



Texte n°99-077 - E/3 - (H. 020)	SECTEUR TRANSIT : Le T.I.R.
Texte n°99-078 - E/3 - (F. 2131)	COLIS POSTAUX ET ENVOIS DE LA POSTE AUX LETTRES
Texte n°99-079 - E/3 - (H. 030 - H. 031)	TRANSIT COMMUNAUTAIRE SIMPLIFIE DOMICILE

<u>Bulletin officiel des douanes</u> SECTEUR TRANSIT TRANSIT INTERNATIONAL ROUTIER BOD modifié par BOD n°6398	BOD n° 6342 du 4 mai 1999 texte n° 99-077 nature du texte : DA du 20 avril 1999 classement : H.020 RP : bureau : E/3 nombre de pages : 185 diffusion : NOR : BUD D 99.00077 S mots-clés : TIR
Date d'entrée en vigueur du texte : Immédiate	
Date de caducité du texte :	
Référence : Convention TIR de 1975	
Textes abrogés : - DA n° 98-001 du 19.12.97 ; BOD n° 6230 du 08.01.98. - DA n° 98-146 du 28.07.98 ; BOD n° 6279 du 04.08.98 - DA n° 98-186 du 07.10.98 ; BOD n° 6297 du 14.10.98 - DA n° 99-021 du 26.01.99 ; BOD n° 6321 du 26.01.99	
Texte modifié : - Convention TIR de 1975	

Transit International Routier. Convention de 1975

Introduction

La présente **D**écision Administrative refond la D.A n° 98-001 du 19.12.97 et prend en compte les modifications intervenues depuis sa date de publication. Elle reprend également des modifications de la Convention TIR entrées en vigueur le 17 février 1999. Des dispositions nouvelles relatives à l'agrément des véhicules à rideaux latéraux sont également rajoutées.

Le régime TIR a fait l'objet de fraudes importantes pendant les années 1990 à 1995. Une étude a été menée entre les parties contractantes au sein de la Commission économique pour l'Europe à Genève qui a conduit à l'adoption d'un premier train de mesures amendant la Convention TIR.

I – Modification de la Convention TIR

Le comité de gestion de la convention TIR, lors de sa vingt-troisième session des 26 et 27 juin 1997, a adopté une série d'amendements de la Convention TIR. Selon la procédure en vigueur, ces amendements ont été signifiés aux parties contractantes le 17 novembre 1997 par le secrétariat général de l'ONU. Conformément au paragraphe 3 de l'article 59 de la Convention TIR, les parties contractantes disposaient d'une période de douze mois pour notifier au Secrétariat général une objection éventuelle. Compte tenu qu'aucune objection n'a été formulée, ces amendements sont entrés en vigueur le 17 février 1999.

Ces amendements, qui constituent la phase I de la révision de la Convention TIR, se concentrent sur une responsabilisation des différents intervenants : administrations douanières, associations garantes nationales, utilisateurs de carnets TIR.

Les principales modifications apportées au BOD n° 6230 du 08.01.98 sont les suivantes :

I – Modification du Sommaire.

- Modification de la " QUATRIEME PARTIE "
- Introduction d'une " CINQUIEME PARTIE "
- Modification des " ANNEXES DU LIVRE 3 "

II – Modification du § B-2.

Introduction de la liste des Parties contractantes avec lesquelles il est possible d'effectuer des opérations TIR.

Les associations des pays avec lesquels ne peut être établie une opération TIR n'ont qu'un rôle d'information. Elles ne garantissent pas les opérations TIR. Il n'est donc pas possible d'établir des carnets TIR à destination de ces pays.

IL faut noter que le Comité de gestion de la Convention TIR a décidé que le Liechtenstein, compte tenu de son union douanière avec la Suisse, ne pouvait pas être considéré comme une Partie contractante. Il y a donc 63 Parties contractantes.

III - Modifications de la Convention TIR reprise en Annexe B-1.

Dispositions nouvelles

Les amendements à la Convention TIR sont les suivants :

a - Amendement du paragraphe 1 de l'article 6.

Le paragraphe 1 de l'article 6 de la Convention a été modifié pour permettre aux parties contractantes d'habiliter les associations nationales à délivrer les carnets TIR.

b – Ajout des paragraphes 3 à 5 à l'article 6.

En vertu de ces dispositions, l'accès au régime TIR est contrôlé par les autorités compétentes des parties contractantes.

c – Amendement du paragraphe 2 de l'article 38.

Dans le cas où une infraction a été constatée, et que les autorités compétentes ont décidé d'exclure un transporteur ou une association garante du régime TIR, elles sont tenues dans un délai très court (une semaine) d'en informer les autorités compétentes de la partie contractante sur le territoire de laquelle la personne en cause est établie ou domiciliée, l'association garante du pays ou du territoire douanier dans lequel l'infraction a été commise (en France : le Service des carnets TIR) et la Commission de contrôle TIR (organisme nouvellement créé, sous l'égide de la CEE/ONU à Genève).

d – Ajout d'un nouvel article 42 bis.

Cet article rend obligatoire des mesures de contrôle de l'utilisation des carnets TIR. De plus les mesures, qui sont prises au plan national, doivent être communiquées à la Commission de contrôle TIR.

e – Ajout d'un nouvel article 58 bis.

Cet article donne la base juridique au comité de gestion, organe décisionnel pour l'application de la Convention, dont l'existence était simplement évoquée à l'article 59 dans sa version précédente.

f – Ajout d'un nouvel article 58 ter.

Cet article donne la base juridique à la création de la Commission de contrôle TIR, en tant qu'organe subsidiaire du comité de gestion, et dont les tâches sont précisées à l'annexe 8 de la Convention.

g – Amendements des articles 59 et 60.

Il s'agit d'amendements rédactionnels.

h – Amendements de l'annexe 6 de la Convention.

Compte tenu du fait que les notes explicatives normalement prévues à l'annexe 6 sont en fait rattachées aux dispositions pertinentes, il convient d'être attentif aux différents amendements introduits.

1 – Ajout de la note explicative 8.13.1-1.

Cette note est ajoutée à l'article 13 paragraphe 1 de l'annexe 8 de la Convention. Elle concerne le financement des travaux de la Commission de contrôle TIR.

Ce financement doit être assuré à terme par le budget ordinaire de l'ONU. Toutefois, dans un premier temps, ce financement sera assuré par prélèvement sur la vente des carnets TIR et mis à la disposition du secrétariat TIR par l'IRU

2 – Ajout de la note explicative 8.13.1-2.

Cette note est ajoutée également à l'article 13 paragraphe 1 de l'annexe 8 de la Convention. Elle concerne le financement des travaux de la Commission de contrôle TIR.

Elle prévoit que les travaux des membres de la Commission de contrôle TIR seront financés par leurs gouvernements respectifs, cela concerne en particulier les frais de déplacement et de séjour des membres.

3 – Ajout de la note explicative 9.1.1a).

Cette note est introduite à la nouvelle annexe 9 de la Convention.

Elle concerne les associations nationales habilitées à délivrer des carnets TIR.

4 – Ajout de la note explicative 9.2.3.

Cette note recommande la création au niveau national d'un comité d'habilitation comprenant des représentants des autorités compétentes, des associations nationales et des autres organisations concernées. Pour la France, il s'agira en fait des autorités douanières et du Service des carnets TIR.

IV – Modification de la " QUATRIEME PARTIE ".

Chapitre I : Composition, fonctions et règlement intérieur du Comité de gestion et de la Commission de contrôle TIR. (Annexe 8 de la Convention TIR).

Amendement de l'annexe 8 de la Convention.

1- Ajout de l'article 1 bis.

Cet article décrit les fonctions du comité de gestion.

2 - Ajout des articles 9 à 13.

* L'article 9 donne la composition de la Commission de contrôle TIR et le mode de désignation des membres.

* L'article 10 décrit les missions dévolues à la Commission de contrôle TIR.

* L'article 11 décrit le mode de fonctionnement de la Commission de contrôle TIR.

* L'article 12 décrit le mode de fonctionnement du secrétariat TIR.

* L'article 13 décrit le dispositif provisoire mis en œuvre pour le fonctionnement de la Commission TIR en attendant que le financement soit assuré par le budget ordinaire de l'ONU.

Chapitre II : Accès au régime TIR. (Annexe 9 de la Convention TIR).

Il est ajouté une nouvelle annexe 9 qui comprend deux parties.

La première partie énumère les conditions et prescriptions que doivent remplir les associations garantes pour être habilitées à délivrer les carnets TIR.

Il est précisé qu'au niveau national les modalités d'agrément du Service des carnets TIR sont en discussion entre l'administration des douanes et ce service. Dans l'attente d'une instruction décrivant ces modalités et afin d'éviter une rupture dans la délivrance des carnets TIR, le Service des carnets TIR continuera à fonctionner comme par le passé.

La deuxième partie énumère les conditions et prescriptions minimales que doivent remplir les opérateurs pour se voir délivrer des carnets TIR.

Il est précisé que les modalités de fonctionnement du comité, qui doit voir le jour pour habilitier les transporteurs à utiliser les carnets TIR, sont en cours de discussion entre le Service des carnets TIR et l'administration des douanes. Dans l'attente des instructions sur ce sujet, les carnets TIR continueront d'être délivrés par le Service des carnets TIR, comme précédemment.

V – La nouvelle " CINQUIEME PARTIE " reprend l'ancienne " QUATRIEME PARTIE ".

Les modifications apportées par ces amendements n'ont pas d'impact direct sur les services extérieurs de l'administration des douanes mais concernent les services centraux de la direction générale des douanes et droits indirects.

Lorsque les différents détails concernant la procédure d'habilitation des associations garantes et la procédure de délivrance des carnets TIR seront arrêtés au niveau national, ils seront communiqués par la voie habituelle de publication au Bulletin Officiel des Douanes.

Repère : Les parties modifiées sont repérées au moyen d'une ligne verticale

II – Agrément des Véhicules à rideaux latéraux

Le groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports, appartenant à la CEE/ONU, a étudié les critères régissant l'agrément des véhicules à rideaux latéraux. Il a déterminé que les prescriptions des paragraphes 2 (§ B-145) et 6 (§ B-150) de l'article 3 de l'annexe 2 de la Convention TIR pouvaient s'appliquer à chaque bâche latérale prise individuellement.

Afin de pallier les problèmes actuels rencontrés par les constructeurs français, la proposition reprise en **Annexe B-XII** du Livre III peut être adoptée dans l'attente d'une décision définitive modifiant l'annexe 2 de la Convention.

LIVRE III

LES REGIMES INTERNATIONAUX DE TRANSIT

TITRE II

LE TRANSIT INTERNATIONAL PAR LA ROUTE

Note liminaire.

PREMIERE PARTIE DISPOSITIONS GENERALES

Base juridique du régime. [B-1]

Convention de Genève

Pays adhérents et pays avec lesquels peuvent être effectuées des opérations TIR. [B-2]

Chapitre premier Généralités

I. Champ d'application. [B-3] à [B-7]

II. Définitions [B-8]

Chapitre II Agrément des véhicules et des conteneurs

I. Procédure d'agrément. [B-9]

A. Principes [B-10] à [B-15]

B. Procédure d'agrément individuel. [B-16] à [B-17]

C. Procédure d'agrément par type de construction. [B-18] à [B-21]

II. Certificats d'agrément [B-22] à [B-29]

III. Plaque de signalisation. [B-30] à [B-31]

Chapitre III Carnet TIR

I. Contexture. [B-32] à [B-33]

II. Délivrance des carnets TIR. [B-34]

III. Responsabilité des associations garantes. [B-35] à [B-36]

IV Utilisation des carnets TIR. [B-37] à [B-38]

DEUXIEME PARTIE MODALITES D'APPLICATION

Chapitre premier Formalités au bureau de départ

I. Principes de base [B-39]

II. Contrôle et enregistrement du carnet TIR. [B-40]

III. Contrôle du moyen de transport et du chargement. [B-41]

IV. Scellement, fixation de l'itinéraire et du délai de route. [B-42] à [B-44]

V. Prise en charge du carnet TIR. [B-45] à [B-49]

VI. Documents d'accompagnement des marchandises. T2L. [B-50] à [B-51]

VII. Annotation du carnet TIR avec T5 [B-52] à [B-53]

Chapitre II Formalités en cours de transport

I. Obligations du transporteur. [B-54]

II. Contrôles [B-55]

1. Contrôle des véhicules. [B-56]

2. Contrôle des marchandises. [B-57] à [B-58]

III. Incidents survenus en cours de route. [B-59] à [B-60]

IV. Formalité au bureau de passage :

1. Rappel. [B-61]

2. A l'entrée de l'U.E. [B-62] à [B-64]

3. A la sortie de l'U.E. [B-65] à [B-66]

Chapitre III Formalités au bureau de destination

I. Rappel [B-67]

II. Présentation des marchandises [B-68] à [B-70]

III. Décharge des carnets TIR [B-71] à [B-73]

IV. Affectation d'un nouveau régime douanier aux marchandises. [B-74]

V. Déchargement des marchandises en deux ou trois points d'un même pays de destination ou de plusieurs E.M. de l'U.E [B-75]

VI. Déchargement de marchandises en deux ou trois points de deux pays différents dont l'un n'est pas membre de l'U.E [B-76]

Chapitre IV Dispositions particulières applicables aux transports de marchandises volumineuses ou pondéreuses. [B-77]

I. Définition des marchandises volumineuses ou pondéreuses. [B-78]

II. Conditions d'application [B-79] à [B-80]

III. Dispositions particulières applicables. [B-81] à [B-82]

Chapitre V Suppression du TIF. [B-83] à [B-84]

Paragraphes réservés [B-85] à [B-119]

TROISIEME PARTIE NORMES TECHNIQUES

Chapitre premier Modèle de carnet TIR. [B-120] à [B-121]

Chapitre II Règlement sur les conditions techniques applicables aux véhicules routiers pouvant être admis au transport international sous scellement douanier

I. Principes fondamentaux [B-122] à [B-124]

II. Structure du compartiment réservé au chargement [B-125] à [B-143]

III. Véhicules bâchés. [B-144] à [B-164]

Chapitre III Procédure d'agrément des véhicules routiers répondant aux conditions techniques prévues dans le règlement du Chapitre II

I. Généralités. [B-165] à [B-171]

II. Procédure d'agrément individuel. [B-172]

III. Procédure d'agrément par type de construction. [B-173] à [B-182]

IV. Procédure d'annotation du certificat d'agrément [B-183] à [B-186]

Chapitre IV Modèle du certificat d'agrément d'un véhicule routier [B-187] à [B-189]

Chapitre V Plaques TIR. [B-190] à [B-191]

Chapitre VI Notes explicatives. [B-192]

Chapitre VII

- Première partie

Règlement sur les conditions techniques applicables aux conteneurs pouvant être admis au transport international sous scellement douanier. [B-193]

I. Principes fondamentaux [B-194] à [B-198]

II. Structure des conteneurs. [B-199] à [B-203]

III. Conteneurs repliables ou démontables. [B-204]

IV. Conteneurs bâchés. [B-205] à [B-215]

- Deuxième partie

Procédures relatives à l'agrément des conteneurs satisfaisant aux conditions techniques prévues à la première partie

I. Généralités. [B-216]

II. Dispositions communes aux deux procédures d'agrément. [B-217] à [B-222]

III. Dispositions particulières à l'agrément par type de construction au stade de la fabrication [B-223] à [B-229]

IV. Dispositions particulières à l'agrément à un stade postérieur à la fabrication [B-230] à [B-232]

- Troisième partie

Notes explicatives [B-233]

QUATRIEME PARTIE

Résolutions Relatives à la Convention T.I.R.

Chapitre VIII Composition, fonctions et règlement intérieur :

1 - du Comité de gestion

2 - de la Commission de contrôle TIR

(Annexe 8 de la Convention)

Chapitre IX Accès au régime TIR (Annexe 9 de la Convention).

- 1- Habilitation des associations garantes à délivrer des carnets TIR
- 2- Habilitation des personnes physiques et morales à utiliser des carnets TIR
- 3- Formule type d'habilitation (FTH)

CINQUIEME PARTIE

Résolutions Relatives à la Convention T.I.R.

- Résolution N° 231.
Résolution N° 46.
Résolution N° 49.

ANNEXES DU LIVRE III

Annexe B-I Convention TIR de 1975.

Annexe B-II Liste des associations garantes

Annexe B-III

a) Modèle de carnet vierge avec nouvelle numérotation alphanumérique. (1-2-3-4)

b) Modèle de carnet dûment rempli :

- Couverture : 1-2-3

- Manifèste

- 4 groupes de 2 volets (1 et 2) : 1-2-3-4-5-6-7-18)

Annexe B-IV Certificat d'agrément d'un véhicule à moteur. (1-2-3-4-5)

Annexe B-V Plaque TIR.

Annexe B-VI - Certificats d'agrément d'un conteneur

a) - par type de construction (1-2)

b) - accordé à un stade postérieur à la fabrication. (1-2)

c) - Plaque d'agrément (1-2)

Annexe B-VII Liste des marchandises sensibles.

Annexe B-VIII Modèle de notification de non apurement

Annexe B-IX Compétence territoriale des directions régionales des douanes en matière d'agrément de véhicules et des conteneurs en régime TIR

Annexe B-X Dispositions techniques : Croquis N° 1 à 41 (1-2-3-4-5-6-7-8-9-41-11-12-13-14)

Annexe B-XI Etiquette pour utilisation T5

Annexe B-XII Véhicules à rideaux latéraux coulissants

Annexe B-XIII

1 - Liste des bureaux ouverts au TIR en Bélarus et en fédération de Russie

2 - Bureaux de passage au Kazakhstan

NOTE LIMINAIRE

La Convention TIR de 1975, entrée en vigueur en 1978, a été élaborée sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies (CEE-ONU) au mois de novembre 1975.

Le système du TIR se fonde essentiellement sur la fourniture d'une garantie, pour les droits et taxes susceptibles de devenir exigibles, dont la preuve de l'existence est matérialisée par le carnet TIR. Ce système n'a aucune influence sur le statut douanier ou fiscal des marchandises en cause. Cette convention, à laquelle ont adhéré 63 pays, établit un système de transit douanier conçu pour faciliter au maximum le mouvement de marchandises sous scellés douaniers dans le transport international et pour fournir aux pays de transit la sécurité et les garanties douanières requises.

De façon à s'assurer que les marchandises puissent voyager avec un minimum d'ingérence au cours du trajet, tout en offrant un maximum de garanties à l'administration douanière dans chaque pays de transit, le système TIR comprend quatre exigences fondamentales qui constituent les quatre principaux piliers du régime TIR :

a - les marchandises doivent être transportées dans des véhicules ou des conteneurs offrant toutes garanties de sécurité douanière ;

b - les droits et les taxes doivent être garantis pendant la durée du transport grâce à une garantie reconnue internationalement ;

c - les marchandises doivent être accompagnées d'un carnet TIR accepté internationalement, utilisé dans le pays de départ, qui doit servir de document de contrôle dans les pays d'expédition, de transit et de destination ;

d - les mesures de contrôle douanier prises dans le pays de départ doivent être acceptées.

Le système TIR et la Convention TIR ont prouvé leur efficacité en tant que régime de transit international. Avec la croissance du trafic Est-Ouest et la récente accession à l'indépendance de nombreux pays de l'Europe Centrale et Orientale, le système TIR doit faire face aujourd'hui à de nouveaux défis.

La présente instruction a pour objet de préciser les modalités pratiques du régime TIR, en tenant compte des évolutions et des nécessaires adaptations intervenues depuis plusieurs années, consécutives aux crises traversées par le transit. Elle remplace les dispositions actuelles contenues dans le règlement particulier " LES REGIMES DU TRANSIT".

ATTENTION :

Sans préjudice des dispositions reprises à l'annexe B-VII, il est rappelé qu'il n'est pas possible de transporter des tabacs et des

alcools sous le couvert de carnets TIR du fait que l'assureur international ne couvre pas de tels envois.

LIVRE III

TITRE II

LE TRANSIT INTERNATIONAL PAR LA ROUTE (TIR)

PREMIERE PARTIE

DISPOSITIONS GENERALES

BASE JURIDIQUE DU REGIME

B-1 Le régime du transport international par la route (régime TIR) est fixé par la convention de Genève du 14 novembre 1975 (Voir Annexe B-1) qui est en cours de révision par voie d'arrangements. Les premiers amendements proposés, visant à mieux contrôler l'accès au régime, seront portés à la connaissance des usagers et du service dès leur adoption définitive.

PAYS ADHERENTS A LA CONVENTION DE GENEVE, 1975

B-2

PAYS ADHERENTS A LA CONVENTION DE GENEVE, 1975	PAYS AVEC LESQUELS PEUT ETRE ETABLIE UNE OPERATION DE TRANSIT TIR

Afghanistan	--
Albanie	Albanie
Algérie	--
Allemagne	Allemagne
Arménie	--
Autriche	Autriche
Azerbaïdjan	Azerbaïdjan
Bélarus	Bélarus
Belgique	Belgique
Bosnie-Herzégovine	--
Bulgarie	Bulgarie
Canada	--
Chili	--
Chypre	Chypre
Croatie	Croatie
Danemark	Danemark
Espagne	Espagne
Estonie	Estonie
Etats-Unis d'Amérique	--
Ex-République yougoslave de Macédoine	Ex-République yougoslave de Macédoine
Fédération de Russie	Fédération de Russie
Finlande	Finlande
France	France
Géorgie	Géorgie
Grèce	Grèce
Hongrie	Hongrie
Indonésie	--
Iran (République islamique d')	Iran (République islamique d')
Irlande	Irlande
Israël	Israël
Italie	Italie
Jordanie	Jordanie
Kazakhstan	Kazakhstan
Kirghizistan	--
Koweït	Koweït
Lettonie	Lettonie
Liban (à compter du 25 mai 1998)	--
Lituanie	Lituanie
Luxembourg	Luxembourg
Malte	--
Maroc	Maroc
Norvège	Norvège
Ouzbékistan	Ouzbékistan
Pays-Bas	Pays-Bas
Pologne	Pologne
Portugal	Portugal
République de Corée	--
République de Moldova	République de Moldova
République tchèque	République tchèque
Roumanie	Roumanie
Royaume-Uni	Royaume-Uni
Slovaquie	Slovaquie
Slovénie	Slovénie
Suède	Suède
Suisse	Suisse
Tadjikistan (à compter du 11 mars 1997)	--
Tunisie	Tunisie
Turkménistan (à compter du 18 mars 1997)	--
Turquie	Turquie
Ukraine	Ukraine
Uruguay	--
Yougoslavie	--
Communauté Economique Européenne	Communauté Economique Européenne

CHAPITRE PREMIER

GENERALITES

I - CHAMP D'APPLICATION

B-3 La convention TIR de Genève a été conclue dans le but d'accélérer l'acheminement par la route des marchandises en réduisant et en harmonisant les formalités douanières, en particulier aux frontières. (Le texte de la convention de 1975 est en annexe B-I du présent ouvrage).

B-4 Le régime TIR s'applique aux transports de marchandises, effectués sans rupture de charge à travers une ou plusieurs frontières, entre des Etats ayant adhéré à la convention (voir § B-2), dans des véhicules routiers, des ensembles de véhicules ou des conteneurs à condition qu'une partie du trajet entre le début de l'opération TIR et son achèvement se fasse par la route.

B-5 Les règlements communautaires :

Règlement (CEE) n° [2913/92](#) du Conseil du 12 octobre 1992, (Code des Douanes Communautaire),

Règlement (CEE) n° [2454/93](#) de la Commission du 2 juillet 1993, portant Dispositions d'Application du Code (DAC),

entrés en vigueur au 1er janvier 1994, stipulent que l'Union européenne forme un seul territoire y compris au regard du régime TIR, ce qui a pour corollaire, l'élimination des formalités douanières au passage d'une frontière intérieure commune à deux Etats membres (E.M).

Ces dispositions, avec la suppression des formalités internes, ont contribué à la réalisation du Grand Marché Intérieur.

B-6 Le transit commun qui concerne les pays de l'AELE et de Visegrad (Hongrie, Pologne, République slovaque, République tchèque), conserve un caractère facultatif même si des arrangements administratifs ont vivement recommandé, aux opérateurs qui effectuent des échanges avec ces pays, d'utiliser ce régime.

