



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.30/2006/2  
6 décembre 2005

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des problèmes douaniers  
intéressant les transports

(Cent douzième session, 31 janvier-3 février 2006,  
point 9 b) iii) de l'ordre du jour)

**CONVENTION DOUANIÈRE RELATIVE AU TRANSPORT INTERNATIONAL  
DE MARCHANDISES SOUS LE COUVERT DE CARNETS TIR  
(CONVENTION TIR DE 1975)**

**Révision de la Convention**

**Propositions d'amendements à la Convention**

**Note du secrétariat\***

**A. HISTORIQUE**

1. À sa cent neuvième session, le Groupe de travail a estimé que les propositions suivantes, soumises par les Parties contractantes et examinées par le Groupe spécial d'experts à sa première session, étaient de nature technique et a invité la TIRExB à les examiner plus avant et à lui soumettre ses conclusions (TRANS/WP.30/2004/32 et TRANS/WP.30/218, par. 51 à 54):

- Définition de l'expression «Régime TIR»;
- Titre du chapitre II;

---

\* La Division des transports de la CEE a soumis le présent document après la date limite officielle.

- Article 28;
- Article 40;
- Article 41;
- Article 42 *bis*.

2. Le présent document décrit à l'intention du Groupe de travail, pour examen final, les résultats des débats tenus par la TIRExB à ses trente-sixième (TIRExB/REP/2005/26) et trente-septième (TIRExB/REP/2005/27draft) sessions.

## **B. PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS DE NATURE TECHNIQUE FAITES DANS LE CADRE DU PROCESSUS DE RÉVISION TIR**

Documents: documents informels de la TIRExB n<sup>os</sup> 8, 16, 17 et 18 (2005).

### **Définition de l'expression «régime TIR»**

3. La TIRExB a rappelé que quelques années auparavant, une Partie contractante avait évoqué les problèmes juridiques que posait, au niveau des procédures nationales, l'absence, dans la Convention TIR, d'une définition de l'expression «régime TIR». La TIRExB a admis que l'idée de donner une définition de l'expression «régime TIR» pouvait sembler tentante, mais s'est demandé si une telle définition apporterait véritablement quelque chose. La TIRExB a estimé, en premier lieu, qu'une telle définition limiterait l'application du régime TIR car, pour l'heure, l'expression «régime TIR» englobait tous les aspects de la Convention TIR sans plus de précisions. Deuxièmement, la TIRExB a constaté que les autres instruments relatifs aux principaux régimes de transit, notamment la Convention relative à un régime de transit commun et le Code des douanes communautaire ne donnaient pas de définition de leur expression clef, en l'occurrence «régime de transit». La TIRExB a donc décidé de faire savoir au WP.30 qu'à son avis la définition indirecte de l'expression «régime TIR», telle qu'elle figure à l'article 1 a) de la Convention («on entend par "régime TIR" le régime établi par la présente Convention») semblait suffisante et qu'il n'était par conséquent pas nécessaire de la développer (TIRExB/REP/2005/26, par. 11).

### **Titre du chapitre II**

4. En ce qui concerne la modification éventuelle du titre du chapitre II, la TIRExB a décidé de revenir sur cette question lorsque le Groupe spécial d'experts et le WP.30 auraient achevé l'examen, respectivement, du processus de révision TIR et du contenu du chapitre II (TIRExB/REP/2005/26, par. 12).

### **Article 28**

5. À sa vingt-sixième session, la TIRExB a estimé que les amendements proposés par la Communauté européenne devraient faire l'objet d'éclaircissements supplémentaires. Elle a notamment fait observer qu'il fallait établir une distinction claire entre la notion de «fin d'une opération TIR» et celle d'«apurement d'une opération TIR» et que les irrégularités mentionnées au paragraphe 2 de l'article 28 qui n'étaient pas imputables au titulaire d'un carnet TIR ne

devaient pas être confondues avec la responsabilité incombant à l'association nationale selon l'article 8 de la Convention. C'est pourquoi la TIRExB a estimé qu'il ne serait pas judicieux d'inclure dans le paragraphe 2 de l'article 28 une référence à l'association garante (TIRExB/REP/2005/26, par. 14).

6. À sa vingt-septième session, la TIRExB a estimé que le paragraphe 1 de l'article 28 gagnerait à être libellé de manière plus précise. Toutefois, vu que, jusqu'à présent, son application n'avait entraîné aucune complication, une modification importante ne s'imposait pas. Étant donné que les opinions continuaient de diverger sur cette question, la TIRExB a décidé de la renvoyer au WP.30, pour examen final, en lui proposant les variantes suivantes:

Variante 1:

Laisser le texte de l'article 28 en l'état.

