



## Conseil économique et social

Distr. générale  
16 juillet 2010  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

#### Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports

##### Cent vingt-sixième session

Genève, 28 septembre-1<sup>er</sup> octobre 2010

Point 9 c) v) de l'ordre du jour provisoire

#### **Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975): application de la Convention**

### **Augmentation du nombre de lieux de chargement et de déchargement**

#### **Note du Gouvernement turc**

1. À sa quatre-vingt-seizième session, le Groupe de travail avait décidé d'envisager l'augmentation du nombre de lieux de chargement et de déchargement sous scellement douanier dans le cadre de la phase III du processus de révision de la Convention TIR. À sa cent neuvième session, il a examiné le document TRANS/WP.30/2005/10 communiqué par l'Union internationale des transports routiers (IRU), qui contenait une étude sur l'augmentation du nombre total de bureaux de douane de départ et de destination. À l'époque, cette étude n'avait pas montré clairement qu'une telle augmentation était nécessaire dans la pratique. Le Groupe de travail avait décidé de ne pas revenir sur cette question à moins qu'une demande concrète ne soit formulée en ce sens à l'une de ses futures sessions.

2. Une autre solution retenue dans le passé par le Groupe de travail pour augmenter le nombre total de bureaux de douane de départ et de destination était proposée dans les commentaires à l'article 18 de la Convention TIR, à savoir la possibilité d'utiliser deux Carnets TIR consécutifs. Toutefois, cette solution n'a été considérée comme facile à appliquer ni par les autorités compétentes ni par les détenteurs de carnets TIR pour lesquels le coût du carnet se trouvait doublé.

3. Le Groupe de travail avait examiné cette question par le passé et convenu à l'époque qu'il n'était pas nécessaire d'ajouter des bureaux de douane de départ et de destination mais avait laissé ouverte la possibilité de revenir sur cette question si une demande concrète était formulée en ce sens à l'une de ses futures sessions.

4. La délégation turque aimerait reprendre ce point de l'ordre du jour pour appeler l'attention des Parties contractantes sur l'évolution observée ces dernières années. Les transports routiers ont cessé d'être un simple mode de transport pour devenir un instrument vital de la production, de la distribution et de la mobilité, un moteur du progrès économique, social et environnemental dans le monde entier. Les transports TIR favorisent les échanges commerciaux en reliant chaque entreprise à tous les marchés mondiaux et jouent un rôle crucial dans la croissance économique et la compétitivité.
5. L'un des principaux problèmes que pose l'utilisation de carnets TIR successifs tient à ce qu'il est difficile de savoir où il convient d'inscrire le numéro de référence du Carnet TIR dans la case «Pour usage officiel» de chaque carnet utilisé successivement. En l'absence de cette information, ces opérations TIR peuvent être considérées comme non apurées, ce qui complique la tâche des bureaux des douanes qui doivent établir le lien entre deux Carnets TIR et entraîne pour eux une surcharge de travail. Outre ce gaspillage d'énergie, les situations ainsi créées ne sont pas propices à une bonne application de la Convention TIR.
6. Le volume du transport partiel est en augmentation depuis plusieurs années et les dispositions actuelles de la Convention TIR limitent la capacité des transporteurs à répondre à la demande. Avec la haute des coûts de stockage, la plupart des marchandises sont ainsi transportées en partiel plutôt que par transport complet et plusieurs lieux de chargement et de déchargement sont concernés pour chaque opération TIR. La récession économique mondiale est l'une des principales causes de la tendance à remplacer le transport complet des marchandises par un transport partiel. Cette évolution est l'une des conséquences de l'économie globalisée que nous connaissons aujourd'hui.
7. C'est pourquoi le Gouvernement turc aimerait demander à nouveau que le nombre total des bureaux de douane de départ et de destination soit porté de quatre (4) à huit (8) et que les dispositions connexes de la Convention TIR soient modifiées en conséquence.
8. Une raison justifiant cette proposition est que, selon l'article 18 de la Convention TIR, une opération TIR peut intéresser plus d'un bureau de douane de départ et de destination à condition que le nombre total de bureaux de douane de départ et de destination ne dépasse pas quatre; si cette condition n'est pas remplie, les marchandises restantes devraient être dédouanées sous couvert d'un autre régime de transit et, en pareil cas, le carnet TIR ne facilite plus la tâche de ses détenteurs depuis le point de départ jusqu'à la destination finale, comme il est supposé le faire.
9. Compte tenu de ce qui précède, le Gouvernement turc souhaite demander au secrétariat de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE) d'établir pour la prochaine session du WP.30 les projets d'amendements nécessaires à la Convention TIR afin que ceux-ci puissent être examinés et, on l'espère, approuvés par le Groupe de travail. Le Gouvernement turc aimerait aussi demander à l'IRU d'élaborer pour la prochaine session un projet de présentation des informations sur le carnet TIR qui permettrait d'utiliser jusqu'à huit bureaux de douane de départ ou de destination.