En pratique, en application de l'article 2 de la convention TIR, ce régime peut être utilisé :

- pour les transports de marchandises qui ont débuté ou doivent se terminer à l'extérieur de la Communauté,
- pour les transports de marchandises réalisés par un même véhicule et comportant deux ou trois lieux de déchargement, dont l'un au moins situé dans un pays tiers,
- pour les transports de marchandises d'un point à l'autre de la Communauté avec emprunt d'un pays tiers autre qu'un pays de l'AELE (Ex : Grèce-France via l'Albanie et la Slovaquie).

Le transport de marchandises sous le couvert d'un carnet TIR est possible dès lors qu'une partie seulement du trajet est effectuée par route. Il suffit que cette partie se situe entre le début de l'opération TIR et son achèvement. Cependant, en dépit des intentions de l'expéditeur au départ, il peut se produire pour des raisons imprévues, de caractère accidentel ou commercial, qu'aucune partie du trajet ne puisse être effectuée par la route. Dans ces cas exceptionnels, le carnet TIR est accepté et la responsabilité des associations garantes demeure engagée (voir notes explicatives de l'article 2 de la convention).

B-7 Lorsque le transport effectué sous carnet TIR emprunte sur une partie du trajet le territoire d'un Etat qui n'est pas partie contractante à la convention TIR, l'opération sous ce régime est suspendue durant cette traversée (voir § B-2). Dans ce cas, les autorités douanières de la partie contractante dont le territoire est ensuite emprunté acceptent le carnet TIR pour la reprise de l'opération, sous réserve que les scelléments et/ou marquages d'identification soient demeurés intacts (art. [452](#) des D.A.C).

Il en est de même pour la partie du trajet au cours de laquelle le carnet TIR n'est pas utilisé par le titulaire du carnet, sur le territoire d'une partie contractante, en raison de l'existence de procédures plus simples de transit douanier (procédures simplifiées de transit communautaire sous le couvert de LVI ou de bulletins de remise TR) ou lorsque l'utilisation d'un régime de transit douanier n'est pas nécessaire.

Dans ces cas, les bureaux de douane où l'opération TIR est interrompue ou reprise sont considérés respectivement comme bureaux de passage à la sortie ou à l'entrée.

La facilité demeure toutefois subordonnée aux conditions suivantes :

- les scellés apposés sur les véhicules devront être maintenus, sauf contrôles opérés en cas de soupçon d'irrégularité,
- afin de permettre d'établir un lien juridique entre les marchandises désignées sur les titres utilisés dans le cadre du nouveau régime de transit et sur les carnets TIR, les références précises au carnet TIR primitivement souscrit ainsi que le nombre de scellés apposés par le bureau de douane où le régime TIR a pris naissance doivent obligatoirement être indiqués sur les nouveaux documents de transit.

II - DEFINITIONS

(article 1 de la convention TIR)

B-8 Pour l'application du régime TIR on entend :

1) Par "opération TIR", le transport de marchandises d'un bureau de douane de départ à un bureau de douane de destination, sous le régime dit "régime TIR", établi par la convention de Genève du 14 novembre 1975 modifiée. Les transports s'effectuent sous le couvert d'un document dénommé "carnet TIR" valable pour l'ensemble du voyage et délivré dans chaque pays adhérent par une association accréditée.

2) Par "droits et taxes à l'importation ou à l'exportation", les droits de douane et tous autres droits, taxes, redevances et impositions diverses qui sont perçus à l'importation ou à l'exportation, ou à l'occasion de l'importation ou de l'exportation de marchandises, à l'exception des redevances et impositions dont le montant est limité au coût approximatif des services rendus.

Les exceptions (redevances et impositions) visées ci-dessus s'entendent de toutes les sommes autres que les droits et taxes perçus à l'importation ou à l'exportation par les parties contractantes ou à l'occasion de l'importation ou de l'exportation. Les montants de ces sommes sont limités au coût approximatif des services rendus et ne constituent pas un moyen direct de protection des produits nationaux ou une taxe à caractère fiscal perçue sur les importations ou les exportations (note explicative de l'article 1-b de la Convention).

3) Par "véhicule routier", non seulement un véhicule routier à moteur, mais aussi toute remorque ou semi-remorque conçue pour y être attelée.

4) Par "Conteneur" un engin de transport, inerte, destiné au transport des marchandises, totalement ou partiellement clos, spécialement conçu pour faciliter le transport des marchandises sans rupture de charge, par un ou plusieurs modes de transports. Son volume intérieur ne peut être inférieur à un mètre cube.

On entend par "carrosserie amovible" un compartiment de chargement qui n'est doté d'aucun moyen de locomotion et qui est conçu pour être transporté sur un véhicule routier, le châssis de ce véhicule et le cadre inférieur de la carrosserie étant spécialement adaptés à cette fin. Les "carrosseries amovibles" sont assimilées à des conteneurs. (note explicative de l'article 1-e).

Le terme "partiellement clos" tel qu'il s'applique à l'équipement visé ci-dessus s'entend des engins généralement constitués par un plancher et une superstructure délimitant un espace de chargement équivalent à celui d'un conteneur clos. La superstructure est généralement faite d'éléments métalliques constituant la carcasse d'un conteneur. Ces types de conteneurs peuvent comporter également une ou plusieurs parois latérales ou frontales. Certains de ces conteneurs comportent simplement un toit relié au plancher par des montants verticaux. Les conteneurs de ce type sont utilisés, notamment, pour le transport des marchandises volumineuses (note explicative de l'article 1-e.i).

5) Par "bureau de douane de départ", tout bureau de douane intérieur ou frontière d'un Etat, partie contractante à la convention, où commence, pour tout ou partie du chargement, le transport international sous le régime TIR.

6) Par "bureau de douane de passage", tout bureau de douane frontière d'un Etat, partie contractante à la convention, par lequel un véhicule routier, un ensemble de véhicules ou un conteneur est importé ou exporté au cours d'une opération TIR. Il est rappelé que depuis le 1er janvier 1993, l'U.E constitue un seul et unique territoire douanier (art. n° 456 des D.A.C).

7) Par "bureau de douane de destination", tout bureau de douane intérieur ou frontière d'un Etat, partie contractante à la convention, où prend fin, pour tout ou partie du chargement, le transport international sous régime TIR.

8) Par "Personnes", à la fois les personnes physiques et les personnes morales.

9) Par "marchandises pondéreuses ou volumineuses", tout produit pondéreux ou volumineux qui, en raison de son poids, de ses dimensions ou de sa nature n'est en général transporté ni dans un véhicule routier clos, ni dans un conteneur clos.

10) Par "association garante", une association agréée par les autorités douanières d'une partie contractante pour se porter caution des personnes qui utilisent le régime TIR.

* *

*

CHAPITRE II

AGREMENT DES VEHICULES ET DES CONTENEURS

I - PROCEDURE D'AGREMENT

(art. 3 et 43 de la convention)

B-9 Les véhicules routiers, les ensembles de véhicules et les conteneurs doivent être agréés. Ils doivent répondre à certaines normes de construction afin de permettre leur scellement par capacité.

Les conditions techniques pour l'agrément des différents moyens de transports sont décrites dans la convention TIR de 1975 (annexes 2, 6 et 7 de la Convention).

A - PRINCIPES

B-10.1 - Procédure d'agrément des véhicules routiers.

(art. 12 et 13 de la Convention)

Les véhicules sont agréés par les autorités compétentes du pays d'immatriculation, ou, en cas de véhicules non immatriculés par les autorités compétentes du pays où est domicilié ou établi le propriétaire ou le transporteur.

La décision d'agrément comporte obligatoirement l'indication de la date et du numéro d'ordre.

Elle donne lieu à la délivrance d'un certificat d'agrément de format A/3 dont le modèle est décrit à l'annexe 4 de la convention (Voir Annexe B-VI). Il est imprimé dans la langue du pays de délivrance ainsi qu'en français ou en anglais; les différentes rubriques sont numérotées pour faciliter la compréhension du texte dans les autres langues. En France, ce certificat est sécurisé par le guillochage de toutes les rubriques importantes.

B-11 L'original du certificat doit se trouver à bord du véhicule. Il doit être accompagné, le cas échéant, de photographies ou de dessins établis suivant les directives de l'autorité compétente qui a délivré l'agrément et authentifiés par elle. Le nombre de ces documents est porté dans la case n°6 du certificat.

B-12 Les véhicules doivent être présentés tous les deux ans aux autorités compétentes aux fins de vérification et de reconduction éventuelle de l'agrément.

Si un véhicule routier ne satisfait plus aux conditions techniques prescrites pour son agrément, il doit avant de pouvoir être utilisé à nouveau pour le transport de marchandises sous le couvert de carnet TIR, être remis dans l'état qui lui a valu l'agrément, de manière à satisfaire à nouveau à ces conditions techniques.

Lorsque les caractéristiques essentielles d'un véhicule routier sont modifiées, ce véhicule ne sera plus couvert par l'agrément accordé et devra recevoir un nouvel agrément de l'autorité compétente avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR.

Les autorités compétentes du pays d'immatriculation du véhicule, ou dans le cas ne nécessitant pas d'immatriculation, les autorités compétentes du pays où le propriétaire ou l'utilisateur du véhicule est établi, peuvent, le cas échéant retirer ou renouveler le certificat d'agrément ou délivrer un nouveau certificat d'agrément dans les circonstances énumérées ci-dessus et dans l'article 14 de la Convention.

B-13.2 - Procédure d'agrément des conteneurs.

L'agrément des conteneurs obéit aux règles prévues aux articles 12, 13 et à l'annexe 7 de la Convention et aux dispositions prévues dans le règlement particulier relatif aux conteneurs.

Les conteneurs peuvent être agréés :

- au stade de la fabrication. L'agrément par type de construction est délivré par les services de la direction régionale de Picardie, seule habilitée.
- à un stade postérieur à la fabrication, individuellement ou pour un nombre déterminé de conteneurs du même type. Cet agrément est délivré par une commission d'agrément au niveau de chaque circonscription régionale concernée. En France ce document est sécurisé par une encre réactive et le guillochage des rubriques importantes.

B-14.3 - Commission d'agrément.

En France, l'agrément des véhicules et des conteneurs est accordé, dans chaque circonscription douanière, par une commission spéciale. Cette commission est présidée par le chef de circonscription ou son représentant.

Elle comprend : un directeur-adjoint ou un inspecteur principal chef divisionnaire, un inspecteur OP/CO et un inspecteur SURV. Ces membres sont désignés, dans chaque circonscription, par le directeur régional ou interrégional parmi les agents de chaque grade ayant plus particulièrement des connaissances techniques en matière de construction automobile. C'est ainsi que l'inspecteur SURV est un inspecteur mécanicien ou, à défaut, un inspecteur chef de subdivision.

La commission peut s'adjoindre un représentant des travaux publics et des transports, comme conseiller technique.

De même, un membre de la chambre syndicale des transporteurs, représentant des usagers, peut être admis à participer aux travaux de la commission à titre consultatif.

B-15 Le tableau joint en annexe B-IX indique, suivant le département dans lequel se trouve le siège de l'entreprise de transport, la direction des douanes compétente pour l'agrément des véhicules et des conteneurs.

La commission d'agrément se réunit dans la ville siège de la direction. Toutefois, la commission peut se réunir dans une autre ville de la direction sur décision du chef de circonscription.

La date des réunions, leur fréquence, le lieu exact où les véhicules doivent être présentés sont fixés par les directeurs. Les intéressés doivent être informés suffisamment à l'avance du lieu exact, ainsi que du jour et de l'heure de la réunion de façon qu'ils puissent prendre leurs dispositions pour présenter leurs véhicules à la commission d'agrément.

B - PROCEDURE D'AGREMENT INDIVIDUEL

B-16. 1 - Demande d'agrément.

Les demandes d'agrément doivent être adressées au directeur des douanes compétent. Elles doivent préciser la nature exacte du véhicule (camion, remorque) ou du conteneur dont l'agrément est demandé ainsi que ses caractéristiques détaillées. Elles doivent être accompagnées, dans toute la mesure du possible, de toute documentation propre à faciliter l'examen de la commission d'agrément (notice descriptive, plans, photographies, croquis, etc.).

B-17. 2 - Délivrance des certificats d'agrément.

L'agrément des véhicules (camions, remorques) et conteneurs conformes aux conditions prescrites par la convention, donne lieu à la délivrance d'un certificat d'agrément ou d'une plaque d'agrément pour les conteneurs (annexes 3 et 4 de la Convention).

Les certificats d'agrément doivent être numérotés, au fur et à mesure de leur délivrance, suivant une série ininterrompue. Ils doivent être datés et signés par le chef de la circonscription et être revêtus du cachet officiel de la direction.

Les certificats d'agrément sont, au moment de leur délivrance, enregistrés sur un registre spécial indiquant: le numéro du certificat, la date de délivrance, les nom et adresse du transporteur propriétaire du véhicule ou du conteneur.

C - PROCEDURE D'AGREMENT PAR TYPE DE CONSTRUCTION

B-18. 1 Demande d'agrément.

La demande est présentée :

par le constructeur ;

pour un type précis de véhicule construit en série ,

au bureau de douane de rattachement des établissements du constructeur.

Elle comporte des plans descriptifs et la notice technique concernant le type de véhicule à agréer (les renseignements relatifs aux méthodes d'assemblage des éléments constitutifs du compartiment de charge, aux méthodes de fixation des pièces de fermeture de portes sont très détaillés).

L'instruction de la demande se fait en deux étapes :

le service du bureau de rattachement du constructeur étudie le dossier, le fait éventuellement compléter et examine sur place un prototype. Il transmet ensuite le dossier avec son appréciation à la commission TIR de la direction régionale des douanes territorialement compétente.

Celle-ci au vu des documents et d'un prototype se prononce définitivement sur la conformité du type de construction du véhicule aux spécifications techniques de l'agrément au scellement douanier.

B-19. 2 Délivrance des certificats d'agrément.

La commission informe le constructeur de sa décision. Si cette décision est positive, elle notifie cet agrément à la direction générale et aux autres directions régionales, en précisant la marque et le type du véhicule, ainsi que ses caractéristiques.

Des carnets de 100 certificats d'agrément (annexe 3 et 4 de la convention) sont mis à la disposition des bureaux de rattachement. Les feuilles de ce carnet sont composées d'une partie formant souche et d'une partie détachable du modèle conforme à celui qui est utilisé pour les agréments individuels.

En outre, le constructeur s'engage par écrit, à ne remettre des certificats que pour des véhicules strictement conformes au type agréé.

Le bureau de rattachement annote les feuillets des carnets :

- en les numérotant dans une série continue qui est inscrite sur un registre spécialement ouvert à cet effet et conservé au bureau ,
- en préauthentifant les certificats (apposition du cachet du bureau sans date et signature).

Le carnet est remis au constructeur qui délivre lui-même, à ceux de ses clients qui lui en font la demande, les certificats qu'il date et dont il fixe la validité (de quantième à quantième) pour une durée de deux ans. En outre, il complète les certificats et les souches correspondants par les numéros d'identification du véhicule (numéro de châssis et de moteur, éventuellement) et par les nom et adresse des propriétaires ou utilisateurs des dits véhicules.

Le titulaire du certificat doit, avant toute utilisation du véhicule pour le transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR compléter le certificat d'agrément par l'indication du numéro d'immatriculation attribué au véhicule.

La souche est remise après épuisement des certificats au bureau de rattachement qui fait des relevés périodiques (tous les trois mois) de véhicules agréés.

Ces relevés sont adressés par l'intermédiaire de la direction régionale du bureau de rattachement aux autres directions régionales concernées selon l'adresse des propriétaires ou utilisateurs des véhicules agréés.

B-20 Des contrôles par épreuves peuvent être effectués par les services de la direction régionale dont dépend le constructeur pendant la fabrication en série des véhicules dont le type a été agréé.

3 - Véhicules ayant fait l'objet d'un agrément par type de construction destinés à l'exportation ou importés.

B-21 Les véhicules ayant fait l'objet d'un agrément par type de construction qui sont exportés vers un pays, partie contractante à la convention TIR sont accompagnés de leurs certificats d'agrément comportant les caractéristiques respectives des véhicules (numéro de châssis et de moteur,

éventuellement).

A l'inverse, lorsqu'un véhicule ayant fait l'objet d'un agrément par type de construction dans un pays, partie contractante à la convention TIR, est importé en France, aucune nouvelle procédure d'agrément ne sera exigée du fait de l'importation.

II - CERTIFICATS D'AGREMENT

B-22 L'original et non une copie du certificat d'agrément doit être transporté à bord du véhicule (cf annexe B-IV).

1 - Durée de validité et caducité des certificats.

B-23 La durée de validité des certificats d'agrément est de deux ans à compter de leur date de délivrance.

C'est ainsi que les certificats qui comportent comme date de délivrance le 1er mars 1997 doivent indiquer : valable jusqu'au 01.03.99.

L'agrément devient caduc lorsque les caractéristiques du véhicule ou du conteneur ont été modifiées.

2 - Renouvellement des certificats.

B-24 Avant l'expiration du délai de validité du certificat d'agrément il appartient aux transporteurs qui désirent que leurs véhicules ou conteneurs continuent d'effectuer des transports sous carnet TIR, de demander le renouvellement de l'agrément. Celui-ci donne lieu à l'accomplissement des mêmes formalités que l'agrément :

- demande préalable à adresser au chef de circonscription compétent mais en précisant qu'il s'agit du renouvellement de l'agrément n°..,
- présentation des véhicules et conteneurs à la commission d'agrément etc.

Les autorités compétentes annotent, en conséquence la case n° 9 du certificat d'agrément. Un nouveau certificat d'agrément peut également être délivré en échange de l'ancien.

Il est convenu que le renouvellement d'agrément pour les véhicules ayant initialement obtenu un certificat d'agrément par type, s'effectue dans la direction régionale territorialement compétente vis à vis du lieu d'établissement du transporteur. Cela concerne en particulier les véhicules en location-vente.

Les services compétents de la direction régionale effectueront ce renouvellement sur présentation d'un extrait Kbis pour les entreprises, annuleront le certificat primitif, établiront un nouveau certificat enregistré dans sa propre série et en informeront la direction d'origine.

3 - Validité internationale de l'agrément.

B-25 L'agrément accordé par les autorités compétentes d'un Etat contractant est valable pour l'ensemble des Etats contractants. Il s'ensuit que les certificats d'agrément délivrés dans ces pays sont valables en France sous réserve, bien entendu, que ces certificats correspondent bien aux véhicules ou conteneurs auxquels ils se rapportent.

4 - Procédure d'annotation du certificat d'agrément

B-26 Lorsqu'un véhicule agréé, transportant des marchandises sous le couvert d'un carnet TIR présente des défauts d'importance majeure, le service des douanes peut soit refuser au véhicule l'autorisation de poursuivre son voyage, soit permettre au véhicule de continuer son trajet sous le couvert du carnet TIR sur le territoire national en prenant les mesures de contrôle appropriées. Le véhicule agréé doit être remis en état dans les moindres délais, et, au plus tard, avant toute nouvelle utilisation pour le transport sous le couvert d'un carnet TIR (art 14 de la convention).

Dans chacun de ces deux cas, le service des douanes porte une mention appropriée à la rubrique n°10 du certificat d'agrément du véhicule. Lorsque le véhicule a été remis dans un état qui justifie l'agrément, il est présenté aux autorités compétentes qui valident à nouveau le certificat en ajoutant à la rubrique n 11 une mention annulant les annotations précédentes.

B-27 Aucun véhicule dont le certificat porte mention à la rubrique n° 10 en vertu des dispositions précitées ne peut être utilisé à nouveau pour le transport de marchandises sous le couvert d'un carnet TIR tant qu'il n'a pas été remis en état et que les annotations à la rubrique n° 10 n'ont pas été annulées comme il est prescrit ci-dessus.

Toute mention portée sur le certificat est datée et authentifiée par le service des douanes.

Lorsque le service des douanes juge qu'un véhicule présente des défauts d'importance mineure qui ne créent aucun risque de fraude, la poursuite de l'utilisation de ce véhicule pour le transport de marchandises sous le couvert de carnet TIR peut être autorisée. Le porteur du certificat d'agrément est avisé de cette déféctuosité et doit faire remettre son véhicule en état dans les meilleurs délais.

5 - Délivrance de duplicata de certificat d'agrément.

B-28 En cas de vol, destruction ou perte de certificat d'agrément un duplicata peut être délivré selon les modalités suivantes.

La demande doit être formulée par écrit par la personne au nom de laquelle a été établi le document initial ou par un mandataire dûment habilité à cet effet. Elle doit être déposée auprès de la direction des douanes de la circonscription dont dépend le demandeur. La direction la transmettra dans le cas d'agrément individuel à la commission d'agrément concernée, et dans les autres cas à la direction des douanes qui a délivré le certificat.

Cette demande doit être accompagnée du récépissé de la déclaration de perte, de destruction ou de vol faite par l'intéressé qui devra souscrire l'engagement, non cautionné, de signaler sans délai, au bureau de douane (ou, le cas échéant, à la commission d'agrément TIR) concerné, la découverte éventuelle du document original et de prendre, dès cet instant, toutes précautions utiles pour éviter les abus.

B-29 Bien entendu, s'il était constaté que l'obtention d'un duplicata de document douanier constitue une manoeuvre du demandeur pour commettre des irrégularités au moyen soit de cet exemplaire, soit de l'original qu'il aurait pu conserver ou retrouver, les infractions seront passibles de sanctions et de poursuites.

En revanche, s'agissant des carnets de certificats délivrés dans le cadre de l'agrément constructeur aucun duplicata ne pourra être délivré. Il conviendra alors d'informer la Direction générale en précisant le titulaire du carnet à souche, les numéros concernés et toutes précisions permettant une diffusion de l'information à l'instar de la procédure des "carnets TIR volés ou perdus" existante.

III. PLAQUE DE SIGNALISATION

(art. 16 et annexe 5 de la convention)

B-30 Les véhicules routiers ou les ensembles de véhicules qui effectuent un transport international de marchandises par la route doivent porter à l'avant et à l'arrière une plaque portant l'inscription TIR (Voir annexe B-V). Cette plaque doit être placée de manière à être très visible. En outre, elle est amovible.

Pour faciliter les transports effectués au moyen d'un tracteur (ne transportant aucun chargement sous régime TIR) et d'une remorque ou semi-remorque, les plaques TIR peuvent être placées à l'avant et à l'arrière de la remorque ou de la semi-remorque de manière à être parfaitement visibles.

En cas d'utilisation d'un déflecteur, la plaque avant doit être fixée à l'avant du tracteur (au-dessus du pare-chocs).

B-31 Un véhicule n'effectuant pas un transport sous le régime considéré ne devrait pas, en principe, comporter de plaque TIR. Toutefois l'administration des douanes admet, dans les cas où la plaque de signalisation n'est pas amovible, que la plaque soit barrée par une lanière transversale.

Dans le cas du transport d'une carrosserie amovible ou d'un conteneur la plaque d'agrément doit être fixée sur la carrosserie amovible agréée ou sur le conteneur agréé.

CHAPITRE III

CARNET TIR

I - CONTEXTURE

(annexe 1 de la convention)

B-32 Les carnets TIR sont établis suivant un modèle fixé par la convention de Genève. Deux types de carnets existent :

- normal pour un seul mode de transport, (Voir annexe B-III a et b)
- multimodal (lettre M) en cas de pluralité de mode de transport,

Les carnets TIR comportent :

- une couverture au dos de laquelle sont rappelées les règles générales de l'utilisation du carnet TIR. Sur le devant sont notamment reportés le numéro de garantie, le numéro d'agrément, l'immatriculation du véhicule,
- un feuillet jaune fixé à demeure dans le carnet qui est rempli par le transporteur et ne doit pas être pris en charge par le service des douanes,
- un feuillet de PV qui sert à relater les incidents éventuels survenus en cours de route,
- des feuillets mobiles dont le nombre varie en fonction du nombre de points de chargement, de déchargement, de passage ; les volets impairs blancs sont destinés à la prise en charge, les volets pairs verts sont destinés à la décharge des précédents,
- un feuillet rose dans le seul cas de multimodal reprenant les noms des différents intervenants dans la chaîne de transport.

B-33 Chaque feuillet comporte un manifeste sur lequel sont mentionnés le nombre, la nature, les marques et numéros des colis, la désignation, les quantités et poids brut des marchandises ainsi que le pays de départ et le pays de destination. Ces indications sont portées au recto, puis, en cas de besoin, au verso du manifeste, celui-ci étant arrêté immédiatement après inscription.

