



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité de gestion de la Convention TIR de 1975****Soixante-sixième session**

Genève, 12 octobre 2017

Point 6 b) de l'ordre du jour provisoire

**Pratiques de référence****Mise en œuvre des aspects intermodaux du régime TIR****Note du secrétariat****I. Contexte et mandat**

1. Les membres de la Commission de contrôle TIR (TIRExb), réunis pour sa soixante et onzième session (février 2017), ont examiné notamment un scénario d'opération de transport intermodal par conteneur entre deux bureaux de douane intérieurs, comportant un trajet maritime. Ils ont pour la plupart pleinement approuvé ce scénario, qui comprend une description claire du cas où le transport TIR est suspendu durant le trajet maritime, des indications sur les dispositions applicables de la Convention TIR et des renseignements sur la compétence des gouvernements pour accepter ou refuser le recours à des sous-traitants. M. S. Amelyanovich (Fédération de Russie) a réaffirmé que, selon lui, la pratique de référence présentée dans le scénario ne relevait pas de la Convention. M. S. Fedorov (Bélarus) a précisé qu'il ne critiquait pas le champ d'application de cette pratique en tant que tel, mais que cette dernière n'avait selon lui pas sa place dans le cadre de la Convention. La TIRExB a considéré que le scénario pouvait être transmis à l'AC.2 pour approbation, étant entendu que l'absence, dans la Convention, de dispositions explicites concernant le recours à des sous-traitants serait signalée lors de la présentation de la question à la session de l'AC.2 (voir le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2017/10, par. 17).

**II. Examen par le Comité**

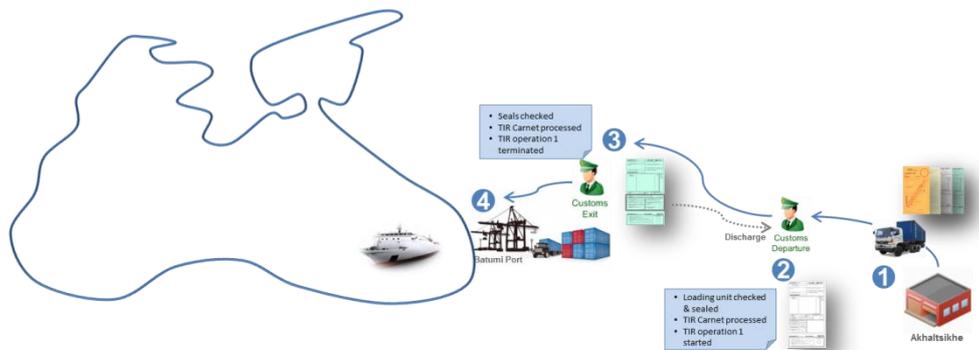
2. L'annexe du présent document contient le scénario, pour examen par le Comité. Une fois approuvé par celui-ci, ce scénario sera incorporé au chapitre 5 du Manuel TIR.



## Annexe

### Exemple de transport intermodal sous régime TIR<sup>1</sup>

#### Scénario pour un transport intermodal par conteneur



1. Les opérations de transport intermodal s'effectuent au moyen de différents types de conteneurs. Cela étant, d'après les estimations, 90 % des conteneurs intermodaux sont des conteneurs pour usage général, pour la plupart d'une longueur de 20 ou 40 pieds. En 2010, le transport par conteneur a représenté 60 % du commerce maritime mondial. Le présent scénario est valable pour la plupart des types et usages de conteneurs intermodaux, sous réserve qu'ils soient agréés pour le transport sous régime TIR.

2. Dans le cadre du présent scénario, un titulaire de carnet TIR est chargé d'assurer le transport d'un conteneur d'Akhaltsikhe (Géorgie) jusqu'en Ukraine continentale. Le carnet TIR est rempli en suivant la même procédure que pour une opération de transport routier standard : le nom du titulaire du carnet TIR agréé est indiqué à la rubrique 3 de la page de couverture et le numéro d'identification du conteneur, s'il y a lieu, à la rubrique 10.