Variante 2:

Modifier le texte du paragraphe 1 de l'article 28 et ajouter une nouvelle note explicative 0.28-2, comme suit:

«1. La fin d'une opération TIR doit être certifiée sans retard par les autorités douanières. La fin d'une opération TIR intervient sous réserve que les marchandises figurant sur le manifeste du carnet aient été placées sous un autre système de surveillance douanière. La fin d'une opération TIR peut être certifiée avec des réserves; lorsque des réserves sont émises, elles doivent être fondées sur des faits liés à l'opération TIR elle-même. Ces faits doivent être clairement notés dans le carnet TIR.»

Notes explicatives à l'article 28

0.28-1 (Texte de l'actuelle note explicative 0.28)

0.28-2 (Nouvelle note explicative) L'article 28 dispose que la fin d'une opération TIR intervient sous réserve que les marchandises figurant sur le manifeste du carnet aient été placées sous un autre système de surveillance douanière. Il peut s'agir d'un dédouanement pour consommation intérieure (intégralement ou à titre conditionnel), d'un transfert au-delà d'une frontière vers un pays tiers (exportation) ou vers une zone franche ou d'un entreposage en un lieu agréé par les autorités douanières en attendant la déclaration en vue d'un autre régime." (TIRExB/REP/27draft, par. 8).

**Article 40**

7. S'agissant de la proposition tendant à modifier l'article 40 afin d'y faire figurer une référence à l'association garante, la TIRExB a estimé, pour des raisons similaires à celles qu'elle a invoquées à propos de l'article 28, qu'une telle modification n'était pas appropriée. Elle a toutefois considéré qu'elle n'était pas en mesure de donner des précisions sur l'application pratique de l'article 40 et sur ses relations avec d'autres dispositions de la Convention TIR, en particulier l'article 19 et le paragraphe 2 de l'article 39 (TIRExB/REP/2005/26, par. 16).

8. En conséquence, à sa vingt-septième session, la TIRExB a poursuivi l'examen de cette question et a décidé que la responsabilité du titulaire du carnet TIR, telle qu'elle est définie à l'article 40, pourrait être clarifiée. À cette fin, elle a demandé au secrétariat d'établir à son intention, pour examen plus approfondi, un catalogue des meilleures pratiques.

#### **Article 41**

9. La TIRExB a examiné la proposition de modification de l'article 41, compte tenu en particulier des différences apparentes entre la version française («marchandises manquantes») et la version anglaise («goods which are short»). Elle a estimé que la question ne semblait pas très importante puisqu'aucun problème concernant l'application de cet article n'avait été porté à sa connaissance. Les membres de la TIRExB, dont aucun n'est de langue maternelle française ou anglaise, ont toutefois admis qu'il leur était difficile de juger de l'opportunité d'un éventuel remaniement du texte de cet article. La TIRExB a donc décidé de renvoyer la question, sans proposition d'amendement, au Groupe de travail et de demander aux membres du Groupe de travail qui sont de langue maternelle anglaise si le remplacement du mot «short» par le mot «deficient» rendrait la disposition en question plus claire (TIRExB/REP/2005/27 draft, par. 10).

#### **Article 42 bis**

10. Pour ce qui est de la proposition visant à modifier l'article 42, la TIRExB a estimé que, jusque là, cet article avait été mis en œuvre sans aucun problème et que rien ne donnait à penser qu'un amendement était souhaitable. Elle a toutefois considéré qu'il serait important de souligner qu'appliquer la Convention TIR comme il convenait constituait une obligation fondamentale pour les Parties contractantes. Le régime TIR ne saurait fonctionner de manière durable et efficace si les Parties contractantes ne respectaient pas les dispositions de la Convention et ne veillaient pas à ce qu'elles soient appliquées comme il convenait. Cela étant, la TIRExB a décidé de renvoyer la proposition au WP. 30 afin qu'il l'examine plus avant, estimant que cette proposition était de nature stratégique et sortait de ce fait du cadre de son mandat. Enfin, la TIRExB a noté qu'en vertu du paragraphe 2 de l'article 1 *bis* de l'annexe 8, le Comité de gestion était tenu de surveiller l'application de la Convention non seulement par les Parties contractantes mais aussi par les associations et les organisations internationales (TIRExB/REP/2005/26, par. 18 et 19).

-----