Les transporteurs peuvent utiliser des listes annexes. Ces listes, numérotées, sont collées ou agrafées à chacun des exemplaires du manifeste, de telle façon qu'il soit impossible de les séparer de ces documents sans laisser de traces. Les feuilles annexes sont revêtues du cachet du bureau de départ, ce cachet doit être apposé, à cheval, sur les feuillets et le manifeste. En cas de pluralité de lieux de déchargement la répartition des marchandises par bureau de destination est souhaitable.

Lorsqu'il est fait usage de listes annexes, le manifeste doit contenir au moins les indications suivantes :

- le nombre et l'espèce des colis énumérés sur les listes,
- le poids global des marchandises ;
- une référence à ces listes.

Pour ce qui concerne les déménagements, le manifeste peut ne pas comporter l'énumération précise et détaillée de tous les objets transportés, mais

la liste de ces objets doit alors être jointe aux manifestes destinés aux bureaux de départ, de passage et de destination, dans les conditions indiquées ci-dessus.

Une indication portée sur chaque ampliation du manifeste, sur la ligne utilisée pour la déclaration du mobilier transporté, précise alors qu'il a été annexé au manifeste la liste ou inventaire des objets composant le mobilier et que cette liste ou inventaire comprend *x* feuillets numérotés de. à. Chaque feuillet est visé par le bureau de douane de départ.

II - DELIVRANCE DES CARNETS TIR

B-34 Le carnet TIR est un acquit à caution sous le couvert duquel s'effectue le transport international des marchandises par la route (art. 15 de la convention).

Dans chaque Etat contractant, il est délivré et cautionné par des associations garantes accréditées qui s'engagent à garantir solidairement avec les associations correspondantes des autres pays les droits et taxes éventuellement exigibles (Voir annexe B-II).

En France, les deux associations garantes :

- l'Association Française des Transporteurs Routiers Internationaux (AFTRI),

- l'Automobile Club de France (ACF),

ont fondé le 1er juillet 1997 une seule association garante ayant pour titre :

SERVICE DES CARNETS T.I.R ET DU TRANSIT COMMUNAUTAIRE

III - RESPONSABILITE DES ASSOCIATIONS GARANTES

(art.6 à 8 de la convention)

(art. [457](#) et [457 bis](#) des DAC)

B-35 L'association "Service des carnets TIR et du transit communautaire", dont le siège est "8 place de la Concorde 75008 Paris", est chargé de régler toutes questions concernant l'application du régime TIR et notamment celles concernant la régularisation des carnets.

Cette association s'est engagée conjointement et solidairement avec les personnes redevables des sommes visées ci-dessous à acquitter, tous droits, taxes et intérêts de retard qui pourraient être exigibles à la suite de toute infraction commise sur le territoire douanier français sous le couvert des carnets TIR ou en raison de la non-régularisation totale ou partielle de ces carnets TIR, à concurrence d'une somme maximale équivalente à 50.000 dollars des Etats-Unis d'Amérique par titre.

B-36 Lorsqu'une irrégularité est constatée dans un pays au sujet d'une opération TIR, l'association garante est tenue, en vertu du paragraphe 1 de l'article 8 de la convention TIR de 1975, de payer les droits et taxes qui sont dus à l'exception des pénalités. La procédure est expliquée ci-après.

IV - UTILISATION DES CARNETS TIR

(art.9 et 17 de la convention)

B-37 L'association garante qui délivre le carnet TIR en fixe la période de validité. Pourvu qu'il ait été pris en charge au bureau de douane de départ le dernier jour de validité, ou avant cette date, le carnet demeure valable jusqu'à l'achèvement de l'opération TIR au bureau de douane de destination.

Il doit être établi un carnet TIR par véhicule routier ou par conteneur. Toutefois, un carnet TIR unique peut être créé pour un ensemble de véhicules ou pour plusieurs conteneurs chargés sur un véhicule routier ou un ensemble de véhicules.

Dans ce cas, le manifeste des marchandises du carnet TIR doit reprendre séparément le contenu de chaque véhicule faisant partie d'un ensemble de véhicules ou de chaque conteneur.

B-38 Le carnet TIR n'est valable que pour un seul voyage depuis le premier bureau de départ jusqu'au dernier bureau de destination. Le carnet TIR ne s'applique qu'aux marchandises composant le chargement, y compris celles qui, bien que non manifestées sur le carnet, se trouveraient dans la partie scellée du véhicule (art. 8, § 5, de la convention de 1975).

Toutefois, les véhicules immatriculés utilisés pour les transports sous carnet TIR sont considérés déclarés pour l'admission temporaire (art [232](#) des D.A.C), le seul acte de franchissement de frontière du territoire douanier de la communauté est considéré comme valant déclaration en douane (art [233](#) des D.A.C).

En ce qui concerne les remorques non immatriculées dans leur pays d'origine et les conteneurs ne bénéficiant pas du régime de libre circulation (cf R.P. relatif aux conteneurs), un document garantissant leur réexportation peut être exigé.

DEUXIEME PARTIE

MODALITES D'APPLICATION

CHAPITRE PREMIER

FORMALITES AU BUREAU DE DEPART

(art. 18 à 20 de la convention)

I - PRINCIPES DE BASE

(art.4 et 5 de la convention)

B-39 Les principes de base de la convention TIR sont les suivants :

- Les marchandises sont transportées dans des véhicules qui comportent toutes les garanties de sécurité douanières (agrément des véhicules ou conteneurs),
- les droits et taxes en cause sont garantis pendant toute la durée du transport grâce à une garantie reconnue au niveau international,
- les marchandises sont accompagnées d'un carnet TIR,
- les mesures de contrôles douaniers prises dans le pays de départ sont reconnues et acceptées par les pays de transit et de destination.

Le régime TIR s'applique aux transports de marchandises effectués sans rupture de charge à travers une ou plusieurs frontières non communautaires. Une partie du trajet entre le début de l'opération TIR et son achèvement doit se faire par la route (sauf cas exceptionnels, voir § B-6).

Le transporteur a la possibilité de faire viser le carnet TIR dans n'importe quel bureau de douane ouvert au TIR comme bureau de départ situé sur l'itinéraire normal du véhicule.

II - CONTROLE ET ENREGISTREMENT DU CARNET TIR

B-40 Lorsqu'un carnet TIR est présenté au service, ce dernier s'assure qu'il est correctement rédigé, dans tous ses éléments et, notamment, que tous les feuillets comportent les mêmes énonciations.

En particulier, lorsque des déclarations en détail ont été préalablement déposées, les indications du manifeste doivent correspondre aux énonciations de ces déclarations. Le numéro de la déclaration correspondante est noté au regard de chaque article sur le feuillet n° 1.

Les carnets TIR, reconnus recevables, sont enregistrés sur un registre n° 101 ou n° 102 spécialement réservé à cet effet ou sur un fichier informatique, dans lequel sont reprises les informations citées au § B-45.

III - CONTROLE DU MOYEN DE TRANSPORT ET DU CHARGEMENT

B-41 Le service doit d'abord contrôler minutieusement si les véhicules routiers, ensembles de véhicules ou conteneurs remplissent bien les conditions requises pour être admis au TIR. Le certificat d'agrément et, éventuellement, le document douanier afférent au véhicule doivent être présentés et leurs énonciations sont vérifiées.

Les marchandises ayant été visées en fonction des règles propres au régime ayant précédé la TIR, le chargement est contrôlé au vu du manifeste (feuillet n°1).

IV - SCELLEMENT, FIXATION DE L'ITINERAIRE ET DU DELAI DE ROUTE

1 - Scellement.

B-42 Lorsque le chargement est terminé, les véhicules routiers, ensembles de véhicules ou conteneurs sont scellés. Les conteneurs doivent pouvoir être fixés et scellés sur le pont de chargement du véhicule sur lequel ils sont transportés. Le nombre de scellés apposés est indiqué sur le feuillet impair de prise en charge (souche et volet) et sur le certificat de prise en charge du feuillet pair correspondant.

Il est appelé qu'en France, seul le scellé douanier PERFRA, type P/3, peut être utilisé pour le scellement des moyens de transport.

2 - Itinéraire.

B-43 L'itinéraire est fixé en accord avec le transporteur ou le conducteur, compte tenu du trajet à parcourir par les voies directes normales. Il doit apparaître d'une manière claire et lisible. Il conviendra d'indiquer la route principale empruntée et les villes importantes traversées.

2 - Délai de route.

B-44 Le délai de route est calculé par le service de manière à permettre au véhicule d'effectuer le parcours dans des conditions normales, étant précisé qu'au bureau de passage à la sortie, il sera tenu compte des retards résultant d'incidents survenus en cours de route et qui devront être consignés à la page 4 du carnet TIR.

Ce délai, sans être excessif doit tenir compte des conditions de travail dans les transports prévues par la réglementation en vigueur et, éventuellement, des interdictions de circuler les dimanches et jours fériés. Il est inscrit en jours ou en heures.

V - PRISE EN CHARGE DU CARNET TIR

B-45 Les carnets TIR reconnus recevables sont enregistrés sur un registre spécifique. Doivent y être reportés :

- le numéro du carnet TIR,

- le nom de l'association qui a émis ce carnet, les nom et adresse du transporteur,
- la nature de la marchandise et le nombre de colis,
- l'indication des bureaux de destination et de sortie de l'UE.

Enfin le service doit s'assurer que le pays de destination mentionné sur le carnet TIR est bien partie contractante à la convention de 1975 (cf § B-2).

1 - Il n'existe qu'un seul bureau de départ.

B-46 Après accomplissement des formalités indiquées ci-dessus, le service annoté, vise et timbre à l'aide du cachet ND :

- le volet blanc (n°1) composé, d'un manifeste et d'un certificat de prise en charge qu'il retient, d'une souche,
- le volet vert (n°2) composé, du manifeste et du certificat de prise en charge,
- l'ensemble des manifestes des différents volets à utiliser lors du transport.

Le bureau de départ en vue du retour du volet n°2 concerné, porte dans la case intitulée "pour usage officiel" de ce dernier, la mention "à renvoyer à...." suivie du nom et de l'adresse complète du bureau auquel le volet n°2 doit être retourné.

Cette mention apposée, dans la mesure du possible, au moyen d'un cachet, doit parfaitement être lisible.

En outre, le bureau de départ doit s'assurer que, dans la case 22 du volet n°1, figure le nom du bureau de sortie de l'U.E de manière à faciliter la procédure de recherche si celle-ci venait à être engagée.

Enfin, l'agent chargé de la prise en charge appose sa signature aux différents emplacements prévus à cet effet. Le volet n°1 est conservé au bureau, au titre de la prise en charge du carnet TIR, le numéro d'enregistrement du carnet TIR est reporté sur le certificat de prise en charge des feuillets n°1 et n°2.

De plus il peut s'assurer que le conducteur du véhicule, s'il n'est pas titulaire du carnet TIR, est en possession d'un document délivré par le transporteur l'habilitant à effectuer le transport.

Lorsque le bureau de départ est en même temps un bureau de sortie, le service doit conserver les feuillets de prise en charge et de décharge correspondant à ce bureau.

2 Bureaux de départ multiples.

B-47 En cas de pluralité de bureaux de départ, 3 au maximum, ceux-ci doivent être indiqués à la rubrique "Bureau de départ", sur chacun des volets du carnet TIR et, à la ligne 6 de la couverture.

Le manifeste des volets n°1 et 2 ne reprend que les marchandises qui sont effectivement chargées au bureau de douane A ; celui des volets n°3 et 4 comprend ces mêmes marchandises et, séparées par un trait, celles qui sont chargées au bureau B. Le manifeste des volets n°5 et 6 reprend la totalité des colis inscrits au précédent manifeste et, après séparation par un trait, la liste des marchandises chargées au bureau C

Chacun des manifestes est bien entendu, arrêté pour le nombre de colis qu'il reprend dans la forme suivante : "Arrêté le présent manifeste à...xx colis." Chaque bureau enregistre le carnet TIR et prend en charge le feuillet impair correspondant.

Au bureau A, le service annoté, vise et timbre le volet et la souche n°1 ainsi que le certificat de prise en charge du volet n°2. Il conserve le n°1.

Au bureau B, le service annoté, vise et timbre le volet et la souche n°3 ainsi que le certificat de prise en charge du volet n°4. Il conserve le n°3 à titre définitif et temporairement le n°2.

Le bureau C troisième point de chargement, annoté, vise et timbre le volet et la souche n°5 ainsi que le certificat de prise en charge du volet n°6. Il conserve le volet n°5 à titre définitif et temporairement le n°4. S'il est dernier bureau de chargement, il appose, en plus, sa signature et le cachet du bureau au bas de tous les volets à utiliser pour le transport.

B-48 Les manifestes correspondant aux volets du carnet TIR destinés aux bureaux de douane étrangers doivent être établis de façon à permettre, selon le cas, le déchargement en un, deux ou trois lieux différents dans le pays de destination. Il s'ensuit que, dans l'hypothèse notamment où le déchargement s'effectue en deux ou trois endroits distincts, la liste des marchandises reprises sur les volets utilisés pour ce déchargement peut ne pas être présentée dans le même ordre que sur le feuillet impair détaché au dernier bureau de chargement en France et le volet pair retiré par le bureau de passage à la sortie.

Le service des douanes doit seulement s'assurer que, quel que soit l'ordre de présentation des colis portés sur les manifestes relatifs au transport en territoire étranger, ces manifestes reprennent bien la totalité des colis chargés.

Le service du bureau C ne renvoie le feuillet n°4 au bureau B qu'après avoir reçu du bureau de sortie le feuillet n°6 et avoir apuré l'opération qu'il aura prise en charge avec le feuillet n°5.

Le service du bureau B ne renvoie le feuillet n°2 au bureau A qu'après avoir reçu du bureau C le n°4 et avoir apuré l'opération qu'il a lui-même pris en charge avec le feuillet n°3.

L'opération est définitivement apurée lorsque le bureau A a déchargé le volet n°1 au vu du feuillet n°2 transmis par le bureau B.

Si le chargement a lieu en deux points, les volets n°2 et 4 doivent être respectivement détachés au bureau B et de passage à la sortie.

3 - Cas particulier des marchandises sensibles.

B-49 Les formalités concernant les marchandises sensibles (cf annexe B-VII) identifiées notamment par le sigle MVR/HVG porté sur la couverture du carnet, sont identiques à celles décrites ci-dessus. Toutefois l'enregistrement des carnets TIR reprenant des marchandises sensibles doit apparaître distinctement sur le registre afin d'identifier rapidement ces opérations.

Dans un souci d'efficacité, le bureau d'entrée de la Communauté/bureau de départ doit impérativement reporter en rubrique "pour usage officiel" du carnet TIR les coordonnées précises du bureau : nom, adresse complète et numéro de télécopie.

VI - DOCUMENTS D'ACCOMPAGNEMENT DES MARCHANDISES

B-50 Les marchandises voyagent sous le couvert du carnet TIR. Ce document porte référence aux déclarations de sortie correspondantes qui demeurent au bureau intérieur.

B-51 *Preuve du caractère communautaire des marchandises.*

Le redevable qui souhaite utiliser les volets du carnet TIR en tant que justificatifs du caractère communautaire de ses marchandises doit apposer le sigle T2L accompagné de sa signature dans la case réservée à la désignation des marchandises de tous les volets du carnet.

Le bureau de départ authentifie, après vérification le sigle T2L par apposition du cachet du bureau et signature de l'agent.

Dans le cas où le carnet TIR couvre à la fois des marchandises communautaires et tierces, ces deux catégories de marchandises doivent être indiquées séparément et le sigle T2L doit être apposé de manière à se rapporter clairement aux seules marchandises communautaires.

VII - ANNOTATION DU CARNET TIR AVEC T5

B-52 Conformément aux articles [465](#) et [481](#) du Règlement n° [2454/93](#) de la Commission, portant dispositions d'application du Code des Douanes Communautaire, il y a lieu d'indiquer les mentions requises et de porter le numéro d'enregistrement du T5 dans la case 8 des volets du carnet. Il est évident que cette mention n'a de valeur que jusqu'au point de sortie de la Communauté.

B-53 Afin de garantir une meilleure utilisation des exemplaires de contrôle T5, il est recommandé aux opérateurs de faire usage d'étiquettes de couleur rouge et conformes au modèle figurant en Annexe B-IX, dans le but d'attirer l'attention sur le fait que les marchandises sont accompagnées d'un exemplaire de contrôle qui doit être présenté au bureau de douane de sortie de la Communauté.

* *

*

CHAPITRE II

FORMALITES EN COURS DE TRANSPORT (art. 21 à 27 de la convention)

I - OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR

B-54 Le transporteur est tenu d'effectuer le parcours depuis le bureau de départ, de passage à l'entrée ou à la sortie jusqu'à celui de destination, dans le délai et en suivant l'itinéraire fixé par la douane sur le certificat de prise en charge du feuillet correspondant.

Dans l'hypothèse où le délai ou l'itinéraire ne peut être observé par suite de circonstances particulières (conditions atmosphériques, avaries du véhicule, routes temporairement interdites au trafic, etc.), il appartient au conducteur de mentionner sur le champ à la page 4 de la couverture du carnet TIR les raisons qui ont motivé le retard ou le détournement de l'itinéraire et de fournir au bureau de passage à la sortie ou de destination selon le cas, toutes précisions complémentaires que ce bureau pourrait lui demander. Dans le cas où ces explications ne paraissent pas probantes, le service de ce bureau peut alors faire procéder à une enquête et ne décharger que sous réserve le feuillet correspondant du carnet TIR.

II - LES CONTROLES

B-55 Le service peut, s'il le juge nécessaire, procéder en cours de route, au contrôle des véhicules routiers, ensembles de véhicules, ou des conteneurs ainsi qu' à la visite de leur chargement.

Les conducteurs doivent répondre aux injonctions qui leur sont adressées à cet effet et présenter aux autorités de contrôle le carnet TIR, le ou les certificats d'agrément, ainsi que tous autres documents relatifs au transport. Cependant ces contrôles doivent demeurer exceptionnels.

Pour l'application de ces dispositions, il convient de distinguer selon que les contrôles portent sur des véhicules ou sur les chargements.

1 - Contrôles des véhicules

B-56 Les agents des douanes en vertu des articles [60](#) et [61](#) du Code des Douanes, ont le pouvoir d'une part d'enjoindre à tout conducteur de moyen de transport de s'arrêter et d'autre part de procéder à la visite des moyens de transport et des marchandises.

A la faveur de ces contrôles, ces agents peuvent se faire présenter les autres documents détenus par le conducteur - certificat d'immatriculation, lettre de voiture, facture, bordereau de chargement, documents relatifs à la taxe à l'essieu, autorisation de transport - et vérifier l'intégrité des scellés douaniers. Le service en vérifie la concordance et la régularité.

Les agents de la police et de la gendarmerie détiennent le pouvoir d'effectuer à titre général, des contrôles à la circulation des véhicules automobiles. Mais sauf soupçon de fraude ils se bornent à vérifier que les véhicules se trouvent en situation régulière, sur l'itinéraire fixé et que les scellements douaniers sont intacts.

2 - Contrôles des marchandises.

B-57 Des vérifications portant sur le chargement peuvent être effectuées. Le service qui a procédé au contrôle du chargement doit faire mention de cette opération à la page 4 de la couverture du carnet TIR et indiquer les références des scellés " reconnu et brisé scellés n° ". Le service doit toujours procéder à un nouveau scellement du véhicule et donner une description des scellements apposés sur tous les volets restants dans le carnet TIR, ainsi que sur les souches des volets utilisés en France.

B-58 En cas d'anomalie, ou bien encore de soupçon de fraude grave et fondé, le service a la possibilité de procéder à une vérification approfondie du chargement des marchandises. Dans cette hypothèse, qui doit demeurer exceptionnelle, le véhicule sera escorté sur un bureau de douane, s'il en existe un à proximité, ou à défaut sur un bureau de gendarmerie ou de police. En cas de rupture de scellement un P.V.C doit être rédigé sauf s'il a déjà été établi par toute autre autorité habilitée.

III INCIDENTS SURVENUS EN COURS DE ROUTE

B-59 En cas d'accident nécessitant le transbordement sur un autre véhicule, ce transbordement ne peut s'effectuer qu'en présence de l'une des autorités désignées, qui, sur le procès-verbal de constat contenu dans le carnet TIR (cf § B-32), doit certifier la régularité des opérations; le véhicule ou le conteneur de substitution devant si possible être agréé. Le nouveau moyen de transport est scellé, son mode de scellement est décrit dans le procès-verbal de constat.

Si cette condition n'est pas remplie, le véhicule ou conteneur de substitution ne pourra être accepté par l'autorité intervenante que pour autant qu'il présente des garanties de sécurité suffisantes. Cette acceptation ne sera valable que pour la continuation du voyage considéré.

B-60 En cas de péril imminent nécessitant le déchargement immédiat de tout ou partie de la cargaison, le conducteur peut prendre des mesures de son propre chef, sans demander ou sans attendre l'intervention des autorités visées au paragraphe ci-dessus.

Il doit établir d'une manière suffisante, qu'il a dû agir ainsi dans l'intérêt du moyen de transport ou du chargement et aussitôt après avoir pris les mesures préventives de première urgence, en faire mention au verso du carnet TIR et avertir les autorités compétentes pour faire constater les faits, vérifier le chargement, sceller le véhicule ou conteneur et rédiger le procès-verbal de constat qui décrira également le mode de scellement utilisé.

Le procès-verbal de constat doit rester joint au carnet TIR jusqu'au bureau de douane de destination.

En France, sont habilités à rédiger les procès-verbaux de constat de rupture de scellement ou d'accident, outre les agents des douanes, les agents de la direction générale des impôts, de la gendarmerie, de la police, ou le maire de la localité la plus proche.

L'autorité douanière doit toujours être appelée, de préférence à tout autre, s'il s'en trouve à portée, notamment lorsqu'il s'agit d'accidents nécessitant le transbordement ou la vérification du chargement.

IV FORMALITES AU BUREAU DE PASSAGE

1 Rappel

B-61 Les formalités lors du franchissement d'une frontière commune à deux Etats membres pour des marchandises circulant sous les régimes du carnet TIR sont supprimées depuis le 01.01.92 (art.451 des D.A.C.).

Sont maintenues les formalités *au départ, à destination, à l'entrée de la Communauté et à la sortie de la Communauté*, même lorsque le transport quitte provisoirement le territoire douanier de la Communauté,

En fait, dans la majorité des cas, l'Etat membre dans lequel est situé le bureau d'entrée dans la Communauté ou le bureau de départ, devient responsable du recouvrement des droits et taxes. En cas d'impossibilité de déterminer le territoire sur lequel l'infraction a été commise, l'E.M responsable est celui où a été constatée l'infraction (art 454 des DAC).

2 - A l'entrée de l'U.E.

B-62 La prise en charge d'un carnet TIR ne peut être effectuée que si les mentions qu'il comporte sont suffisamment explicites pour permettre d'identifier sans risque d'erreur le bureau de destination.

B-63 Le service qui conserve la possibilité de procéder aux contrôles qu'il juge nécessaires pour déceler les fraudes, constate la régularité du carnet TIR du certificat d'agrément, le bon état du véhicule ou conteneur et l'intégrité des scellements douaniers apposés sur ces moyens de transport par les autorités douanières du pays de départ ou sous leur responsabilité par des personnes dûment autorisées.

Le service doit respecter les scellés apposés et ne procéder au scellement au moyen du scellé douanier français qu'en cas de :

- défectuosité du scellement initial ou omission quelconque du bureau de départ ;
- constatation d'anomalies diverses, soupçon de fraude ou d'abus mettant en doute la régularité d'une opération déterminée nécessitant l'ouverture du chargement. En toute hypothèse, le service doit indiquer les références des scellés reconnus avant rupture sous la forme suivante "reconnu et brisé scellés n°.." et décrire la nature des contrôles effectués à la page 4 de la couverture du carnet. La mention de nouveaux scelléments apposés doit être portée sur tous les volets restant dans le carnet et sur les souches des volets utilisés en France.

Le feuillet à prendre en charge est toujours un feuillet impair de numéro variable selon le nombre de points de chargement et de pays étrangers traversés.

B-64 Le bureau d'entrée dans l'union européenne retient le volet n°1 et en vue du renvoi du volet n°2 concerné, porte, dans la case "pour usage officiel" de ce volet, la mention "à renvoyer à suivie du nom et de l'adresse complète du bureau auquel le volet n°2 doit être renvoyé.