3. La procédure applicable par le bureau de douane de départ est aussi la même que pour une opération de transport routier standard : les autorités douanières vérifient le chargement à l'aide des informations fournies dans le carnet TIR (manifeste de marchandises) par le titulaire agréé dudit carnet, scellent le conteneur, inscrivent le numéro des scellés dans le carnet, détachent le volet n° 1 et remplissent la souche correspondante (voir l'article 19 de la Convention TIR et le chapitre 7, III, B a), du Manuel TIR).

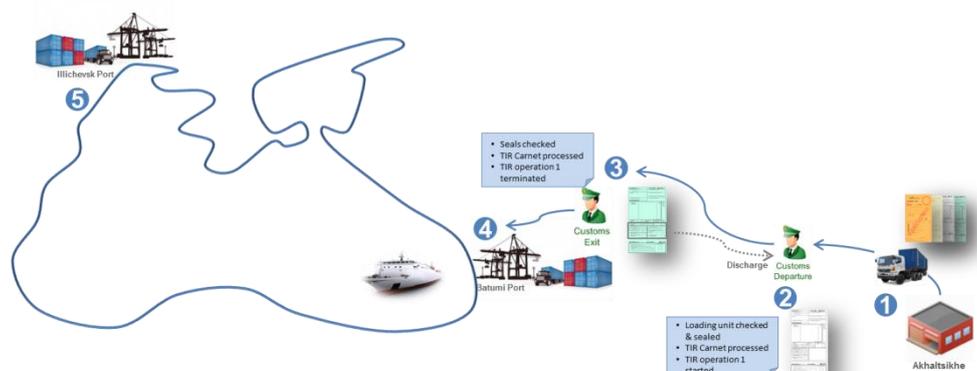
4. À l'arrivée du conteneur dans le port de Batumi (Géorgie), les autorités douanières vérifient les scellés, détachent le volet n° 2, remplissent la souche correspondante et restituent le carnet TIR à son titulaire ou à son représentant. Le conteneur est ensuite chargé sur un bateau destiné au transport de marchandises pour le trajet maritime (voir également le chapitre 7, III, B b), du Manuel TIR).

5. Durant le trajet maritime, le titulaire du carnet TIR peut demander aux autorités douanières de suspendre le transport TIR en vertu des dispositions du paragraphe 2 de l'article 26 de la Convention (voir le commentaire à l'article 26 « Application du régime TIR lorsqu'une partie du trajet n'est pas effectuée par route »). En cas de suspension, il doit être possible d'appliquer le régime douanier et de réaliser le contrôle douanier à la fin du trajet maritime, afin que le transport TIR puisse reprendre, conformément aux dispositions de l'article 26 de la Convention.

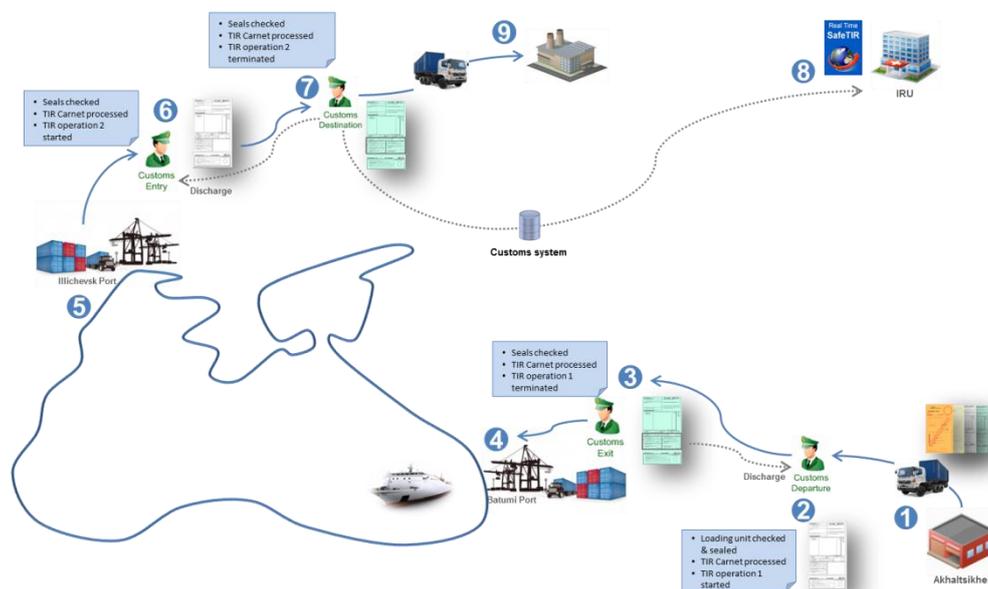
<sup>1</sup> Ce scénario est fondé sur une pratique de référence qui est appliquée pour les opérations de transport intermodal sous régime TIR entre deux Parties contractantes à la Convention TIR. Son application à des opérations de ce type effectuées entre certaines Parties contractantes pourrait cependant être impossible pour des raisons tenant à l'application de dispositions du droit interne.