En outre, le bureau d'entrée s'assure que le nom du bureau de destination figure en case 22 du volet n°2 dans l'éventualité d'une procédure de recherche.

3 - A la sortie de l'U.E.

B-65 Le feuillet à décharger est toujours un feuillet pair de numéro variable.

Dès l'arrivée au bureau, le transporteur ou le conducteur doit présenter le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur au service des douanes et lui remettre les documents correspondants (carnet TIR, certificat d'agrément et éventuellement documents de douane relatifs au véhicule). Le service contrôle que ces documents s'appliquent bien au véhicule routier à l'ensemble de véhicules ou au conteneur présenté. Le service s'assure de la régularité du carnet TIR, du bon état du véhicule ou du conteneur et de l'intégrité des scelléments douaniers. Les marchandises peuvent faire l'objet d'une vérification. En cas de contrôle du chargement, la procédure d'annotation du carnet TIR décrite ci-dessus doit être respectée.

Ces opérations terminées le service signe et timbre le feuillet et la souche correspondants, il détache le volet après avoir rempli le certificat de reconnaissance.

Le carnet TIR, le certificat d'agrément et, le cas échéant, les documents de douane relatifs au véhicule sont ensuite remis au conducteur qui est alors autorisé à poursuivre sa route à destination de l'étranger.

B-66 Le feuillet pair ainsi détaché doit être revêtu du certificat de décharge puis, dans le moindre délai, renvoyé en totalité (parties manifeste et prise en charge/décharge) au dernier bureau de prise en charge (bureau de départ ou de passage à l'entrée). Le bureau de sortie renvoie sans tarder le volet n°2 au bureau désigné dans la case " *pour usage officiel*" de ce volet par l'intermédiaire d'un bureau centralisateur. La procédure prévue aux paragraphes ci-dessus s'applique mutatis mutandis dans le cas de plusieurs bureaux de départ ou de destination.

Le renvoi des volets n°2 est effectué en France par l'intermédiaire du bureau centralisateur des documents communautaires.

* *

*

CHAPITRE III

FORMALITES AU BUREAU DE DESTINATION

B-67 Il s'agit du contrôle à l'arrivée à destination d'un transport international sous carnet TIR, qui a été pris en charge pour la dernière fois à un bureau de passage à l'entrée dans l'U.E.

S'agissant de marchandises sensibles, il est rappelé qu'en cas de changement de bureau de destination le nouveau bureau de destination français, doit par télécopie en informer la DRD, sous la forme prévue par l'arrangement administratif des communautés européennes relatif au système d'information préalable .

La DRD retransmet cette information au bureau de destination initial.

II PRESENTATION DES MARCHANDISES

(art.28 de la convention)

B-68 Le transporteur ou le conducteur présente le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur au service de douane, et remet le carnet TIR ainsi que le certificat d'agrément. Le service vérifie que ces documents s'appliquent bien au véhicule ou au conteneur présenté et que les scellés douaniers sont intacts. Il s'assure de la régularité du carnet TIR et, éventuellement, des procès-verbaux dressés pour constater les incidents survenus en cours de route.

B-69 Lorsque le destinataire de la marchandise bénéficie de la procédure de dédouanement à domicile, les opérations donnent lieu à passage par le bureau de domiciliation dans les cas suivants :

le bureau est situé sur l'itinéraire emprunté par le véhicule,

le passage au bureau est de nature à faciliter l'accomplissement de formalités propres à certaines opérations,

le service l'estime nécessaire pour effectuer un contrôle.

Le passage des marchandises au bureau peut avoir lieu à la suite d'une décision de l'administration de soumettre les marchandises ou le moyen de transport lui-même à un contrôle approfondi. La dispense de passage est donnée par le receveur soit au coup par coup soit globalement pour un trafic déterminé, après analyse des risques encourus.

B-70 En cas de rupture des scellés ou d'incident quelconque survenu en cours de route, le service procède à la vérification du chargement et sanctionne le cas échéant l'infraction relevée.

En cas de constatation par le service d'irrégularités mettant en cause l'agrément au régime TIR du moyen de transport : plancher défectueux, bâche fendue : des réserves doivent être portées sur le carnet ainsi que sur le volet de décharge.

Le représentant du titulaire du carnet TIR doit faire procéder aux réparations qui s'imposent. Le service doit s'assurer de leur efficacité avant de procéder à la décharge du carnet TIR. Le volet du carnet à décharger est toujours un feuillet pair.

III - DECHARGE DES CARNETS TIR.

B-71 Le volet du carnet à décharger est toujours le feuillet pair (vert).

Les marchandises ayant été régulièrement déclarées ou prises en charge en magasin de dédouanement et aucune irrégularité n'ayant été constatée, le service annote, vise le volet et la souche correspondants et restitue immédiatement le carnet au transporteur.

Le volet pair est renvoyé, en totalité, sans délai au bureau d'entrée :

- directement quand il s'agit de marchandises sensibles,
- via le bureau centralisateur dans les autres cas.

B-72 En cas d'irrégularité se rapportant au moyen de transport, le service, avant de procéder à la décharge du carnet, doit systématiquement s'assurer de l'efficacité des réparations (cf. § B-70).

B-73 Des dispositions particulières ont été mises en oeuvre dans le cadre de la Recommandation du 20 octobre 1995, afin de procéder à une décharge informatisée des carnets TIR et transmettre chaque jour la liste des carnets TIR à l'IRU.

IV - AFFECTATION D'UN NOUVEAU REGIME DOUANIER AUX MARCHANDISES

B-74 Le transporteur et l'association garante ne sont dégagés de leurs obligations qu'à la condition qu'un nouveau régime douanier soit affecté aux marchandises ou que ces dernières soient placées en magasin de dédouanement.

Dans le cas de l'établissement d'une déclaration afférente à un régime douanier celle-ci doit comporter les mentions afférentes au manifeste TIR.

Pour les marchandises régulièrement déclarées ou prises en charge en magasin de dédouanement, le service annote et timbre le volet et la souche correspondants (feuillet pair) et restitue immédiatement le carnet au transporteur. Le volet pair est renvoyé en totalité (partie manifeste et parties prise en charge et décharges) sans retard au bureau d'entrée. Il appartient au service des douanes de renvoyer le feuillet n°2 au bureau d'entrée dans l'autre Etat membre (ou de départ de cet Etat membre) par l'intermédiaire du bureau centralisateur .

La réexportation directe avec ou sans transbordement peut s'effectuer au vu du seul carnet TIR.

V - DECHARGEMENT DES MARCHANDISES EN DEUX OU TROIS POINTS D'UN MEME PAYS DE DESTINATION OU DE PLUSIEURS E.M. DE L'U.E.

B-75 Lorsque le déchargement des marchandises a lieu en deux ou trois points du même pays de destination:

- les feuillets utilisés pour le pays de destination doivent être au nombre de quatre ou de six selon qu'il y a deux ou trois points de déchargement;
- les deux ou trois points de déchargement doivent être mentionnés à la rubrique "bureaux de destination" sur tous les feuillets du carnet TIR.

Cette mention est rédigée comme suit : " Bureau de destination B, C, D, ainsi qu'il est indiqué au manifeste. "

Sur tous les manifestes doivent figurer d'abord les marchandises destinées au premier lieu de déchargement, puis séparées par un trait, celles destinées au second lieu de déchargement et, enfin, séparées par un trait, celles destinées au troisième point de déchargement. Les manifestes doivent être arrêtés de la façon suivante :

" Arrêté le présent manifeste à colis, dont x colis destinés au bureau de douane B, y colis au bureau de douane C, z colis au bureau de douane D". Il est souhaitable que les marchandises soient placées sur le véhicule de telle sorte que le lot à décharger en un lieu de destination puisse être retiré sans qu'il soit nécessaire de décharger le lot ou les lots destinés aux autres lieux de destination.

Le bureau A de passage à l'entrée de l'UE prend en charge le premier volet impair du carnet. Le premier bureau de déchargement B détache le premier volet pair correspondant et le transmet au bureau A pour apurement de l'opération, il annote les manifestes des deux ou quatre feuillets suivants en portant en face des marchandises qui lui étaient destinées la mention de leur déchargement appuyée de la signature de l'agent chargé de l'opération et du cachet du bureau, il prend en charge le second volet impair.

Le deuxième bureau de destination C envoie, dans les délais les plus rapides, au bureau B le second feuillet pair. Si le chargement a lieu en trois

points, il annote pour ce qui le concerne les manifestes des deux derniers feuillets, comme il est indiqué à l'alinéa précédent, et il prend en charge le troisième feuillet impair. Le troisième bureau de destination doit lui renvoyer le troisième et dernier feuillet pair.

VI - DECHARGEMENT DE MARCHANDISES EN DEUX OU TROIS POINTS DE DEUX PAYS DIFFERENTS DONT L'UN N'EST PAS MEMBRE DE L'U.E.

B-76 La procédure à suivre est identique à celle prévue au paragraphe ci-dessus pour les déchargements réalisés en plusieurs endroits situés dans le même pays. Les marchandises doivent de même être placées sur le véhicule, de telle sorte que le lot à décharger en un lieu de destination puisse être retiré sans qu'il soit nécessaire de décharger les autres lots.

D'autre part, la couverture du carnet TIR doit comporter l'indication des deux pays de destination. Sur les manifestes, les marchandises doivent enfin être groupées en fonction des lieux de déchargement avec désignation de ces lieux et pays où ils se trouvent.

Le nombre de feuillets à utiliser, en dehors de ceux nécessaires aux autorités douanières du pays de départ, est de deux par pays parcouru ou emprunté, augmenté de deux ou quatre selon le nombre de lieux de déchargement.

Ainsi, dans l'hypothèse d'un transport arrivant de France par le bureau C et comprenant trois lots de marchandises, dont deux sont destinés aux bureaux français A et B et le troisième à l'étranger, il convient de procéder comme suit :

- le bureau de passage C à l'entrée de l'UE prend en charge dans les conditions habituelles le premier volet impair afférent au transport sur le territoire douanier,
- le bureau A envoie au bureau C le volet pair correspondant, annote les manifestes des feuillets suivants par la mention du déchargement réalisé et prend en charge le deuxième volet impair;
- le bureau B envoie au bureau A le second volet pair correspondant, annote les manifestes des volets suivants par la mention du déchargement réalisé et prend en charge le troisième volet impair;
- le bureau de passage à la sortie transmet enfin au bureau B le troisième volet pair après l'avoir revêtu des certificats de reconnaissance et de décharge réglementaire.

* *

*

CHAPITRE V

DISPOSITIONS PARTICULIERES APPLICABLES AUX TRANSPORTS

DE MARCHANDISES VOLUMINEUSES OU PONDEREUSES

(art. 29 à 35 de la convention)

B-77 Des dispositions particulières ont été adoptées pour les marchandises qui ne peuvent être placées dans un véhicule ou un conteneur agréés .

Toutes les règles du régime TIR auxquelles il n'est pas dérogé par les dispositions particulières du présent chapitre sont applicables au transport des marchandises pondéreuses ou volumineuses sous couvert de carnets TIR.

I - DEFINITION DES MARCHANDISES VOLUMINEUSES OU PONDEREUSES

B-78 Au sens de la présente réglementation, on entend par marchandises pondéreuses ou volumineuses, tout produit qui, en raison de son poids, de ses dimensions ou de sa nature, n'est en général transporté ni dans un véhicule routier clos ni dans un conteneur clos.

Les dispositions de ce chapitre s'appliquent également au transport à découvert des voitures automobiles ainsi qu'au transport d'animaux vivants.

II - CONDITIONS D'APPLICATION

B-79 Les facilités découlant du régime TIR s'appliquent aux marchandises pondéreuses ou volumineuses ainsi définies, à condition qu'il soit possible:

- d'identifier sans difficulté lesdites marchandises ainsi que, le cas échéant, les accessoires transportés en même temps,
- de les munir de signes distinctifs et de les sceller de façon à empêcher qu'elles puissent être remplacées par d'autres en tout ou partie,
- d'empêcher que des éléments puissent en être extraits;
- d'éviter que d'autres marchandises puissent y être dissimulées.

B-80 Sont, d'autre part, exclus du bénéfice des facilités prévues en l'espèce :

- les marchandises, quels que soient leurs dimensions ou leur poids, qui sont présentées dans des véhicules susceptibles d'être agréés au régime TIR pour le transport considéré;
- les matériels de guerre, sauf autorisation spéciale.

C'est au bureau de douane du pays de départ qu'il appartient d'apprécier et de vérifier si les conditions imposées pour les transports en cause sont remplies.

Les bureaux de douane des autres pays doivent accepter la décision prise par le bureau de départ en conformité avec les règles ci-dessus définies.

III - DISPOSITIONS PARTICULIERES APPLICABLES

B-81 Le carnet TIR utilisé doit porter sur sa couverture et sur tous ses volets l'indication "Marchandises pondéreuses ou volumineuses" en caractères gras, en français ou en anglais .

Les autorités douanières du bureau de départ peuvent exiger que des listes de colisage, photos, plans, etc. soient annexés au carnet TIR. En ce cas, les documents annexés sont visés, un exemplaire des dits documents est attaché au verso de la page de couverture du carnet TIR et il en est fait mention sur tous les manifestes du carnet.

Lorsque les marchandises répondent aux conditions définies ci-dessus, leur transport peut s'effectuer avec des véhicules ou des conteneurs non scellés.

B-82 Il n'est pas requis de certificat d'agrément pour les véhicules routiers ou les conteneurs transportant des marchandises pondéreuses ou volumineuses. Il incombe néanmoins au bureau de douane de départ de vérifier que les autres conditions fixées dans ce chapitre sont remplies pour ce genre de transport. Les bureaux de douane des autres parties contractantes acceptent la décision prise par le bureau de douane de départ à moins qu'elle ne leur paraisse en contradiction flagrante avec les dispositions ci-dessus.

La responsabilité de l'association garante s'étend non seulement aux marchandises énumérées sur le carnet TIR mais aussi aux marchandises qui, tout en n'étant pas énumérées sur ce carnet, se trouveraient sur le plateau de chargement ou parmi les marchandises énumérées sur le carnet TIR.

* *

*

CHAPITRE VI

SUPPRESSION DU TIF

B-83 Le régime du transit international par fer (TIF), défini dans le livre II titre III du règlement particulier "le transit", s'appliquait, aux envois sous douane acheminés par le rail .

Depuis le 27.04.94, la procédure de la lettre de voiture internationale s'est substituée à celle du TIF pour les transports internationaux. Par ailleurs, les cas d'utilisation de la soumission TIF en régime intérieur ne se justifiaient plus dans le contexte du marché unique.

Pour ces motifs et à la demande de la SNCF, la procédure TIF a été définitivement supprimée à l'exportation comme à l'importation.

Dès lors, les marchandises sous douane transportées par la voie ferrée doivent circuler sous la seule procédure du transit communautaire interne ou externe, selon le cas, avec une lettre de voiture CIM (article 413 des DAC).

L'article 413 des D.A.C. prévoit dans le cas où le régime du transit communautaire s'applique, des formalités allégées pour les transports de marchandises effectués par les sociétés de chemins de fer sous couvert d'une lettre de voiture CIM.

Toutefois, la mise en oeuvre de la lettre de voiture CIM nécessite l'emprunt d'au moins deux réseaux nationaux.

B-84 Aussi, dans le cas de marchandises tierces, introduites sur le territoire national et acheminées par voie ferrée vers un bureau intérieur, la procédure allégée, décrite ci-dessus, ne peut-elle être utilisée. En conséquence, il doit être fait application de la procédure de droit commun (établissement d'un titre de transit T1).

* *

*

PARAGRAPHES RESERVES

B-85 à B-119

TROISIEME PARTIE

NORMES TECHNIQUES

(ANNEXES DE LA CONVENTION TIR)

CHAPITRE PREMIER

Annexe 1 de la Convention)

MODELE DE CARNET TIR

B-120 Le carnet TIR est imprimé en français, à l'exception de la page 1 de la couverture dont les rubriques sont également imprimées en anglais. Les "Règles relatives à l'utilisation du carnet TIR" à la page 23 de la version française sont reproduites en version anglaise à la page 3 de ladite couverture. Le "Procès-verbal de constat" peut aussi figurer, au verso, dans une langue autre que le français, selon les besoins.

B-121 Les carnets utilisés pour les opérations TIR dans le cadre d'une chaîne de garantie régionale peuvent être imprimés dans une des langues officielles de l'Organisation des Nations Unies, à l'exception de la page 1 de la couverture, dont les rubriques sont également imprimées en français ou en anglais. Les "Règles relatives à l'utilisation du carnet TIR" sont reproduites à la page 2 de la couverture dans la langue officielle de l'Organisation des Nations Unies utilisée, ainsi qu'en anglais ou en français à la page 3 de ladite couverture.

(Voir modèles en annexe B-III a et b)

* *

*

CHAPITRE II

(Annexe 2 de la convention)

REGLEMENT SUR LES CONDITIONS TECHNIQUES APPLICABLES AUX VEHICULES ROUTIERS POUVANT ETRE ADMIS AU TRANSPORT INTERNATIONAL SOUS SCHELLEMENT DOUANIER

ARTICLE I PRINCIPES FONDAMENTAUX

B-122 Seuls pourront être agréés pour les transport international de marchandises, sous scellement douanier, les véhicules dont le compartiment réservé au chargement est construit et aménagé de telle façon :

A qu'aucune marchandise ne puisse être extraite de la partie scellée du véhicule ou y être introduite sans laisser de traces visibles d'effraction ou sans rupture du scellement douanier;

B qu'un scellement douanier puisse y être apposé de manière simple et efficace;

C qu'ils ne comportent aucun espace caché permettant de dissimuler des marchandises;

D que tous les espaces susceptibles de contenir des marchandises soient facilement accessibles pour les visites douanières.

Commentaires

B-123 *Réservoirs cylindriques des véhicules :*

Des réservoirs facultatifs ne doivent pas être considérés comme compartiments réservés au chargement tant qu'ils servent de réservoir d'essence pour le véhicule. Des réservoirs supplémentaires utilisés pour transporter des marchandises autres que du combustible ne devraient pas non plus être considérés comme des compartiments réservés au chargement en raison des difficultés techniques que soulèveraient leur homologation et la distinction à faire entre eux et les réservoirs ordinaires.

B-124 *Marques sur le compartiment de chargement :*

Les peintures décalcomanies, bandes de matériaux réfléchissants et autres marques similaires qui ne peuvent être enlevés des parois ou bâches des compartiments de chargement ne sont autorisées que si elles ne dissimulent pas la structure de la paroi ou de la bâche, qui doit demeurer bien visible. Les autocollants et autres marques similaires qui pourraient dissimuler des ouvertures dans le compartiment de chargement ne doivent toutefois pas être autorisés.

ARTICLE II STRUCTURE DU COMPARTIMENT RESERVE AU CHARGEMENT

A -Pour répondre aux prescriptions de l'article I (§ B-122) :

B-125.1) les éléments constitutifs du compartiment réservé au chargement (parois, plancher, portes, toit, montants, cadres, traverses, etc...) seront assemblés soit au moyen de dispositifs ne pouvant être enlevés et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles, soit selon des méthodes ayant pour effet de constituer un ensemble ne pouvant être modifié sans laisser de traces visibles.

Si les parois, le plancher, les portes et le toit sont constitués d'éléments divers, ces éléments devront répondre aux mêmes prescriptions et être suffisamment résistants.

Note explicative :

B-126 *Assemblage des éléments constitutifs*

I - Lorsque des dispositifs d'assemblage (rivets, vis, boulons et écrous, etc) sont utilisés, un nombre suffisant de ces dispositifs seront placés à l'extérieur, traverseront les éléments assemblés et dépasseront à l'intérieur où ils seront fixés de manière sûre (par exemple, rivés, soudés, bagués, boulonnés et rivés ou soudés sur l'écrou). Toutefois, les rivets classiques (c'est à dire ceux dont la pose exige une intervention de part et d'autre des éléments assemblés) pourront aussi être placés à l'intérieur.

Nonobstant ce qui précède, le plancher des compartiments réservés au chargement peut être fixé au moyen de vis autotaraudeuses, de rivets autoperceurs, de rivets insérés au moyen d'une charge explosive ou de clous insérés pneumatiquement, placés à l'intérieur et traversant à angle droit le plancher et les traverses métalliques inférieures, à condition que, sauf dans le cas des vis autotaraudeuses, certaines des extrémités soient noyées dans la partie extérieure de la traverse ou soudées sur elle.

2 - L'autorité compétente détermine le nombre et la nature des dispositifs d'assemblage qui doivent satisfaire aux conditions de l'alinéa a) ci-dessus, en s'assurant qu'il n'est pas possible de déplacer et remettre en place les éléments constitutifs ainsi assemblés sans laisser de traces visibles. Le choix et la pose des autres dispositifs d'assemblage ne sont soumis à aucune restriction.

3 - Les dispositifs d'assemblage qui peuvent être enlevés et remplacés sans laisser de traces visibles par action sur un seul côté, c'est à dire sans qu'il soit nécessaire d'intervenir de part et d'autre des éléments à assembler, ne seront pas admis au sens de l'alinéa a) ci-dessus. Il s'agit, en particulier, des rivets à expansion, des rivets "aveugles" et similaires.

4 - Les modes d'assemblage décrits ci-dessus s'appliquent aux véhicules spéciaux, par exemple aux véhicules isothermes, aux véhicules frigorifiques et aux véhicules citernes dans la mesure où ils ne sont pas incompatibles avec les prescriptions techniques auxquelles ces véhicules doivent satisfaire eu égard à leur utilisation. Lorsqu'il n'est pas possible, pour des raisons techniques, de fixer les éléments de la façon décrite à l'alinéa 1 de la présente note les éléments constitutifs pourront être assemblés au moyen des dispositifs visés à l'alinéa 3 de la présente note à condition que les dispositifs utilisés sur la face intérieure de la paroi ne soient pas accessibles de l'extérieur.

B-127 Commentaires

a - Dispositif d'assemblage (1):

Le dispositif figurant au Dessin N° 1 de l'Annexe B-X est conforme au paragraphe B-125, à condition qu'un nombre suffisant de ces dispositifs soit inséré de l'extérieur et fixés de manière sûre à l'intérieur selon la note explicative (§ B-126).

b - Dispositif d'assemblage (2):

Le dispositif d'assemblage dont on trouvera l'exemple en Dessin N°2 de l'Annexe B-X est conforme aux dispositions du Chapitre VI, note explicative du § B-126. Vu ses caractéristiques techniques propres, telles que la tête large et aplatie, l'épaulement moleté ou carré sous la tête large et le système de verrouillage encapsulé (en plastique), le dispositif peut être fixé de manière sûre à l'intérieur des compartiments réservés au chargement sans avoir à être soudé, rivé, etc

Pour mettre en place le dispositif d'assemblage, il faut opérer des deux côtés des éléments à assembler, mais le dispositif ne peut être ouvert que du côté de l'écrou de guidage, c'est à dire de l'intérieur du compartiment réservé au chargement. Le dispositif d'assemblage à épaulement carré sert normalement à fixer les charnières aux compartiments de chargement.

Exemples de dispositif d'assemblage : Voir Dessin N°2 de l'Annexe B-X.

Dans un système de construction, on utilise des clous comportant sur leur tige un filetage hélicoïdal analogue à de nombreux égards à celui d'une vis autotaraudeuse, ce qui assure un ancrage plus solide lorsque le plancher est relativement mince. Selon cette méthode, la friction qui se produit au moment de l'insertion du clou entraîne la fusion du chromate de zinc revêtant la tige de ce dernier, ainsi que du matériel de la traverse du plancher, qui se trouvent ainsi soudés dans des conditions satisfaisantes.

c Vis autotaraudeuses et autoperceuses.

La vis autotaraudeuse et autoperceuse représentée sur le croquis n°1 du Dessin N° 3 de l'annexe B-X, n'est pas considérée comme une vis autotaraudeuse au sens de la note explicative du § B-126 -1. Les vis autotaraudeuses et autoperceuses doivent, aux termes des dispositions des notes explicatives du § B-126 1 et 2, être soudées aux traverses métalliques inférieures. Une autre solution consisterait à plier la partie saillante de certaines vis suivant un angle d'au moins 45 degrés comme indiqué sur le croquis n° 2. Néanmoins, si les vis sont utilisées avec un plancher tel que ceux dont il est fourni des exemples dans les croquis n° 3 et 4, on n'estime pas nécessaire de souder ou de plier les vis.

d Admissibilité des rivets aveugles.

D'une manière générale, comme le précise la note explicative du § B-126 1 et 3, l'utilisation de rivets aveugles pour l'assemblage des éléments constitutifs des compartiments réservés au chargement n'est pas admise au sens de la Convention. Néanmoins, les rivets aveugles peuvent servir à condition qu'un nombre suffisant d'autres dispositifs d'assemblage décrit dans la note explicative du § B-126 -1, soit utilisé pour l'assemblage des éléments constitutifs.

B-128.2) Les portes et tous autres systèmes de fermeture (y compris les robinets, trous d'homme, flasques, etc...) comporteront un dispositif permettant l'apposition d'un scellement douanier. Ce dispositif ne devra pas pouvoir être enlevé et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles, ni la porte ou la fermeture être ouverte, sans rompre le scellement douanier. Ce dernier sera protégé de manière adéquate. Les toits ouvrants seront admis.

Notes explicatives.

Portes et autres systèmes de fermeture :

B-129 I - Le dispositif permettant l'apposition du scellement douanier doit :

a - être fixé par soudure ou à l'aide d'au moins deux dispositifs d'assemblage conformes au § B-126 1, ou

b - être conçu de telle manière qu'il ne puisse, une fois le compartiment réservé au chargement fermé et scellé, être enlevé sans laisser de trace visible.

Il doit aussi :

- aa* - comporter des trous d'au moins 11 mm de diamètre ou des fentes d'au moins 11 mm de long sur 3 mm de large, et
- bb* - présenter une sûreté égale quel que soit le type de scellement utilisé.

B-130 2 - Les charnières, pentures, gonds et autres dispositifs d'attache des portes, etc..., devront être fixés conformément aux prescriptions de l'alinéa 1 a) *aa*) de la présente note. De plus les différentes parties constitutives des dispositifs d'attache (axes ou tiges des charnières ou des gonds, par exemple), pour autant qu'elles soient indispensables pour garantir la sécurité douanière du compartiment réservé au chargement, seront agencées de manière à ne pas pouvoir être enlevées ou démontées sans laisser de traces visibles lorsque le compartiment réservé au chargement est fermé et scellé (voir Dessin N° 25 de l'Annexe B-X).

Toutefois, lorsque le dispositif d'attache n'est pas accessible de l'extérieur, il suffira que la porte, etc, une fois fermée et scellée, ne puisse être retirée de ce dispositif sans laisser de traces sensibles. Lorsque la porte ou le système de fermeture comporte plus de deux gonds, seuls les deux gonds qui sont les plus proches des extrémités de la porte doivent être fixés conformément aux prescriptions de l'alinéa - 1 a) *aa*) ci-dessus.

B-131 3 - Exceptionnellement, dans le cas des véhicules munis de compartiments calorifugés réservés au chargement, le dispositif de scellement douanier, les charnières et les autres pièces dont l'enlèvement permettrait d'accéder à l'intérieur du compartiment réservé au chargement ou à des espaces dans lesquels des marchandises pourraient être cachées, peuvent être fixés aux portes de ce compartiment réservé au chargement par les moyens suivants :

B-132 *a* - Des boulons ou des vis de fixation introduits depuis l'extérieur, mais qui ne satisfont pas par ailleurs aux exigences du § B-126 -1, ci-dessus, sous réserve :

- que les pointes des boulons ou des vis de fixation soient ancrées dans une plaque taraudée ou dans un dispositif semblable monté derrière le panneau extérieur de la porte, et
- que les têtes d'un nombre approprié de ces boulons ou de ces vis de fixation soient soudées au dispositif de scellement douanier, aux charnières, etc, de telle manière qu'elles soient complètement déformées et que l'on ne puisse enlever les boulons ou les vis de fixation sans laisser de traces visibles, (voir Dessin N° 23 de l'Annexe B-X),

B-133 *b* - Un dispositif de fixation introduit de l'intérieur de la porte isolée, sous réserve :

- que la tige de fixation et le collier de blocage du dispositif soient assemblés au moyen d'un outillage pneumatique ou hydraulique et soient fixés derrière une plaque ou un dispositif analogue inséré entre le revêtement extérieur de la porte et l'isolant, et que la tête de la tige de fixation ne soit pas accessible de l'intérieur du compartiment réservé au chargement, et
- qu'un nombre suffisant de colliers de blocage et de tiges de fixation soient soudés ensemble et qu'il ne soit pas possible d'enlever le dispositif sans laisser de traces visibles. (voir Dessin N°30 de l'Annexe B-X).

Le terme "compartiment calorifugé réservé au chargement" doit être interprété comme s'appliquant aux compartiments frigorifiques et isothermes réservés aux chargements.

Commentaire à la note explicative A-2 (§ B-130)

Porte ou dispositif de fermeture ayant plus de deux gonds.

Dans le cas où une porte ou un dispositif de fermeture a plus de deux gonds, les autorités compétentes peuvent exiger que des gonds supplémentaires soient fixés afin de remplir les conditions énoncées à l'article I du Chapitre II (§ B-122).

Commentaire à la note explicative A-2 (§ B-14133)

Le texte figurant dans le premier alinéa serait plus facile à interpréter comme signifiant qu'après les mots "assemblés au moyen d'un outillage pneumatique ou hydraulique", les mots "et soient fixés" étaient remplacés par : "bloquant la tête de la tige".

B-134 4 - Les véhicules comportant un nombre important de fermetures telles que vannes, robinets, trous d'homme, flasques, etc, seront aménagés de manière à limiter, autant que possible, le nombre de scellements douaniers. A cet effet, les fermetures voisines les unes des autres seront reliées par un dispositif commun exigeant un seul scellement ou pourvues d'un couvercle répondant au même but.

B-135 5 - Les véhicules à toit ouvrant seront construits de manière à limiter autant que possible le nombre de scellements douaniers.

Commentaires à la note explicative A-2 (§ B-130)

Charnière d'attache.

Le dispositif illustré dans le Dessin N°4 de l'Annexe B-X, répond aux prescriptions du § B-130 en liaison avec le § B-129.1-b.

Description :

La tige et le coussinet de ce dispositif ne peuvent, du fait de leur forme spéciale, être retirés lorsque la charnière est fermée. En outre, il faut utiliser une vis six pans dont la tête dépasse de la tige. Quand la charnière est fermée, l'espace entre la tête de la vis et le coussinet doit être assez étroit pour empêcher d'enlever la vis sans laisser de traces visibles, auquel cas il n'est pas nécessaire de souder les vis.

Fixation des portes

Lorsque les portes de véhicules ou de conteneurs qui ne sont ni frigorifiques ni isothermes ont un revêtement interne, les dispositifs (boulons, rivets, etc) fixant les gonds et le dispositif de scellement douanier doivent traverser la porte dans toute son épaisseur (y compris le revêtement) et être visiblement fixés à l'intérieur.

B-136 Nombre de scellements douaniers

Dans les cas où un nombre important de scellements douaniers est nécessaire pour en assurer la sécurité, il est recommandé d'indiquer ce nombre dans le certificat d'agrément sous la rubrique 5 (annexe 4 de la convention TIR de 1975 - Voir Chapitre IV)

Un croquis devra être joint le cas échéant au certificat d'agrément pour montrer l'emplacement exact des scellements douaniers.

B-137 Exemples des dispositifs de scellements douaniers

Pour que les compartiments réservés au chargement et les conteneurs présentent les garanties douanières nécessaires, les dispositifs de scellement doivent satisfaire aux conditions du § B-129 - 1. En outre, les scellements douaniers doivent y être apposés conformément aux prescriptions suivantes :

- la corde de fixation ne doit pas être plus longue que nécessaire et doit être suffisamment serrée;
- la corde de fixation doit passer dans les anneaux TIR;
- les scellements douaniers doivent être apposés de façon aussi serrée que possible;
- les autres parties du système de fermeture, par exemple les poignées des mécanismes de verrouillage, les gâches supérieures et inférieures et les étriers de crémonne sont fixés comme indiqué au § B-126(voir Dessin N°5 de l'Annexe B-X).

Il faudra tenir compte de ce que l'efficacité d'un dispositif de scellement quelconque sera réduite en cas d'usure, par exemple, des tringles de crémonne, des articulations à charnières ou à gâches. Des mesures appropriées devraient être prises pour déterminer ces cas d'usure.

Voir Dessins N° 5, 6, 7, et 8 de l'Annexe B-X.

B-138.3) - Les ouvertures de ventilation et d'écoulement seront munies d'un dispositif empêchant d'avoir accès à l'intérieur du compartiment réservé au chargement. Ce dispositif ne devra pas pouvoir être enlevé et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles.

Notes explicatives

B-139 A - Ouvertures de ventilation :

1 - Leur dimension maximale ne devra, en principe, pas dépasser 400 mm.

2 - Les ouvertures permettant l'accès direct au compartiment réservé au chargement seront obstruées par :

a - une toile métallique ou une toile métallique perforée (dimension maximale des trous : 3 mm dans les deux cas) et protégées par un grillage métallique soudé (dimension maximale des mailles : 10 mm), ou

b - par un plaque métallique perforée unique d'une épaisseur suffisante (dimension maximale des trous : 3 mm; épaisseur de la plaque : au moins 1 mm).

Commentaire au § B-139 .2

Ouvertures des compartiments calorifugés réservés au chargement.

Exemple de plaque montée entre la paroi intérieure et la paroi extérieure d'un compartiment calorifugé réservé au chargement. Voir Dessin N°9 de l'Annexe B-X.

3 - Les ouvertures ne permettant pas l'accès direct au compartiment réservé au chargement (par exemple du fait de l'utilisation de systèmes de coudes ou de chicanes) doivent être munies des dispositifs mentionnés à l'alinéa 2, dans lesquels cependant les dimensions des trous et mailles peuvent atteindre 10 mm (pour la toile métallique ou la plaque métallique) et 20 mm (pour le grillage métallique).

4 - Lorsque des ouvertures seront pratiquées dans des bâches, les dispositifs mentionnés à l'alinéa 2 de la présente note seront en principe exigés. Cependant, les systèmes d'obturation constitués par une plaque métallique perforée placée à l'extérieur et une toile métallique, ou en autre matière, fixée à l'intérieur, seront admis.

5 - Des dispositifs identiques non métalliques pourront être admis à condition que les dimensions des trous et mailles soient respectées et que le matériau utilisé soit suffisamment résistant pour que ces trous ou ces mailles ne puissent pas être agrandis sensiblement sans détérioration visible. En outre le dispositif d'aération ne doit pas pouvoir être remplacé en agissant d'un seul côté de la bâche seulement.

6 - L'ouverture de ventilation peut être équipée d'un dispositif de protection. Ce dispositif sera fixé à la bâche de façon à permettre un contrôle douanier de cette ouverture. Il sera fixé à la bâche à une distance d'au moins 5 cm de l'écran de l'ouverture de ventilation.

Commentaire :

Exemple d'un dispositif de protection. Voir Dessin N°10 de l'Annexe B-X.

Ouvertures de ventilation des compartiments de chargement

Bien que la dimension des ouvertures de ventilation ne doive pas, en principe, dépasser 400 mm, toute administration compétente à laquelle serait présentée une ouverture supérieure à 400 mm pourra, à condition que toutes les autres prescriptions soient respectées, agréer cette ouverture.

B-140 B - Ouvertures d'écoulement.

1 - Leur dimension maximale ne devra pas, en principe, dépasser 35 mm.

2 - Les ouvertures permettant l'accès direct au compartiment réservé au chargement seront pourvues des dispositifs indiqués à l'alinéa 2 de la note explicative § B-139 -A, pour les ouvertures de ventilation.

3 - Lorsque les ouvertures d'écoulement ne permettront pas l'accès direct au compartiment réservé au chargement, les dispositifs visés à l'alinéa 2 de la présente note ne seront pas exigés, à condition que les ouvertures soient pourvues d'un système sûr de chicanes, facilement accessible de l'intérieur du compartiment réservé au chargement.

B-141 B - Nonobstant les dispositions de l'alinéa c de l'article I du présent Règlement (§B-138), les éléments constitutifs du compartiment réservé au chargement qui, pour des raisons pratiques, doivent comporter des espaces vides (par exemple, entre les cloisons d'une paroi double), seront admis. Afin que ces espaces ne puissent être utilisés pour y dissimuler des marchandises:

1) - si le revêtement intérieur du compartiment recouvre la paroi sur toute sa hauteur du plancher au toit ou, dans d'autres cas, si l'espace existant entre ce revêtement et la paroi extérieure est entièrement clos, ledit revêtement devra être posé de telle sorte qu'il ne puisse pas être démonté et remis en place sans laisser de traces visibles, et

2) - si le revêtement ne recouvre pas la paroi sur toute sa hauteur et si les espaces qui le séparent de la paroi extérieure ne sont pas entièrement clos, et dans tous les autres cas où la construction engendre les espaces, le nombre des dits espaces devra être réduit au minimum et ces espaces devront être aisément accessibles pour les visites douanières.

Commentaire

Elimination des éléments structuraux creux.

Les éléments structuraux creux et fermés des compartiments réservés à la charge devront être limités au minimum et être progressivement éliminés dans les nouveaux modèles des compartiments de chargement en ayant recours dans toute la mesure du possible à des poutrelles ouvertes. Si, pour des raisons de construction, des espaces fermés sont prévus dans les éléments structuraux des compartiments de chargement, les orifices destinés à faciliter les inspections douanières dans les espaces creux sont admissibles. La présence de ces orifices d'inspection doit être notée à la rubrique 12 du certificat d'homologation des véhicules routiers (annexe 4 de la Convention).

B-142 C - Les lucarnes sont autorisées à condition qu'elles soient faites de matériaux suffisamment résistants et qu'elles ne puissent être enlevées et remises en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles. Toutefois le verre pourra être admis, mais si l'on utilise un verre autre que du verre de sécurité, les lucarnes seront pourvues d'un grillage métallique fixe ne pouvant être enlevé de l'extérieur; la dimension des mailles du grillage ne dépassera pas 10 mm.

Note explicative

Verre de sécurité

Un verre sera considéré comme verre de sécurité s'il n'y pas de risque qu'il soit détruit sous l'action de l'un quelconque des facteurs qui interviennent habituellement dans les conditions normales d'utilisation d'un véhicule. Le verre sera muni d'une marque le caractérisant comme verre de sécurité.

B-143 D - Les ouvertures aménagées dans le plancher à des fins techniques, telles que le graissage, entretien, remplissage du sablier, ne seront admises qu'à condition d'être munies d'un couvercle qui doit pouvoir être fixé de telle manière qu'un accès de l'extérieur au compartiment réservé au chargement ne soit pas possible.

Commentaire

Protection des ouvertures aménagées dans le plancher à des fins techniques

Les couvercles des ouvertures aménagées à des fins techniques dans le plancher des véhicules routiers sont suffisamment protégés quand on place à l'intérieur même du compartiment réservé au chargement le dispositif nécessaire pour interdire de l'extérieur l'accès à ce compartiment.

ARTICLE III VEHICULES BACHES

B-144 A Les véhicules bâchés satisferont aux conditions des articles I et II du présent Règlement dans la mesure où elles sont susceptibles de leur être appliquées. Il seront en outre conformes aux dispositions du présent article.

B-145 B La bâche sera soit en toile forte soit en tissu recouvert de matière plastique ou caoutchouté, non extensible et suffisamment résistant. Elle

sera en bon état et confectionnée de manière qu'une fois placé le dispositif de fermeture, on ne puisse avoir accès au chargement sans laisser de traces visibles.

B-146 C Si la bâche est faite de plusieurs pièces, les bords de ces pièces seront repliés l'un dans l'autre et assemblés au moyen de deux coutures éloignées d'au moins 15 mm. Ces coutures seront faites conformément au Dessin N°14 de l'Annexe B-X; toutefois, lorsque, pour certaines parties de la bâche (telles que rabats et angles renforcés), il n'est pas possible d'assembler les pièces de cette façon, il suffira de replier le bord de la partie supérieure et de faire les coutures conformément au Dessin N°15 ou N°16 de l'Annexe B-X. L'une des coutures ne sera visible que de l'intérieur et la couleur du fil pour cette couture devra être de couleur nettement différente de la couleur de la bâche ainsi que de la couleur du fil utilisé pour l'autre couture. Toutes les coutures seront faites à la machine.

Note explicative

A - Bâches faites de plusieurs pièces:

1 - Les diverses pièces d'une même bâche peuvent être faites de matériaux différents, satisfaisant aux dispositions du paragraphe C de l'article III du Chapitre II (Annexe 2 de la Convention).

2 - Dans la confection de la bâche, toute disposition des pièces donnant des garanties de sécurité suffisantes sera admise, à condition que l'assemblage soit réalisé conformément aux prescriptions de l'article III du Chapitre II (Annexe 2 de la Convention).

B-147 D Si la bâche est en tissu recouvert de matière plastique et faite de plusieurs pièces, ces pièces pourront également être assemblées par soudure conformément au Dessin N°17 de l'Annexe B-X. Le bord d'une pièce recouvrira le bord de l'autre sur une largeur d'au moins 15 mm. La fusion des pièces sera assurée sur toute la largeur. Le bord extérieur d'assemblage sera recouvert d'un ruban de matière plastique, d'une largeur d'au moins 7 mm, qui sera fixé par le même procédé de soudure. Il sera imprimé sur ce ruban, ainsi que sur une largeur d'au moins 3 mm de chaque côté de celui-ci, un relief uniforme et bien marqué. La soudure sera faite de telle manière que les pièces ne puissent être séparées, puis rassemblées, sans laisser de traces visibles.

Commentaire

Ruban en matière plastique:

L'apposition d'un ruban en matière plastique est une prescription indispensable aux fins de sécurité douanière. Par conséquent, sa suppression ne serait pas autorisée.

Recouvrement des bords des pièces de la bâche:

Si, à des fins de sécurité douanière, un recouvrement de 15 mm au moins des bords des pièces de la bâche est suffisant, un recouvrement de 20 mm ou plus est admis et peut être nécessaire pour des raisons techniques selon le matériau dont la bâche est faite et son adhérence.

Méthodes de soudage des pièces de la bâche:

Les méthodes de soudage des pièces de la bâche qui sont reconnues comme présentant des garanties douanières appropriées si elles sont appliquées conformément aux dispositions du Chapitre II (Annexe 2 de la Convention) sont :

- "la méthode par fusion" dans laquelle les pièces des bâches sont fondues à haute température, et
- "la méthode à haute fréquence" dans laquelle les pièces de bâches sont soudées par l'application de hautes fréquences et d'une pression élevée.

B-148 E - Les raccommodages s'effectueront selon la méthode illustrée au Dessin N°18 de l'Annexe B-X, les bords seront repliés l'un dans l'autre et assemblés au moyen de deux coutures visibles et distantes d'au moins 15 mm; la couleur du fil visible de l'intérieur sera différente de celle du fil visible de l'extérieur et de celle de la bâche; toutes les coutures seront faites à la machine. Lorsque le raccommodage d'une bâche endommagée près des bords doit être opéré en remplaçant la partie abîmée par une pièce, la couture pourra aussi s'effectuer conformément aux prescriptions du paragraphe C du présent article et du Dessin N°14 de l'Annexe B-X. Les raccommodages des bâches en tissu recouvert de matière plastique pourront également être effectués suivant la méthode décrite au paragraphe D du présent article mais, dans ce cas, le ruban devra être apposé sur les deux faces de la bâche, la pièce étant posée sur la face interne.

Commentaire

B-149 Bandes de matériaux réfléchissants:

Les bandes des matériaux réfléchissants qui peuvent être enlevés et qui dissimulent la structure de bâches des compartiments de chargement sont toutefois autorisées si elles sont complètement soudées aux bâches en toile recouverte de matière plastique et sont attachées conformément aux dispositions du paragraphe D (§ B-147) de l'article III du Chapitre II (Annexe 2 de la Convention), (voir Dessin N°23 de l'Annexe B-X).

Raccommodage des bâches en tissu recouvert de matière plastique:

Le procédé suivant est admis pour le raccommodage de ces bâches : on emploie du vinyle liquéfié sous l'action de la pression et de la chaleur pour fixer par fusion une pièce sur la bâche. En pareil cas, un ruban de matière plastique imprimé en relief sera naturellement apposé sur le bord de la pièce de deux côtés de la bâche.

B-150 F - La bâche sera fixée au véhicule de façon à répondre strictement aux conditions des alinéas a) et b) (§ B-122) de l'article I du présent Règlement. Les systèmes suivants pourront être utilisés :

- 1) - La bâche pourra être attachée par :
- a - des anneaux métalliques fixés sur le véhicule,
 - b - des oeilletons introduits dans le bord de la bâche, et
 - c - un lien de fermeture passant dans les anneaux par-dessus la bâche et restant visible à l'extérieur sur toute sa longueur.

Notes explicatives

B-151 A - Véhicules à anneaux coulissants.

Des anneaux de fixation en métal coulissant sur les barres métalliques fixées aux véhicules sont acceptables aux fins du présent paragraphe (voir Dessin N°26 de l'Annexe B-X), à condition :

1 - que les barres soient fixées au véhicule à des intervalles maximaux de 60 cm, de telle manière qu'on ne puisse les enlever et les remettre en place sans laisser de traces visibles;

2 - que les anneaux soient faits d'une double boucle ou pourvus d'une barre centrale et qu'ils soient fabriqués d'une seule pièce sans soudure; et

3 - que la bâche soit fixée au véhicule d'une façon qui satisfasse strictement à la condition énoncée à l'alinéa a) (§ B-122) de l'article I du Chapitre II (Annexe 2 de la Convention).

B-152 B Véhicules munis de pontets-tourniquets

Des pontets-tourniquets métalliques, dont chacun pivote dans un étrier métallique fixé au véhicule, sont acceptables aux fins du présent paragraphe (voir le Dessin N°27 de l'Annexe B-X), à condition :

1 - que chaque étrier soit fixé au véhicule de telle manière qu'on ne puisse l'enlever et le remettre en place sans laisser de traces visibles; et

2 que le ressort de chaque étrier soit complètement enfermé dans un couvercle métallique en forme de cloche.

Commentaires

B-153 Exemple de barre de verrouillage:

Le dispositif illustré sur le Dessin N°11 de l'Annexe B-X, est conforme aux prescriptions du A de l'article I (§ B-122) du Chapitre II (Annexe 2 de la Convention) et des paragraphes F-1)(§ B-150) et H (§ B-161) de l'article 3 du Chapitre II (Annexe 2 de la Convention).

Le dispositif sera installé sur le panneau latéral : il sera placé dans la même position qu'un anneau TIR de type classique et de telle sorte que l'anneau soit situé au maximum à 150 mm de l'axe central du montant. Le dispositif sera fixé sur le panneau latéral à l'aide de deux rivets semblables à ceux qui sont employés pour fixer les anneaux TIR ordinaires.

Il est composé de trois pièces métalliques montées ensemble : une place de support, un anneau TIR rabattable et une plaque supérieure coulissante munie d'une barre de verrouillage. Lorsque la plaque supérieure est poussée en position verrouillée, la barre de verrouillage coulisse dans le montant et maintient ensemble le panneau latéral et le montant. La barre de verrouillage doit toujours pénétrer d'au moins 20 mm dans le montant. L'anneau TIR est alors automatiquement rabattu. En position rabattue et lorsque le câble de fermeture est passé dans les anneaux situés au-dessus de la bâche, la plaque supérieure coulissante est bloquée et ne peut plus être repoussée en position d'ouverture.

B-154 Forme des oeilletons:

Les oeilletons des bâches peuvent être ronds ou ovales et les anneaux ne doivent pas faire saillie plus qu'il n'est nécessaire par rapport aux parties correspondantes du véhicule. Afin de garantir que les bâches sont convenablement fixées, les autorités douanières doivent s'assurer, lors du scellement du véhicule routier, que la corde de fermeture est convenablement retendue.

B-155 Exemple d'anneaux métalliques servant à la fermeture des bâches des véhicules:

Un anneau métallique rabattable du type TIR est intégré aux montants métalliques soudés qui supportent et contiennent les mécanismes de verrouillage des parois. L'anneau TIR peut être rabattu à la main à travers une petite ouverture ménagée dans la plaque extérieure du montant. Sous l'effet d'un ressort, l'anneau TIR est maintenu en position "fermée" ou "ouverte". Le fonctionnement de cet anneau spécial s'intègre comme suit au mécanisme de verrouillage des parois.