6. Le mode de transfert (courrier (aérien) ou autre) du carnet TIR du bureau de douane de sortie en route vers le bureau de douane d'entrée de passage est laissé au libre choix du titulaire dudit carnet.

7. Une fois que le conteneur a été déchargé du bateau dans le port d'Ilichevsk (Ukraine), le carnet TIR est présenté au bureau de douane d'entrée de passage (art. 21 de la Convention). Ce dernier vérifie les scellés, détache le volet n° 1 et remplit la souche correspondante (voir également le chapitre 7, III, c), du Manuel TIR).



8. Le transport continue jusqu'à la destination finale en Ukraine, où le conteneur et les marchandises sont présentés pour achever l'opération TIR et achever définitivement le transport TIR (art. 28 de la Convention). Le bureau de douane de destination détache le volet n° 2, remplit la souche correspondante et restitue le carnet TIR. Conformément à la procédure habituelle, la fin de l'opération TIR est signalée dans le système de contrôle international (SafeTIR ; annexe 10 de la Convention TIR). Le bureau de douane compétent procède ensuite à l'apurement de l'opération TIR (voir également le chapitre 7, III B d), du Manuel TIR).



9. Au sujet du présent scénario, les Parties contractantes devraient tenir compte du fait que :

a) La TIRExB, à sa trente-huitième session (décembre 2008), a estimé que :

- En l'absence de tout problème juridique ou pratique posé par le recours à des sous-traitants, il ne semblait pas raisonnable de proposer d'apporter des modifications à la Convention ;
- Pour qu'à l'avenir la continuité du service assuré par des sous-traitants soit assurée, il semblait judicieux de recommander que, dès lors que les autorités douanières du pays de départ [d'entrée de passage<sup>3</sup>] acceptent un carnet TIR présenté par une personne autre que le titulaire du carnet TIR agréé, ledit carnet soit accepté sans exigences supplémentaires par les autorités douanières [dudit pays ou<sup>4</sup>] des autres pays intervenant dans l'opération de transport TIR (voir le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2009/4, par. 9) ;

b) Ces considérations ont été confirmées par le Comité à sa quarante-septième session (février 2009 ; voir le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/97, par. 8).

10. La possibilité pour un sous-traitant de réaliser ou non une partie d'une opération de transport TIR pour le compte d'un titulaire de carnet TIR agréé dépend de la législation du pays concerné. De fait, certaines Parties contractantes autorisent, avec l'aval de l'association garante nationale, certains titulaires de carnets TIR agréés à sous-traiter tout ou partie d'opérations de transport TIR à certains tiers transporteurs présélectionnés. En tout état de cause, le recours à un sous-traitant n'exonère pas le titulaire du carnet TIR de la responsabilité qui lui incombe en vertu du paragraphe 2 de l'article 11 de la Convention.

---