Une pièce métallique est soudée à chaque cheville de verrouillage de paroi de telle façon que, lorsque l'anneau TIR se trouve en position ouverte, le mouvement vertical des chevilles de verrouillage soit entravé et que les parois ne puissent être libérées. En même temps, la forme et la disposition de ces pièces métalliques empêchent l'ouverture des anneaux TIR lorsque les dispositifs de verrouillage des parois sont en position ouverte.

B-156 Il en résulte que lorsqu'il est ouvert, immobilisé par la bâche et la corde de fermeture qui le traverse, l'anneau TIR assujettit en

premier lieu la paroi aux montants et en second lieu fixe le montant au plancher du compartiment de chargement (ridelle latérale).

B-157 En outre, la cheville de verrouillage du montant supérieur qui est soudée à l'une des chevilles de verrouillage des parois immobilise le toit, tandis que les parois se trouvent fixées de manière sûre.

Tant que l'anneau TIR se trouve rabattu en position ouverte il faut détruire le montant avant d'ouvrir la paroi ou le toit.

Exemple d'anneaux métalliques servant à la fermeture des bâches des véhicules:

Voir Dessin N° 12 de l'Annexe B-X.

B-158.2) - Lorsque le bord d'une bâche doit être attaché de manière permanente au véhicule, les deux surfaces seront jointes et l'assemblage sera continu et réalisé au moyen de dispositifs solides.

Note explicative

Bâches attachées de manière permanente

Lorsqu'un ou plusieurs bords de la bâche sont fixés de manière permanente à la carrosserie du véhicule, la bâche sera maintenue par une ou plusieurs bandes de métal ou de tout autre matériau approprié, ancrées à la carrosserie du véhicule par des dispositifs d'assemblage satisfaisant aux exigences du § B-126 -1.

Commentaire

Le dispositif faisant l'objet du Dessin N°29 de l'Annexe X répond aux prescriptions des alinéas 1) et 2) du paragraphe F (§B-150 à 158) de l'article III du Chapitre II (Annexe 2)

B-159 3) - Si un système de verrouillage de la bâche est utilisé, il devra, en position verrouillée, unir étroitement la bâche à l'extérieur du compartiment réservé au chargement (voir à titre d'exemple le Dessin N°20 de l'Annexe B-X.

B-160 G - La bâche sera supportée par une superstructure adéquate (montants, parois, arceaux, lattes, etc)

Commentaire

Supports sur bâches de véhicules

Les arceaux supportant la bâche sont parfois creux et pourraient servir de cachette. Toutefois, il est toujours possible de les inspecter, comme beaucoup d'autres parties du véhicule. Dans ces conditions, les arceaux creux sont admis.

B-161 H - L'intervalle entre les anneaux et entre les oeilletons ne dépassera pas 200 mm. Toutefois, il pourra être supérieur à cette valeur, sans dépasser 300 mm entre les anneaux et entre les oeilletons situés de part et d'autre d'un montant, si le mode de construction du véhicule et de la bâche est tel qu'il interdise tout accès au compartiment de charge. Les oeilletons devront être renforcés.

Note explicative

Un intervalle supérieur à 200 mm, mais ne dépassant pas 300 mm, peut être accepté de part et d'autre d'un montant si les anneaux sont montés en retrait dans les panneaux latéraux et si les oeilletons sont de forme ovale et de taille juste suffisante pour pouvoir être enfilés sur les anneaux.

B-162 I - Seront utilisés comme liens de fermeture

1) - des câbles d'acier d'un diamètre d'au moins 3 mm; ou

2) - des cordes de chanvre ou de sisal d'un diamètre d'au moins 8 mm entourées d'une gaine en matière plastique transparente non extensible.

Les câbles pourront être entourés d'une gaine en matière plastique transparente non extensible

Au cas où la bâche doit être fixée à l'armature dans un système de construction qui, par ailleurs, est conforme aux dispositions au paragraphe F -1) (§ B-150) du présent article, on peut utiliser une lanière comme moyen de fixation (le Dessin N°21 de l'Annexe B-X, illustre un exemple de système de construction de ce type). La lanière doit être conforme aux prescriptions stipulées au paragraphe K -1) c) (§ B-164) en ce qui concerne sa matière, ses dimensions et sa forme.

Note explicative

Sont admissibles, au titre de ce paragraphe, les câbles constitués par une âme en matière textile entourée d'au moins quatre torons constitués uniquement de fils d'acier et recouvrant entièrement l'âme, à condition que le diamètre de ces câbles soit d'au moins 3 mm (sans tenir compte, éventuellement, d'une gaine en matière plastique transparente).

Commentaires

Câbles en nylon

Les câbles en nylon sous gaine de matière plastique ne sont pas admis, car ils ne satisfont ni aux conditions énoncées au paragraphe I de

l'article III du Chapitre II (§ B-162), ni à la description donnée dans la note explicative ci-dessus.

Corde de fixation

Lorsque la bâche doit être fixée à l'armature dans un système de construction qui, par ailleurs, est conforme aux dispositions du paragraphe F-1) (§ B-150), on pourrait utiliser un câble au lieu d'une lanière; ce câble pourrait être composé de deux pièces.

B-163 J Chaque câble ou corde devra être d'une seule pièce et muni d'un embout de métal dur à chaque extrémité. Le dispositif d'attache de chaque embout métallique devra comporter un rivet creux traversant le câble ou la corde et permettant le passage du lien de scellement douanier. Le câble ou la corde devra rester visible de part et d'autre du rivet creux, de façon qu'il soit possible de s'assurer que ce câble ou cette corde est bien d'une seule pièce (Voir le Dessin N°19 de l'Annexe B-X)

B-164 K Aux ouvertures servant au chargement et au déchargement pratiquées dans la bâche, les deux surfaces seront jointes. On pourra utiliser les systèmes suivants :

1) Les deux bords de la bâche se chevaucheront (de façon suivante. En outre, leur fermeture sera assurée par :

a un rabat cousu ou soudé conformément au paragraphe C et D (§ B-146 et B-147) du présent article.

b des anneaux et des oeillets satisfaisant aux conditions du paragraphe H (§ B-161) du présent article; ces anneaux devront être fabriqués en métal, et

c une lanière faite de manière appropriée, d'une seule pièce et non extensible, d'au moins 20 mm de largeur et 3 mm d'épaisseur, passant dans les anneaux et retenant ensemble les deux bords de la bâche ainsi que le rabat; cette courroie sera fixée à l'intérieur de la bâche et pourvue :

- soit d'un oeillet pour recevoir le câble ou la corde visé au paragraphe I (§ B-162) du présent article,

- soit d'un oeillet qui puisse être appliqué sur l'anneau métallique visé au paragraphe F (§ B-150) du présent article et fixé par le câble ou la corde visé au paragraphe I (§ B-162) du présent article.

Lorsqu'il existe un dispositif spécial, (chicane, etc...) empêchant d'avoir accès au compartiment réservé au chargement sans laisser de traces visibles, un rabat ne sera pas exigé.

2) Un système spécial de verrouillage tenant les bords des bâches étroitement serrés lorsque le compartiment de charge est fermé et scellé. Ce système sera muni d'une ouverture à travers laquelle l'anneau de métal visé au paragraphe F (§ B-150) du présent article pourra passer et être assujéti par la corde ou le câble visé au paragraphe I (§ B-160) du présent article (à titre d'exemple, voir le Dessin N°22 de l'Annexe B-X).

Note explicative du § B-164

A Rabat de tension des bâches

Sur de nombreux véhicules, les bâches sont munies à l'extérieur d'un rabat horizontal percé d'oeillets s'étendant le long de la paroi latérale du véhicule. Ces rabats, appelés rabats de tension, sont destinés à permettre de tendre la bâche à l'aide de cordes de tension ou de dispositifs semblables. Ces rabats ont été utilisés pour cacher des entailles horizontales pratiquées dans les bâches, qui permettraient d'accéder de manière illicite aux marchandises transportées dans le véhicule. C'est pourquoi il est recommandé de ne pas autoriser l'utilisation de rabats de ce type. Ils peuvent être remplacés par les dispositifs suivants :

1 - rabats de tension d'un type semblable, fixés à l'intérieur de la bâche; ou

2 - petits rabats individuels percés chacun d'un oeillet, fixés sur la face extérieure de la bâche et répartis à des intervalles tels qu'ils permettent de tendre la bâche de manière satisfaisante.

Une autre solution possible dans certains cas, consiste à éviter l'utilisation des rabats de tension sur les bâches.

B - Lanière des bâches

Les matières suivantes sont considérées comme convenant pour la confection des lanières :

a - cuir;

b - matières textiles non extensibles, y compris le tissu plastifié ou caoutchouté, à condition qu'elle ne puissent être soudées ou reconstituées après rupture sans laisser de traces visibles. En outre la matière plastique de recouvrement des lanières sera transparente et sa surface sera lisse.

Commentaire

Exemples de lanières pour fixation des bâches : Voir Dessin N°13 a) de l'Annexe B-X.

Fixation des lanières

Le dispositif illustré au Dessin N°13 b) de l'Annexe B-X est conforme aux dispositions du paragraphe K -1 c) (§ B-164)

Description

Il faut faire passer la lanière par l'oeillet supérieur (1) pratiqué dans l'ouverture de la bâche servant au chargement et au déchargement par l'oeillet inférieur (2) et en faire passer l'extrémité par l'oeillet renforcé (3).

C - Le dispositif faisant l'objet du Dessin N°28 de l'Annexe B-X est en conformité avec les dispositions de la dernière partie du paragraphe K-1 (§ B-164) de l'article III du Chapitre II (Annexe 2). Il est aussi conforme aux dispositions des alinéas 1 et 2 du paragraphe F (§ B-150) de l'article III du Chapitre II (Annexe 2).

* *

*

CHAPITRE III (Annexe 3 de la Convention)

PROCEDURE D'AGREMENT DES VEHICULES ROUTIERS REPOUNDANT AUX CONDITIONS TECHNIQUES PREVUES

DANS LE REGLEMENT DU CHAPITRE II (ANNEXE 2)

ARTICLE I - GENERALITES

B-165 A - Les véhicules routiers peuvent être agréés selon l'une des procédures suivantes :

- 1) - soit individuellement,
- 2) - soit par type de construction

B-166 B - L'agrément donnera lieu à la délivrance d'un certificat d'agrément conforme au modèle du Chapitre IV (Voir annexe B-IV). Ce certificat sera imprimé dans la langue du pays de délivrance et en français ou en anglais. Il sera accompagné, lorsque l'autorité qui a délivré l'agrément l'aura estimé utile, de photographies ou de dessins authentifiés par cette autorité. Le nombre de ces documents sera alors porté par cette autorité dans la rubrique N°6 du certificat.

Commentaires

Nom du propriétaire sur le certificat :

En cas de changement de propriétaire, il se pourrait que le nom indiqué sous la rubrique 8 (titulaire) ne soit pas celui du nouveau propriétaire. Cela ne devrait pas soulever de litige.

Nom sur les véhicules :

Dans les mêmes circonstances, il se pourrait qu'un nom autre que celui qui est indiqué effectivement sur le véhicule apparaisse sur la photographie apposée sur le certificat. Le seul objet de la photographie étant d'indiquer l'aspect général du véhicule, celui-ci ne devrait pas être refoulé en pareil cas.

Manque d'espace sous la rubrique 5 du certificat :

S'il n'y a pas suffisamment de place sous la rubrique 5 (autres caractéristiques) les informations requises pourraient être portées sur une note au verso de certificat.

B-167 C - Le certificat devra se trouver à bord du véhicule routier.

Commentaire

Il doit s'agir de l'original du certificat et non d'une photocopie.

B-168 D - Les véhicules routiers seront présentés tous les deux ans, aux fins de vérification et de reconduction éventuelle de l'agrément, aux autorités compétentes du pays d'immatriculation du véhicule, ou, en cas de véhicules non immatriculés, du pays dans lequel le propriétaire ou l'utilisateur est domicilié.

B-169 E - Si un véhicule routier ne satisfait plus aux conditions techniques prescrites pour son agrément, il devra, avant de pouvoir être utilisé à nouveau pour le transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR, être remis dans l'état qui lui avait valu l'agrément, de manière à satisfaire à nouveau ces conditions techniques.

B-170 F Lorsque les caractéristiques essentielles d'un véhicule routier sont modifiées, ce véhicule ne sera plus couvert par l'agrément accordé et devra recevoir un nouvel agrément de l'autorité compétente avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR.

B-171 G Les autorités compétentes du pays d'immatriculation du véhicule, ou dans le cas de véhicules ne nécessitant pas d'immatriculation, les autorités compétentes du pays où le propriétaire ou l'utilisateur du véhicule est établi, peuvent, le cas échéant, retirer ou renouveler le certificat d'agrément ou délivrer un nouveau certificat d'agrément dans les conditions énumérées à l'article 14 de la Convention (voir Annexe B-I) et aux paragraphes D, E, F ci-dessus.

ARTICLE II PROCEDURE D'AGREMENT INDIVIDUEL

B-172 L'agrément individuel est demandé à l'autorité compétente par le propriétaire, l'exploitant ou le représentant de l'un ou de l'autre. L'autorité compétente procède au contrôle du véhicule routier présenté en application de règles générales prévues aux paragraphes A à G (§ B-165 à B-171) de l'Article I ci-dessus, s'assure qu'il satisfait aux conditions techniques prescrites au Chapitre II et délivre, après agrément, un certificat conforme au modèle du Chapitre IV.

ARTICLE III PROCEDURE D'AGREMENT PAR TYPE DE CONSTRUCTION

(SERIES DE VEHICULES ROUTIERS)

B-173 A Lorsque les véhicules routiers sont fabriqués en série selon un même type de construction, le constructeur pourra demander l'agrément par type de construction à l'autorité compétente du pays de fabrication.

B-174 B Le constructeur devra indiquer, dans sa demande, les numéros ou les lettres d'identification qu'il attribue au type de véhicule dont il demande l'agrément.

B-175 C Cette demande devra être accompagnée de plans et d'une spécification détaillée de la construction du type de véhicule routier à agréer.

B-176 D Le constructeur devra s'engager par écrit :

- 1) à présenter à l'autorité compétente ceux des véhicules du type en cause qu'elle désire examiner;
- 2) à permettre à l'autorité compétente d'examiner d'autres unités à tout moment au cours de la production de la série du type considéré;
- 3) à informer l'autorité compétente de toute modification des plans ou des spécifications, qu'elle qu'en soit l'importance, avant d'y procéder;
- 4) à porter sur les véhicules routiers, en un endroit visible, les numéros ou lettres d'identification du type de construction, ainsi que le numéro d'ordre de chaque véhicule dans la série du type considéré (numéro de fabrication);
- 5) à tenir un état des véhicules fabriqués selon le type agréé.

B-177 E L'autorité compétente indiquera, le cas échéant, les modifications à apporter au type de construction prévu pour pouvoir accorder l'agrément

B-178 F Aucun agrément, par type de construction ne sera accordé sans que l'autorité compétente ait constaté, par l'examen d'un ou plusieurs véhicules fabriqués selon ce type de construction, que les véhicules de ce type satisfont aux conditions techniques prescrites au Chapitre II.

B-179 G - L'autorité compétente notifiera par écrit au constructeur sa décision d'agrément du type. Cette décision sera datée et numérotée. L'autorité qui a pris la décision sera désignée avec précision.

B-180 H - L'autorité compétente prendra les mesures nécessaires pour délivrer, pour chaque véhicule construit en conformité avec le type de construction agréé, un certificat d'agrément dûment visé par ses soins.

B-181 I - Le titulaire du certificat d'agrément devra, avant toute utilisation du véhicule, pour le transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR, compléter, en tant que de besoin, le certificat d'agrément par :

- l'indication du numéro d'immatriculation attribué au véhicule (rubrique n° 1), ou
- lorsqu'il s'agit d'un véhicule non soumis à l'immatriculation, l'indication de son nom et du siège de son établissement (rubrique n° 8)

Note explicative

Procédure d'agrément :

1 - Le Chapitre III dispose que les autorités compétentes d'une Partie contractante peuvent délivrer un certificat d'agrément pour un véhicule fabriqué sur le territoire de ladite Partie et que ce véhicule ne sera soumis à aucune procédure d'agrément supplémentaire dans le pays où il est immatriculé, ou dans le pays où son propriétaire est domicilié, selon le cas.

2 - Ces dispositions ne visent pas à limiter le droit que les autorités compétentes de la Partie contractante où le véhicule est immatriculé, ou sur le territoire de laquelle son propriétaire est domicilié, ont d'exiger la présentation d'un certificat d'agrément, soit à l'importation, soit ultérieurement à des fins liées à l'immatriculation ou au contrôle du véhicule ou à des formalités analogues.

B-182 J - Lorsqu'un véhicule ayant fait l'objet d'un agrément par type de construction est exporté vers un autre pays, Partie contractante à la Convention TIR, aucune nouvelle procédure d'agrément ne sera exigée dans ce pays du fait de l'importation.

ARTICLE IV - PROCEDURE D'ANNOTATION DU CERTIFICAT D'AGREMENT

B-183 A - Lorsqu'un véhicule agréé, transportant des marchandises sous le couvert d'un carnet TIR, présente des défauts d'importance majeure, les autorités compétentes des Parties contractantes pourront, soit refuser au véhicule l'autorisation de poursuivre son voyage sous le couvert d'un carnet TIR, soit permettre au véhicule de continuer son voyage sous le couvert d'un carnet TIR sur leur propre territoire en prenant les mesures de contrôle appropriées. Le véhicule agréé devra être remis en état dans les moindres délais et, au plus tard, avant toute nouvelle utilisation pour le

transport sous le couvert de carnets TIR.

B-184 B - Dans chacun de ces deux cas, les autorités douanières porteront une mention appropriée à la rubrique N° 10 du certificat d'agrément du véhicule. Lorsque le véhicule aura été remis dans un état qui justifie l'agrément, il sera présenté aux autorités compétentes d'une Partie contractante qui valideront à nouveau le certificat en ajoutant à la rubrique N° 11 une mention annulant les annotations précédentes. Aucun véhicule dont le certificat porte une mention à la rubrique N° 10 en vertu des dispositions précitées ne pourra être utilisé à nouveau pour le transport de marchandises sous le couvert d'un carnet TIR tant qu'il n'aura pas été remis en état et que les annotations à la rubrique N° 10 n'auront pas été annulées comme il est dit ci-dessus.

Note explicative

Procédure d'annotation du certificat d'agrément :

Pour annuler une mention relative à ces déficiences lorsque le véhicule aura été remis dans un état satisfaisant, il suffira d'apposer, dans la rubrique N° 11 prévue à cet effet, la mention "Déficiences réparées", suivi du nom, de la signature et du cachet de l'autorité compétente intéressée.

Commentaire

Tout défaut constaté soit dans les bâches, soit dans le système de fixation des bâches pourra être indiqué dans la case N° 10 du certificat d'agrément.

B-185 C - Toute mention portée sur le certificat sera datée et authentifiée par les autorités douanières.

B-186 D - Lorsque les autorités douanières jugent qu'un véhicule présente des défauts d'importance mineure qui ne créent aucun risque de fraude, la poursuite de l'utilisation de ce véhicule pour le transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR pourra être autorisée. Le porteur du certificat d'agrément sera avisé de cette déficience et devra faire remettre son véhicule en état dans des délais raisonnables.

* *

*

CHAPITRE IV
(Annexe 4 de la Convention)

MODELE DU CERTIFICAT D'AGREMENT D'UN VEHICULE ROUTIER

Commentaire

B-187 *Certificat d'agrément*

Le certificat d'agrément doit être du format A3 plié en deux. Voir annexe B-IV.

B-188 *Photographies ou schémas doivent être joints.*

Chaque fois qu'il faut joindre des photographies ou des dessins au certificat d'agrément, conformément au présent chapitre (Annexe 4 de la Convention), ces documents doivent donner une image exacte et actualisée du véhicule utilisé.

B-189 *Agrément des carrosseries amovibles*

Comme il est stipulé à l'article premier e) de la Convention, les carrosseries amovibles doivent être considérées comme des conteneurs. En conséquence, il n'est pas exigé de certificats d'agrément tels que prévus au présent chapitre (Annexe 4 de la Convention) pour les carrosseries amovibles telles que définies au Chapitre VI (Annexe 6), note explicative 0.1.e) de la Convention (Annexe B-I). Des plaques d'agrément conformes aux dispositions de la deuxième partie du Chapitre VII (Annexe 7 de la Convention) sont toutefois requises (Voir annexe B-VI).

* *

*

CHAPITRE V
(Annexe 5 de la Convention)

PLAQUES TIR

B-190 A - Les plaques auront pour dimensions 250 mm sur 400 mm

B-191 B - Les lettres TIR, en caractères latins majuscules, auront une hauteur de 200 mm et leur trait une épaisseur d'au moins 20 mm. Elles seront de couleur blanche sur fond bleu.

Commentaire

Le modèle d'une plaque TIR conformément au Chapitre V (Annexe 5) figure en annexe B-V.

* *

*

CHAPITRE VI

(Annexe 6 de la Convention)

NOTES EXPLICATIVES

B-192 Introduction aux notes explicatives

1 - Conformément aux dispositions de l'article 43 de la présente Convention, les notes explicatives donnent l'interprétation de certaines dispositions de la présente Convention et de ses annexes. Elles reprennent également certaines pratiques recommandées.

2 - Les notes explicatives ne modifient pas les dispositions de la présente Convention ou de ses annexes; elles en précisent simplement le contenu, la signification et la portée.

3 - En particulier, eu égard aux dispositions de l'article 12 et de l'annexe 2 de la présente Convention, relatives aux conditions techniques d'agrément des véhicules routiers pour le transport sous scellement douanier, les notes explicatives précisent, s'il y a lieu, les techniques de construction qui doivent être acceptées par les Parties contractantes comme répondant à ces dispositions. Elles précisent aussi, le cas échéant, les techniques de construction qui ne satisfont pas à ces dispositions.

4 - Les notes explicatives permettent d'appliquer les dispositions de la présente Convention et de ses annexes en tenant compte de l'évolution technique et des exigences d'ordre économique.

{Les notes explicatives figurant au Chapitre VI (Annexe 6) ont été placées à la suite des dispositions auxquelles elles se rapportent. Les croquis relatifs aux notes explicatives sont repris à l'Annexe B-X : Dessins N° 24 à 30.

* *

*

CHAPITRE VII

(Annexe 7 de la Convention)

ANNEXE RELATIVE A L'AGREMENT DES CONTENEURS

PREMIERE PARTIE

REGLEMENT SUR LES CONDITIONS TECHNIQUES
APPLICABLES AUX CONTENEURS POUVANT ETRE ADMIS
AU TRANSPORT INTERNATIONAL SOUS SCELLEMENT DOUANIER

B-193 Notes explicatives

Les notes explicatives relatives au Chapitre II figurant au Chapitre VI s'appliquent *mutatis mutandis* aux conteneurs agréés pour le transport sous scellement douanier en application des dispositions de la présente Convention.

ARTICLE I - PRINCIPES FONDAMENTAUX

Seuls pourront être agréés pour le transport international de marchandises sous scellement douanier les conteneurs construits et aménagés de telle façon :

B-194 A - qu'aucune marchandise ne puisse être extraite de la partie scellée du conteneur ou y être introduite sans laisser de traces visibles d'effraction ou sans rupture du scellement douanier;

B-195 B - qu'un scellement douanier puisse y être apposé de manière simple et efficace;

B-196 C - qu'ils ne comportent aucun espace caché permettant de dissimuler des marchandises;

B-197 D - que tous les espaces susceptibles de contenir des marchandises soient facilement accessibles pour les visites douanières.

B-198 *Commentaire*

Marques sur les conteneurs

Les peintures, décalcomanies et autres marques similaires qui ne peuvent être enlevées des parois ou des bâches des conteneurs ne sont autorisées que si elles ne dissimulent pas la structure de la paroi ou de la bâche, qui doit demeurer bien visible. Les autocollants et autres marques similaires qui pourraient dissimuler des ouvertures dans le conteneur ne doivent toutefois pas être autorisés.

ARTICLE II - STRUCTURE DES CONTENEURS

B-199 A - Pour répondre aux prescriptions de l'article premier du présent règlement :

1) - les éléments de construction du conteneur (paroi, plancher, portes, toit, montants, cadres, traverses, etc) seront assemblés soit au moyen de dispositifs ne pouvant être enlevés et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles, soit selon des méthodes ayant pour effet de constituer un ensemble ne pouvant être modifié sans laisser de traces visibles. Si les parois, le plancher, les portes et le toit sont constitués d'éléments divers, ces éléments devront répondre aux mêmes prescriptions et être suffisamment résistants;

B-200.2) - les portes et tous autres systèmes de fermeture (y compris les robinets, trous d'homme, flasques, etc) comporteront un dispositif permettant l'apposition d'un scellement douanier. Ce dispositif ne devra pas pouvoir être enlevé et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles, ni la porte ou la fermeture être ouverte sans rompre sans rompre le scellement douanier. Ce dernier sera protégé de manière adéquate. Les toits ouvrants seront admis.

Commentaire

Protection des scelllements douaniers sur les conteneurs

La Convention n'énonçant aucune prescription particulière quant aux moyens de protection du scellement, on a donc le choix entre deux possibilités, soit de protéger le scellement en le couvrant d'un dispositif spécial, soit de construire la porte de telle manière qu'il n'y ait aucun risque que le scellement soit endommagé par un choc.

B-201.3) - les ouvertures de ventilation et d'écoulement seront munies d'un dispositif empêchant d'avoir accès à l'intérieur du conteneur. Ce dispositif ne devra pas pouvoir être enlevé et remis en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles.

Commentaire

Ouverture de ventilation des conteneurs

Bien que la dimension des ouvertures de ventilation ne doive pas, en principe, dépasser 400 mm, toute administration douanière à laquelle serait présentée une ouverture supérieure à 400 mm pourra, à condition que toutes les autres prescriptions soient respectées, agréer cette ouverture.

B-202 B - Nonobstant les dispositions de l'alinéa C (§ B-196 de l'article I du présent Règlement, les éléments constitutifs du conteneur qui, pour des raisons pratiques, doivent comporter des espaces vides (par exemple, entre les cloisons d'une paroi double) seront admis. Afin que ces espaces ne puissent être utilisés pour y dissimuler des marchandises :

- 1) - Si le revêtement intérieur du conteneur recouvre la paroi sur toute sa hauteur du plancher au toit ou, dans d'autres cas, si l'espace existant entre ce revêtement et la paroi extérieure est entièrement clos, ledit revêtement devra être posé de telle sorte qu'il ne puisse pas être démonté et remis en place sans laisser de traces visibles, et
- 2) - Si le revêtement ne recouvre pas la paroi sur toute sa hauteur et si les espaces qui le séparent de la paroi extérieure ne sont pas entièrement clos, et dans tous les autres cas où la construction du conteneur engendre des espaces, le nombre desdits espaces devra être réduit au minimum et ces espaces devront être aisément accessibles pour les visites douanières.

Commentaire

Elimination des éléments structuraux creux.

Les éléments structuraux creux et fermés des compartiments réservés à la charge devront être limités au minimum et être progressivement éliminés dans les nouveaux modèles de compartiments de chargement en ayant recours dans toute la mesure du possible à des poutrelles ouvertes. Si, pour des raisons de construction, des espaces fermés sont prévus dans des éléments structuraux de conteneurs, des orifices destinés à faciliter les inspections douanières dans les espaces creux sont admissibles. La présence de ces orifices d'inspection doit être notée à la rubrique 9 du Modèle II ou à la rubrique III du certificat d'homologation des conteneurs (Annexe 7, deuxième partie de la Convention).

B-203 C Les lucarnes seront autorisées dans les carrosseries amovibles selon la définition du Chapitre premier, II, 4) des "Dispositions Générales" (§ B-8), à condition qu'elles soient faites de matériaux suffisamment résistants et qu'elles ne puissent être enlevées et remises en place de l'extérieur sans laisser de traces visibles. Toutefois le verre pourra être admis, mais si l'on utilise un verre autre que du verre de sécurité, les lucarnes seront pourvues d'un grillage métallique fixe ne pouvant être enlevé de l'extérieur; la dimension des mailles du grillage ne dépassera pas 10 mm. Les lucarnes ne seront pas autorisées sur les conteneurs tels qu'ils sont définis dans l'article 1 e) de la Convention, sauf sur les carrosseries amovibles telles qu'elles sont définies au paragraphe B-8.

ARTICLE III CONTENEURS REPLIABLES OU DEMONTABLES

B-204 Les conteneurs repliables ou démontables seront soumis aux dispositions des articles I et II du présent Règlement; au surplus, ils devront comporter un système de verrouillage bloquant les diverses parties une fois le conteneur monté. Ce système de verrouillage devra pouvoir être

scellé par la douane lorsqu'il se trouvera à l'extérieur du conteneur une fois ce dernier monté.

ARTICLE IV CONTENEURS BACHES

B-205 A Les conteneurs bâchés satisferont aux conditions de l'article premier et des articles II et III du présent Règlement dans la mesure où elles sont susceptibles de leur être appliquées. Ils seront en outre conformes aux dispositions du présent article.

B-206 B La bâche doit être en forte toile, soit en tissu recouvert de matière plastique ou caoutchouté, non extensible et suffisamment résistant. Elle sera en bon état et confectionnée de manière qu'une fois placé le dispositif de fermeture on ne puisse avoir accès au chargement sans laisser de traces visibles.

B-207 C Si la bâche est faite de plusieurs pièces, les bords de ces pièces seront repliés l'un dans l'autre et assemblés et cousus ensemble au moyen de deux coutures éloignées d'au moins 15 mm. Ces coutures seront faites conformément au Dessin N°31 de l'Annexe B-X; toutefois, lorsque, pour certaines parties de la bâche (telles que rabats et angles renforcés), il n'est pas possible d'assembler les pièces de cette façon, il suffira de replier le bord de la partie supérieure et de faire les coutures conformément aux Dessins N°32 et 33 de l'Annexe B-X. L'une des coutures ne sera visible que de l'intérieur et la couleur du fil utilisé pour cette couture devra être de couleur nettement différente de la couleur de la bâche ainsi que de la couleur du fil utilisé pour l'autre couture. Toutes les coutures seront faites à la machine.

B-208 D Si la bâche est en tissu recouvert de matière plastique et faite de plusieurs pièces, ces pièces pourront également être assemblées par soudure conformément au Dessin N°34 de l'Annexe B-X. Le bord d'une pièce recouvrira le bord de l'autre sur une largeur d'au moins 15 mm. La fusion des pièces sera assurée sur toute cette largeur. Le bord extérieur d'assemblage de la bâche sera recouvert d'un ruban de matière plastique, d'une largeur d'au moins 7 mm, qui sera fixé par le même procédé de soudure. Il sera imprimé sur ce ruban, ainsi que sur une largeur d'au moins 3 mm de chaque côté de celui-ci, un relief uniforme et bien marqué. La soudure sera faite de telle manière que les pièces ne puissent être séparées, puis être réassemblées, sans laisser de traces visibles.

Commentaire du § B-208

Ruban en matière plastique

L'apposition d'un ruban en matière plastique est une prescription indispensable aux fins de sécurité douanière. Aussi, sa suppression ne devrait-elle pas être autorisée.

Recouvrement des bords des pièces de la bâche

Si, à des fins de sécurité douanière, un recouvrement de 15 mm au moins des bords des pièces de la bâche est suffisant, un recouvrement de 20 mm ou plus est admis et peut être nécessaire pour des raisons techniques selon le matériau dont la bâche est faite et son adhérence.

Méthodes de soudage des pièces de la bâche

Les méthodes de soudage des pièces des bâches qui sont reconnues comme présentant des garanties douanières appropriées si elles sont appliquées conformément aux dispositions du Chapitre II (Annexe 2 de la Convention)-§ B-147, sont la "méthode par fusion" dans laquelle les pièces des bâches sont fondues à haute température et la "méthode à haute fréquence" dans laquelle les pièces de bâches sont soudées par l'application de hautes fréquences et d'une pression élevée.

B-209 E - Les raccommodages s'effectueront selon la méthode illustrée au Dessin N°35 de l'Annexe B-X, les bords seront repliés l'un dans l'autre, cousus ensemble et assemblés au moyen de deux coutures visibles et distantes d'au moins 15 mm; la couleur du fil visible de l'intérieur sera différente de celle du fil visible de l'extérieur et de celle de la bâche; toutes les coutures seront faites à la machine. Lorsque le raccommodage d'une bâche endommagée près des bords doit être opéré en remplaçant la partie abîmée par une pièce, la couture pourra aussi s'effectuer conformément aux prescriptions du paragraphe C (§ B-207) du présent article et du Dessin N°31 de l'Annexe B-X. Les raccommodages des bâches en tissu recouvert de matière plastique pourront également être effectués suivant la méthode décrite au paragraphe D (§ B-208) du présent article mais, dans ce cas, le ruban de matière plastique doit être fixé sur les deux faces de la bâche, la pièce étant posée sur la face interne.

Commentaires

Raccommodage des bâches en tissu recouvert de matière plastique

Le procédé suivant est admis pour le raccommodage de ces bâches: On emploie du vinyle liquéfié sous l'action de la pression et de la chaleur pour fixer par fusion une pièce sur la bâche. En pareil cas, un ruban de matière plastique imprimé en relief sera naturellement apposé sur le bord de la pièce des deux côtés de la bâche.

Bandes de matériaux réfléchissants

Les bandes de matériaux réfléchissants qui peuvent être enlevées et qui dissimulent la structure des bâches des conteneurs sont toutefois autorisées si elles sont complètement soudées aux bâches en toile recouverte de matière plastique et sont attachées conformément aux dispositions du paragraphe E de l'article III du Chapitre II (§ B-147) (voir Dessin N°40 de l'Annexe B-X).

B-210 F - La bâche sera fixée au conteneur de façon à répondre strictement aux conditions des alinéas A et B (§ B-194 et B-195) de l'article premier du présent Règlement. Les systèmes suivants pourront être utilisés:

1) - La bâche pourra être fixée par :

- a - des anneaux métalliques apposés aux conteneurs,
- b - des oeilletons aménagés dans le bord de la bâche, et
- c - un lien de fermeture passant dans les anneaux par-dessus la bâche et restant visible de l'extérieur sur toute sa longueur.

La bâche recouvrira des éléments solides du conteneur sur une distance d'au moins 250 mm mesurée à partir du centre des anneaux de fixation, sauf dans les cas où le système de construction du conteneur empêcherait par lui-même tout accès aux marchandises.

Note explicative

Le Dessin N°41 de l'Annexe B-X donne un exemple de système de fixation des bâches autour des ferrures de coin des conteneurs, acceptable par la douane.

b) - Lorsqu'un des bords d'une bâche doit être attaché de manière permanente au conteneur, les deux surfaces doivent être assemblées sans interruption et doivent être maintenues en place au moyen de dispositifs solides.

c) - Lorsqu'un système de verrouillage de bâche est utilisé, il doit, en position verrouillée, raccorder la bâche à l'extérieur du conteneur (à titre d'exemple, voir le Dessin N°37 de l'Annexe B-X).

B-211 G. La bâche sera supportée par une superstructure adéquate (montants, parois, arceaux, lattes, etc).

Commentaire

Supports pour bâches

Les arceaux supportant la bâche sont parfois creux et pourraient servir de cachette. Toutefois, il est toujours possible de les inspecter, comme beaucoup d'autres parties du conteneur. Dans ces conditions, des arceaux creux sont admis.

B-212 H - L'intervalle entre les anneaux et entre les oeilletons ne dépassera pas 200 mm. Toutefois il pourra être supérieur à cette valeur, sans cependant dépasser 300 mm, entre les anneaux et entre les oeilletons situés de part et d'autre d'un montant, si le mode de construction du conteneur et de la bâche est tel qu'il interdise tout accès à l'intérieur du conteneur. Les oeilletons seront renforcés.

B-213 I - Seront utilisés comme liens de fermeture:

- 1) - des câbles d'acier d'un diamètre d'au moins 3 mm; ou
- 2) - des cordes de chanvre ou de sisal d'un diamètre d'au moins 8 mm, entourées d'une gaine en matière plastique transparente non extensible.

Les câbles d'acier pourront être entourés d'une gaine en matière plastique transparente non extensible.

Dans les cas où la bâche doit être fixée à l'armature dans un système de construction qui, par ailleurs, est conforme aux dispositions du paragraphe F, 1) (§ B-210) du présent article, on peut utiliser une lanière comme moyen de fixation (le Dessin N°38 de l'Annexe B-X, illustre un exemple de système de construction de ce type). La lanière doit être conforme aux prescriptions stipulées au paragraphe K, 1) c) (§ B-215), en ce qui concerne sa matière, ses dimensions et sa forme.

Commentaire

Utilisation de lanières

Dans ce système de construction on pourrait utiliser un câble au lieu d'une lanière, ce câble pourrait être composé de deux pièces.

B-214 J - Chaque câble ou corde devra être d'une seule pièce et muni d'un embout de métal dur à chaque extrémité. Le dispositif d'attache de chaque embout métallique devra comporter un rivet creux traversant le câble ou la corde et permettant le passage du fil ou de la bande du scellement douanier. Le câble ou la corde devra rester visible de part et d'autre du rivet creux, de façon qu'il soit possible de s'assurer que ce câble ou cette corde est bien d'une seule pièce (voir le Dessin N°36 de l'Annexe B-X).

B-215 K. Aux ouvertures servant au chargement et au déchargement pratiquées dans la bâche, les deux surfaces seront jointes. On pourra utiliser les systèmes suivants:

1) Les deux bords de la bâche se chevaucheront de façon suffisante. En outre, leur fermeture sera assurée par:

- a un rabat cousu ou soudé conformément aux paragraphes C et D (§ B-207 et B-208) du présent article.
- b des anneaux et des oeilletons satisfaisant aux conditions du paragraphe H du présent article, ces anneaux devront être fabriqués en métal, et
- c une courroie faite d'une matière appropriée, d'une seule pièce et non extensible, d'au moins 20 mm de largeur et 3 mm d'épaisseur, passant dans les anneaux et retenant ensemble les deux bords de la bâche ainsi que le rabat; cette courroie sera fixée à l'intérieur de la bâche et pourvue:

soit d'un oeillon pour recevoir le câble ou la corde visé au paragraphe 9 du présent article,

soit d'un oeillon qui puisse être appliqué sur l'anneau métallique visé au paragraphe 6 du présent article et fixé par le câble ou la corde visé au paragraphe 9 du présent article.

Lorsqu'il existe un dispositif spécial (chicane, etc...) empêchant d'avoir accès au compartiment {conteneur} réservé au chargement sans laisser de

traces visibles, un rabat ne sera pas exigé.

2) Un système spécial de verrouillage tenant les bords des bâches étroitement serrés lorsque le compartiment de charge *{conteneur}* est fermé et scellé. Ce système sera muni d'une ouverture à travers laquelle l'anneau de métal visé au paragraphe F (§ B-210) du présent article pourra passer et être assujéti par la corde ou le câble visé au paragraphe I (B-213) du présent article (à titre d'exemple, voir le Dessin N°39 de l'Annexe B-X).

Description

Avec ce système de verrouillage, les deux bords des ouvertures de la bâche utilisée pour le chargement et le déchargement sont réunis par une tige de verrouillage en aluminium. Sur toute leur longueur, les ouvertures de la bâche sont munies d'une corde ou d'un câble enserré dans un ourlet (voir Dessin N°39 (croquis n°8.3)), de telle sorte qu'il est impossible de sortir la bâche de la gorge de la tige de verrouillage. L'ourlet est du côté extérieur et soudé selon les prescriptions du paragraphe B-147.

Les bords doivent être introduits dans les gorges de la tige de verrouillage en aluminium puis poussés dans les deux glissières longitudinales parallèles. Quand la tige de verrouillage est en position verticale, les bords de la bâche sont réunis.

A la limite supérieure de l'ouverture, la tige de verrouillage est bloquée par une plaque de plastique transparent rivetée à la bâche (voir Dessin N° 39 (croquis n°8.2)). La tige de verrouillage est en deux parties, reliées par une charnière rivetée, ce qui permet de la plier pour la mettre en place ou l'enlever plus facilement. Cette dernière doit être conçue de manière à empêcher que l'on puisse enlever la broche quand le système est verrouillé (voir Dessin N° 39 (croquis n° 8.3)).

Une ouverture est ménagée en bas de la tige de verrouillage pour laisser passer l'anneau. Cette ouverture est ovale et permet tout juste le passage de l'anneau (voir Dessin N° 39 (croquis n°8.4)). La corde ou le câble de fermeture TIR est passé dans cet anneau pour bloquer la tige de verrouillage.

* *

DEUXIEME PARTIE

PROCEDURES RELATIVES A L'AGREMENT DES CONTENEURS SATISFAISANT AUX CONDITIONS TECHNIQUES PREVUES A LA PREMIERE PARTIE

ARTICLE I - GENERALITES

B-216 A - Les conteneurs peuvent être agréés pour le transport de marchandises sous scellement douanier :

- 1) - soit au stade de la fabrication, par type de construction (procédure d'agrément au stade de la fabrication);
- 2) - soit au stade postérieur, individuellement ou pour un nombre déterminé de conteneurs d'un même type (procédure d'agrément à un stade postérieur à la fabrication).

ARTICLE II - DISPOSITIONS COMMUNES AUX DEUX PROCEDURES D'AGREMENT

B-217 A - L'autorité compétente qui procède à l'agrément délivrera au demandeur, après agrément, un certificat d'agrément valable, selon le cas, pour une série illimitée de conteneurs du type agréé ou pour un nombre déterminé de conteneurs.

B-218 B - Le bénéficiaire de l'agrément devra apposer, avant utilisation pour le transport de marchandises sous scellement douanier, une plaque d'agrément sur le ou les conteneurs agréés.

B-219 C - La plaque d'agrément devra être fixée à demeure, à un endroit où elle soit nettement visible et à côté de toute autre plaque délivrée à des fins officielles.

Commentaires

Fixation des plaques d'agrément

L'utilisation de colle forte pour la fixation des plaques d'agrément sur les conteneurs construits en matière plastique satisfait aux dispositions de la Convention à condition que les plaques d'agrément soient fixées de telle manière qu'elles ne puissent être facilement enlevées et pour autant que les dispositions de la DEUXIEME PARTIE du Chapitre VII (Annexe 7 de la Convention) soient observées.

Plaque unique d'identification

La fixation permanente, en un endroit clairement visible du conteneur agréé, d'une embase sur laquelle les plaques d'agrément requises peuvent être regroupées et montées de manière qu'elle ne puissent être facilement enlevées est permise pour autant que les prescriptions de la DEUXIEME PARTIE du Chapitre VII sont respectées.

L'utilisation de décalcomanies à côté et en complément des plaques d'agrément sur les conteneurs pour permettre aux transporteurs d'identifier facilement les plaques d'agrément est autorisé mais ne doit en aucun cas être considéré comme remplaçant les plaques d'agrément.

B-220 D - La plaque d'agrément, conforme au modèle N°1 reproduit à l'Annexe B-VI, sera constituée par une plaque de métal mesurant au moins 20 cm sur 10 cm. Elle portera sur sa surface gravées en creux ou en relief, ou autrement inscrites de manière à être lisibles en permanence, les indications ci-après exprimées au moins en français ou en anglais :

- 1) la mention "Agréé pour le transport sous scellement douanier";
- 2) le nom du pays où le conteneur a été agréé, soit en toute lettres, soit au moyen du signe distinctif pour indiquer le pays d'immatriculation des véhicules en circulation routière internationale et le numéro du certificat d'agrément (chiffres, lettres, etc...), ainsi que l'année de l'agrément (par exemple "NL/26/73" signifie : Pays-Bas, certificat d'agrément N°26, délivré en 1973);
- 3) le numéro d'ordre du conteneur, attribué par le constructeur (numéro de fabrication);
- 4) si le conteneur a été agréé par type de construction, les numéros ou lettres d'identification du type de conteneur.

Note explicative

Si deux conteneurs bâchés, agréés pour le transport sous scellement douanier, ont été combinés de telle sorte qu'ils constituent un seul conteneur recouvert d'une seule bâche et satisfaisant aux conditions de transport sous scellement douanier, il ne sera pas exigé de certificat d'agrément distinct ou de plaque d'agrément distincte pour cet ensemble.

B-221 E Si un conteneur ne satisfait plus aux conditions techniques prescrites pour son agrément, il devra, avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier, être remis dans l'état qui lui avait valu l'agrément, de manière à satisfaire à nouveau à ces conditions techniques.

B-222 F Lorsque les caractéristiques essentielles d'un conteneur sont modifiées, ce conteneur ne sera plus couvert par l'agrément accordé et devra être agréé de nouveau par l'autorité compétente avant de pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier.

ARTICLE III DISPOSITIONS PARTICULIERES A L'AGREMENT PAR TYPE DE CONSTRUCTION AU STADE DE LA FABRICATION

B-223 A Lorsque les conteneurs sont fabriqués en série selon un même type de construction, le constructeur pourra demander l'agrément par type de construction à l'autorité compétente du pays de fabrication.

Commentaire

Si le texte du paragraphe B-223 ne se prête pas à une autre interprétation, les problèmes relatifs à l'agrément des conteneurs dans un pays autre que le pays de fabrication peuvent être résolus par l'application pratique des dispositions des paragraphes B. (voir plus loin) qui permettent l'agrément des conteneurs à un stade postérieur à celui de la fabrication.

B-224 B Le constructeur devra indiquer, dans sa demande, les numéros ou les lettres d'identification qu'il attribue au type de conteneur dont il demande l'agrément.

B-225 C Cette demande devra être accompagnée de plans et d'une spécification détaillée de la construction du type de conteneur à agréer.

B-226 D Le constructeur devra s'engager par écrit :

- 1) à présenter à l'autorité compétente ceux des conteneurs du type en cause qu'elle désire examiner;
- 2) à permettre à l'autorité compétente d'examiner d'autres unités à tout moment au cours de la production de la série du type considéré;
- 3) à informer l'autorité compétente de toute modification des plans ou des spécifications, quelle qu'en soit l'importance, avant d'y donner suite;
- 4) à porter sur les conteneurs en un endroit visible, en plus des marques prévues sur la plaque d'agrément, les numéros ou lettre d'identification du type de construction, ainsi que le numéro d'ordre de chaque conteneur dans la série du type considéré (numéro de fabrication).
- 5) à tenir un état des conteneurs fabriqués selon le type agréé.

B-227 E - L'autorité compétente indiquera, le cas échéant, les modifications à apporter au type de construction prévu pour pouvoir accorder l'agrément.

B-228 F - Aucun agrément par type de construction ne sera accordé sans que l'autorité compétente ait constaté, par l'examen d'un conteneur ou de plusieurs conteneurs fabriqués selon ce type de construction, que les conteneurs de ce type satisfont aux conditions techniques prescrites à la Première Partie.

B-229 G - Lorsqu'un type de conteneur est agréé, il sera délivré au demandeur un seul certificat d'agrément conforme au modèle reproduit à l'Annexe B-VI a) et valable pour tous les conteneurs qui seront construits conformément aux spécifications du type agréé. Ce certificat autorise le constructeur à apposer, sur chaque conteneur de la série du type, la plaque d'agrément du modèle décrit au paragraphe B-220 (Annexe B-VI c).

ARTICLE IV - DISPOSITIONS PARTICULIERES A L'AGREMENT

A UN STADE POSTERIEUR A LA FABRICATION

B-230 A - Lorsque l'agrément n'a pas été demandé au stade de la fabrication, le propriétaire, l'exploitant ou le représentant de l'un ou de l'autre pourront demander l'agrément à l'autorité compétente à laquelle il leur est possible de présenter le conteneur ou les conteneurs qu'ils désirent faire agréer.

B-231 B - Toute demande d'agrément soumise dans le cas prévu au paragraphe B-230 devra indiquer le numéro d'ordre (numéro de fabrication) porté sur chaque conteneur par le constructeur

B-232 C - L'autorité compétente procédera à l'inspection d'autant de conteneurs qu'elle le jugera nécessaire et délivrera, après avoir constaté que ce conteneur ou ces conteneurs satisfont aux conditions techniques indiquées à la Première Partie, un certificat d'agrément conforme au modèle reproduit à l'Annexe B-VI b) et valable uniquement pour le nombre de conteneurs agréés. Ce certificat, qui portera le numéro ou les numéros d'ordre du constructeur du conteneur ou des conteneurs auxquels il se rapporte, autorisera le demandeur à apposer sur chaque conteneur agréé la plaque d'agrément prévue au paragraphe B-220 (Annexe B-VI c).

* *

TROISIEME PARTIE

NOTES EXPLICATIVES

B-233 Les notes explicatives relatives au Chapitre II (Annexe 2) figurant au Chapitre VI (Annexe 6) de la présente Convention s'appliquent *mutatis mutandis* aux conteneurs agréés pour le transport sous scellement douanier en application des dispositions de la présente Convention.

* *

*

QUATRIEME PARTIE

COMITÉ DE GESTION COMMISSION DE CONTRÔLE TIR ACCÈS AU RÉGIME

CHAPITRE VIII

(Annexe 8 de la Convention)

COMPOSITION, FONCTIONS, ET RÉGLEMENTATION INTÉRIEUR DU COMITÉ DE GESTION

ET DE LA COMMISSION DE CONTRÔLE TIR

(ECE/TRANS/.../Amend. ...; entré en vigueur le 17 février 1999)

I – COMPOSITION, FONCTIONS ET RÉGLEMENT INTÉRIEUR DU COMITÉ DE GESTION

Article premier

1. Les Parties contractantes sont membres du Comité de gestion.
2. Le Comité peut décider que les administrations compétentes des États visés au paragraphe 1 de l'article 52 de la présente Convention qui ne sont pas Parties contractantes ou des représentants d'organisations internationales peuvent, pour les questions qui les intéressent, assister à ses sessions en qualité d'observateurs.

Article 1 bis

(ECE/TRANS/.../Amend. ...; entré en vigueur le 17 février 1999)

1. Le Comité examine toute proposition de modification de la Convention conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 59.
2. Le Comité surveille l'application de la Convention et examine toute mesure prise par les Parties contractantes, les associations et les organisations internationales au titre de la Convention ainsi que leur conformité avec la Convention.
3. Le Comité, par l'intermédiaire de la Commission de contrôle TIR, supervise l'application de la Convention aux niveaux national et international et apporte son appui.

Article 2

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies fournit au Comité des services de secrétariat.

Article 3

Le Comité procède, à sa première session de chaque année, à l'élection de son Président et de son Vice-Président.

Article 4

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies convoque le Comité, sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe, tous les ans, ainsi que sur la demande des administrations compétentes d'au moins cinq États qui sont Parties contractantes.

Article 5

Les propositions sont mises aux voix. Chaque Etat qui est Partie contractante représenté à la session dispose d'une voix. Les propositions autres que les amendements à la présente Convention sont adoptées par le Comité à la majorité des suffrages exprimés par les membres présents et votants. Les amendements à la présente Convention, ainsi que les décisions visées aux articles 59 et 60 de la présente Convention, sont adoptés à la majorité des deux tiers des suffrages exprimés par les membres présents et votants.

Article 6

Un quorum d'au moins le tiers des Etats qui sont Parties contractantes est nécessaire pour prendre les décisions. (ECE/TRANS/17/Amend.16 ; entré en vigueur le 24 juin 1994).

Article 7

Le Comité adopte son rapport avant la clôture de sa session.

Article 8

En l'absence de dispositions pertinentes dans la présente annexe, le Règlement intérieur de la Commission économique pour l'Europe est applicable sauf si le Comité en décide autrement.

COMPOSITION, FONCTIONS ET REGLEMENT INTERIEUR

DE LA COMMISSION DE CONTROLE TIR

(ECE/TRANS/.../Amend. ...; entré en vigueur le 17 février 1999)

Article 9

1. La Commission de contrôle TIR, créée par le Comité de gestion conformément à l'article 58 ter est composée de neuf membres de Parties contractantes à la Convention différentes. Le Secrétaire de la Convention TIR participe aux sessions de la Commission.

2. Les membres de la Commission de contrôle TIR sont élus par le Comité de gestion à la majorité des membres présents et votants. Le mandat de chaque membre de la Commission de contrôle TIR est de deux ans. Les membres de la Commission de contrôle TIR sont rééligibles. Le mandat de la Commission de contrôle TIR doit être établi par le Comité de gestion.

Article 10

La Commission de contrôle TIR :

- a) supervise l'application de la Convention, y compris le fonctionnement du système de garantie, et exerce les fonctions qui lui sont confiées par le Comité de gestion ;
- b) supervise l'impression et la délivrance centralisées des carnets TIR aux associations, fonction qui peut être exécutée par une organisation internationale agréée à laquelle il est fait référence dans l'article 6 ;
- c) coordonne et encourage l'échange de renseignements confidentiels et autres informations entre les autorités compétentes des Parties contractantes ;
- d) coordonne et encourage l'échange de renseignements entre les autorités compétentes des Parties contractantes, les associations et les organisations internationales ;
- e) facilite le règlement des différends entre les Parties contractantes, les associations, les compagnies d'assurance et les organisations internationales sans préjudice de l'article 57 sur le règlement des différends ;
- f) appuie la formation du personnel des autorités douanières et des autres parties intéressées, concernées par le régime TIR ;
- g) tient un registre central en vue de la diffusion, aux Parties contractantes, des renseignements que fourniront les organisations internationales auxquelles il est fait référence dans l'article 6 sur tous les règlements et procédures prescrits pour la délivrance des carnets TIR par des associations, dans la mesure où ils concernent les conditions et prescriptions minimales établies dans l'annexe 9 ;
- h) surveille le prix des carnets TIR.

Article 11

1. Le Secrétaire de la Convention TIR convoque une session de la Commission à la demande du Comité de gestion ou à celle d'au moins trois membres de la Commission.
2. La Commission s'efforce de prendre les décisions par consensus. Faute de consensus, elles sont mises aux voix et adoptées à la

majorité des suffrages exprimés par les membres présents et votants. Aux fins de la prise de décisions, le quorum est de cinq membres. Le Secrétaire de la Convention TIR ne prend pas part au vote.

3. La Commission élit un président et adopte toute autre disposition relative au règlement intérieur.

4. Au moins une fois par an ou à la demande du Comité de gestion, la Commission fait rapport sur ses activités au Comité de gestion, auquel elle présente également des comptes vérifiés. La Commission est représentée au Comité de gestion par son président.

5. La Commission examine toute information et toute question qui lui sont transmises par le Comité de gestion, les Parties contractantes, le Secrétaire de la Convention TIR, les associations nationales et les organisations internationales auxquelles il est fait référence dans l'article 6 de la Convention. Ces organisations internationales ont le droit de participer aux sessions de la Commission de contrôle TIR en qualité d'observateurs, à moins que le Président n'en décide autrement. Si nécessaire, toute autre organisation peut, à l'invitation du Président, participer en qualité d'observateur aux sessions de la Commission.

Article 12

Le Secrétaire de la Convention TIR est un membre du secrétariat de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. Il exécute les décisions de la Commission de contrôle TIR dans le cadre du mandat de la Commission. Le Secrétaire de la Convention TIR est assisté d'un secrétariat TIR dont la taille est déterminée par le Comité de gestion.

Article 13

1. En attendant que d'autres sources de financement soient obtenues, le fonctionnement de la Commission de contrôle TIR et le secrétariat TIR sont financés par un droit prélevé sur chaque carnet TIR distribué par l'organisation internationale à laquelle il est fait référence dans l'article 6.

2. Le montant et les modalités de recouvrement de ce droit sont déterminés par le Comité de gestion à la suite de consultations avec l'organisation internationale à laquelle il est fait référence dans l'article 6. Toute proposition tendant à modifier ce droit doit être approuvée par le Comité de gestion. (ECE/TRANS/.../Amend. ...; entré en vigueur le 17 février 1999)

Note explicatives

8.13.1-1 Dispositions financières

Au terme d'une période initiale de deux ans, les Parties contractantes à la Convention envisagent le financement de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR par le budget ordinaire de l'Organisation des Nations Unies. Cela n'exclut pas une prorogation des dispositions financières initiales si un financement de l'Organisation des Nations Unies ou d'autres sources venait à faire défaut. (ECE/TRANS/.../Amend. ...; entré en vigueur le 17 février 1999).

8.13.1-2 Fonctionnement de la Commission de contrôle TIR

Les travaux des membres de la Commission de contrôle TIR seront financés par leurs gouvernements respectifs. (ECE/TRANS/.../Amend. ...; entré en vigueur le 17 février 1999).

CHAPITRE IX

(Annexe 9 de la Convention)

ACCES AU REGIME TIR

Première partie

HABILITATION DES ASSOCIATIONS A DELIVRER DES CARNETS TIR

Conditions et prescriptions minimales

1. Pour être habilitée par les Parties contractantes à délivrer des carnets TIR et à se porter caution selon l'article 6 de la Convention, une association devra satisfaire aux conditions et prescriptions minimales ci-après :

a) Preuve qu'elle opère officiellement en tant qu'organisation représentative des intérêts du secteur des transports depuis au moins un an ;

Note explicative

9.I.1 a) Organisation

Les dispositions du paragraphe 1 a) de la première partie de l'annexe 9 portent sur les organisations qui participent au commerce international des marchandises, y compris les chambres de commerce.

b) Preuve de la solidité de sa situation financière et de l'existence des moyens logistiques lui permettant de remplir les obligations

qui lui incombent au titre de la Convention ;

c) Preuve que son personnel possède les connaissances pour appliquer la Convention comme il convient ;

d) Absence d'infractions graves ou répétées à l'encontre de la législation douanière ou fiscale ;

e) Etablissement d'un accord écrit ou de tout autre instrument juridique entre elle et les autorités compétentes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle elle est établie. Une copie certifiée conforme de l'accord écrit ou de tout autre instrument juridique avec, le cas échéant, une traduction certifiée exacte, en anglais, français ou russe, sera déposée auprès de la Commission de contrôle TIR. Toute modification de cet accord écrit ou de tout autre instrument juridique sera immédiatement portée à l'attention de la Commission de contrôle TIR ;

f) Un engagement, dans l'accord écrit ou tout autre instrument juridique visé à l'alinéa e) ci-dessus, que l'association :

i) respectera les obligations stipulées à l'article 8 de la Convention ;

ii) acceptera le montant maximum par carnet TIR déterminé par la Partie contractante, que l'on peut exiger d'elle conformément au paragraphe 3 de l'article 8 de la Convention ;

iii) vérifiera continûment et, en particulier, avant de demander que des personnes soient habilitées à accéder au régime TIR, le respect par ces personnes des conditions et prescriptions minimales stipulées dans la deuxième partie de la présente annexe ;

iv) accordera sa garantie à toutes les responsabilités encourues, dans le pays sur le territoire duquel elle est établie, à l'occasion des opérations effectuées sous couvert des carnets TIR qu'elle a elle-même délivrés ou qui l'auront été par des associations étrangères affiliées à l'organisation internationale à laquelle elle est elle-même affiliée ;

v) couvrira ses responsabilités à la satisfaction des autorités compétentes des Parties contractantes sur le territoire desquelles elle est établie auprès d'une compagnie d'assurance, d'un groupe d'assureurs ou d'une institution financière. Le(s) contrat(s) d'assurance ou de garantie financière couvrira (couvriront) la totalité de ses responsabilités en rapport avec les opérations effectuées sous couvert des carnets TIR qu'elle a elle-même délivrés ou qui l'auront été par des associations étrangères affiliées à la même organisation internationale que celle à laquelle elle est elle-même affiliée.

Les délais de notification de l'annulation des contrats d'assurance ou de garantie financière ne seront pas inférieurs à ceux de la notification d'annulation de l'accord écrit ou de tout autre instrument juridique visé à l'alinéa e). Une copie certifiée conforme du (des) contrat(s) d'assurance ou de garantie financière ainsi que de tous les avenants ultérieurs à ces documents sera déposée auprès de la Commission de contrôle TIR ainsi qu'une traduction certifiée exacte, le cas échéant, en anglais, français ou russe.

Commentaire

a) Dans le contexte du système international d'assurance administré par l'Union internationale des transports routiers (IRU) pour le compte de ses associations membres, comme il est précisé dans le document TRANS/WP.30/R.195 de la CEE, chaque association est tenue de remettre aux autorités compétentes de chaque Partie contractante une copie certifiée conforme du texte intégral du contrat général d'assurance conclu entre les assureurs internationaux (niveau 3), d'une part, et chacune des associations membres de l'IRU, d'autre part, en tant que bénéficiaires. Ce contrat, qui doit être signé par le ou les représentants des assureurs internationaux, des associations et de l'IRU, doit couvrir la totalité des responsabilités des associations à la satisfaction des autorités compétentes et doit comprendre toutes les clauses de l'assurance, les échéances et les motifs possibles de résiliation du contrat d'assurance. Ce contrat général d'assurance est identique pour toutes les associations nationales participant au titre du régime TIR.

Tant que la législation nationale de l'une des Parties contractantes à la Convention interdira la signature par les associations nationales en tant que parties assurées du contrat général d'assurance, on pourra admettre, exceptionnellement et pour une période limitée, que le contrat général d'assurance ne soit conclu et signé que par des représentants de l'IRU, agissant en son nom et au nom de ses associations membres et de tiers, et par des représentants des assureurs internationaux. Cette disposition temporaire ne modifie pas les responsabilités des associations garantes, telles qu'elles sont stipulées dans la Convention.

b) Des copies certifiées conformes du contrat général d'assurance mentionné sous a) doivent être communiquées immédiatement par les autorités compétentes de chaque Partie contractante à la Commission de contrôle TIR accompagnées de copies certifiées conformes du contrat écrit approuvé ou de tout autre instrument juridique établi entre l'association et les autorités compétentes de la Partie contractante, en application de l'alinéa e) du premier paragraphe de la première partie de l'annexe 9 de la Convention.

c) Toute modification apportée au contrat général mentionné sous a) doit être immédiatement portée à l'attention des autorités compétentes de chaque Partie contractante et de la Commission de contrôle TIR par les associations et par l'IRU.

d) Le délai de notification de l'annulation du contrat général d'assurance mentionné sous a) est de six (6) mois.

vi) permettra aux autorités compétentes de vérifier tous les dossiers et les comptes tenus quant à l'administration du régime TIR ;

vii) acceptera une procédure pour le règlement efficient des différends liés à l'utilisation indue ou frauduleuse des carnets TIR ;

viii) acceptera que tout manquement grave ou répété aux présentes conditions et prescriptions minimales entraîne la révocation de

l'habilitation à émettre des carnets TIR ;

ix) respectera strictement les décisions des autorités compétentes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle elle est établie en ce qui concerne l'exclusion de personnes conformément à l'article 38 de la Convention et à la deuxième partie de la présente annexe ;

x) acceptera d'appliquer scrupuleusement toutes les décisions adoptées par le Comité de gestion et la Commission de contrôle TIR dans la mesure où les autorités compétentes des Parties contractantes sur le territoire desquelles elle est établie les auront acceptées.

2. Les Parties contractantes sur le territoire desquelles l'association est établie révoqueront l'habilitation à émettre des carnets TIR en cas de manquement grave ou répété aux présentes conditions et prescriptions minimales.

3. L'habilitation d'une association dans les conditions énoncées ci-dessus ne préjugera pas les responsabilités et engagements incombant à cette association en vertu de la Convention.

4. Les conditions et prescriptions minimales stipulées plus haut ne préjugent pas les conditions et prescriptions supplémentaires que les Parties contractantes souhaiteraient éventuellement prescrire.

Deuxième partie

HABILITATION DES PERSONNES PHYSIQUES ET MORALES A UTILISER DES CARNETS TIR

Conditions et prescriptions minimales

1. Les personnes souhaitant avoir accès au régime TIR sont tenues de satisfaire les conditions et prescriptions minimales ci-après :

a) Expérience démontrée ou, au moins, aptitude à effectuer régulièrement des transports internationaux (titulaire d'un permis de transports internationaux, etc.) ;

b) Situation financière saine ;

c) Connaissance démontrée en matière d'application de la Convention TIR ;

d) Absence d'infractions graves ou répétées à l'encontre de la législation douanière ou fiscale ;

e) Engagement écrit envers l'association, selon lequel la personne :

i) respectera toutes les formalités douanières exigées au titre de la Convention aux bureaux de douane de départ, de passage et de destination ;

ii) paiera les sommes dues, visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8 de la Convention, si les autorités compétentes l'exigent, conformément au paragraphe 7 de l'article 8 de la Convention ;

iii) dans la mesure où la législation nationale le permet, autorisera les associations à vérifier les informations relatives aux conditions et prescriptions minimales susmentionnées.

2. Les autorités compétentes des Parties contractantes et les associations elles-mêmes peuvent introduire des conditions et des prescriptions supplémentaires et plus restrictives pour l'accès au régime TIR, à moins que les autorités compétentes n'en décident autrement.

Procédure

3. Les Parties contractantes décideront, conformément à la législation nationale, des procédures à suivre pour accéder au régime TIR sur la base des conditions et prescriptions minimales énoncées aux paragraphes 1 et 2.

Note explicative

9.II.3 Comité d'habilitation

Il est recommandé d'établir des comités nationaux d'habilitation comprenant des représentants des autorités compétentes, des associations nationales et des autres organisations concernées.

4. Conformément à la formule type d'habilitation jointe (FTH), les autorités compétentes transmettent à la Commission de contrôle TIR sous une semaine à compter de la date d'habilitation ou de retrait de l'habilitation à utiliser des Carnets TIR, les précisions voulues sur chaque personne.

5. L'association transmet chaque année une liste mise à jour au 31 décembre de toutes les personnes habilitées ainsi que de celles dont l'habilitation a été retirée. La liste est transmise aux autorités compétentes une semaine après le 31 décembre. Les autorités compétentes en communiquent une copie à la Commission de contrôle TIR.

6. L'autorisation d'accéder au régime TIR ne constitue pas en soi un droit d'obtenir des carnets TIR auprès des associations.

7. L'habilitation d'une personne à utiliser les carnets TIR conformément aux conditions et prescriptions minimales énoncées ci-dessus ne préjuge pas des responsabilités et engagements de cette personne en vertu de la Convention.

FORMULE TYPE D'HABILITATION (FTH)

Pays:

Nom de l'association :

Nom de l'autorité compétente :

A remplir par l'association nationale et/ou l'autorité compétente								
Numéro d'identification	Nom de la (des) personne(s) ou de l'entreprise	Adresse Professionnelle	Point de Contact et numéro d'appel (N° de tel, de téléscrip-teur et de courrier électronique)	Immatriculation commerciale ou numéro de permis, etc. (*)	Retrait d'habilitation précédent (**)	Date d'habilitation (**)	Date de retrait de l'habilitation (**)	cachet/signature
...								
...								
...								

A remplir par l'association nationale et/ou l'autorité compétente

(*) Si disponible.

(**) Le cas échéant

Pour toute personne faisant l'objet d'une demande d'habilitation transmise par l'association agréée, les informations ci-après, au minimum, devront être fournies aux autorités compétentes :

- Numéro d'identification individuel et unique attribué à la personne par l'association garante (en coopération avec l'organisation internationale à laquelle elle est affiliée).
- Nom(s) et adresse(s) de la (des) personne(s) ou de l'entreprise (pour les associations commerciales fournir aussi le nom des dirigeants responsables).
- Point de contact (personne physique autorisée à fournir aux autorités douanières et aux associations des renseignements sur le régime TIR) avec indication complète des numéros de téléphone, de téléscrip-teur et de courrier électronique).
- Immatriculation commerciale N° ou permis de transports internationaux N° ou autre (si disponible).
- (Le cas échéant) Retrait d'habilitation précédent, y compris la date, la durée et la nature de ce retrait.

CINQUIEME PARTIE

RESOLUTIONS RELATIVES A LA CONVENTION TIR DE 1975 ETABLISSEMENT DE LIENS ENTRE LES REGIMES DE TRANSIT DOUANIER

Résolution N° 231 adoptée par le Comité des transports intérieurs le 4 février 1983

Le Comité des transports intérieurs :

Désireux de promouvoir le développement des échanges internationaux de marchandises en renforçant la coopération internationale en matière douanière,

Considérant que la facilitation des échanges internationaux par l'amélioration des conditions de circulation aux frontières des marchandises en transit douanier est l'un des objectifs de cette coopération,

Constatant que les pays ou certains groupes de pays appliquent sur leurs territoires des régimes spécifiques de transit douanier, et que cette situation peut entraîner des entraves à la circulation aux frontières quand des marchandises passent d'un régime de transit douanier à un autre,

Notant que les différents régimes de transit douanier reposent sur des principes et font appel à des techniques en particulier en matière de documentation, de scellement et de sécurité qui ne sont pas éloignés dans leur conception les uns des autres et qu'ainsi existent entre eux des similitudes de nature à permettre l'établissement de liens entre ces régimes de transit douanier, par exemple par la reconnaissance réciproque des mesures prises dans le cadre d'un autre régime de transit douanier,

Convaincu que l'établissement de tels liens conduirait à une simplification des formalités, et faciliterait la circulation aux frontières des marchandises qui passent d'un régime de transit douanier à un autre, évitant ainsi des retards onéreux,

Considérant la coopération instaurée entre la Commission économique pour l'Europe et le Conseil de coopération douanière et, en particulier, l'effort commun entrepris par ces deux organisations en vue de rechercher des solutions aux problèmes que pose le passage des marchandises d'un régime de transit douanier à un autre,

Appelant l'attention sur les mesures de facilitation contenues dans l'annexe E. 1 concernant le transit douanier de la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention du Conseil de coopération douanière dite Convention de Kyoto), notamment ses pratiques recommandées 13, relative à la partie descriptive du document douanier, et 26 concernant la reconnaissance des scelllements douaniers,

Recommande aux gouvernements de s'efforcer, dans tous les cas où cela s'avère possible et nécessaire, d'établir un lien entre les régimes de transit douanier applicables sur leurs territoires respectifs et de conclure, à cet effet, des accords bilatéraux ou multilatéraux en tant que de besoin,

Prie les gouvernements de faire savoir au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe, si possible avant le 1er janvier 1984, s'ils acceptent cette résolution,

Prie le Secrétaire exécutif de faire distribuer les réponses reçues des gouvernements.

Acceptées par :

Allemagne

Belgique

Bulgarie

France

Grèce

Italie

Norvège

Pays-Bas

Royaume-Uni

Suisse

Union soviétique

Communauté économique européenne

MESURES POUR ASSURER EN TOUT TEMPS LA CONFORMITE DES CONTENEURS AUX NORMES APPLICABLES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES SOUS SCHELLEMENT DOUANIER

Résolution N° 46 adoptée le 20 novembre 1987 par le Groupe d'experts des problèmes douaniers intéressant les transports

Le Groupe d'experts des problèmes douaniers intéressant les transports :

Ayant à l'esprit les dispositions des articles 13 et 14 de la Convention douanière de 1975 relative au transport international de marchandises sous couvert de carnets TIR et de son annexe 7,

Considérant la nécessité d'assurer en tout temps la conformité des conteneurs aux normes applicables au transport de marchandises sous scellement douanier,

Recommande aux Parties contractantes à la Convention TIR de 1975 les mesures ci-après pour assurer en tout temps la conformité des conteneurs aux normes applicables au transport de marchandises sous scellement douanier (articles 13 et 14 et annexe 7 de la Convention TIR de 1975):

1 - Quand un conteneur présente un défaut grave et, par conséquent, ne satisfait plus aux normes selon lesquelles il a été agréé pour le transport sous scellement douanier, les douanes doivent en aviser la partie responsable du conteneur et lui offrir la possibilité de remettre le conteneur dans l'état qui avait justifié son agrément, pour autant que cela puisse se faire sans délai. Les réparations nécessaires faites, le conteneur peut poursuivre son voyage sous scellement douanier. S'il n'a pas été convenablement réparé ou si la partie intéressée préfère qu'il soit réparé dans un autre pays, où l'agrément du conteneur a été délivré, les douanes doivent :

- a) soit refuser le scellement et l'approbation du transport si le scellement est considéré comme nécessaire;
- b) soit retirer le conteneur de la circulation et faire transborder son contenu sur un autre moyen de transport ;
- c) soit autoriser la poursuite du transport du conteneur selon des procédures appropriées n'impliquant pour son contenu aucun risque de contrebande ou de dégâts, le défaut étant indiqué sur les documents de transit.

Si les douanes le jugent nécessaire pour faire en sorte que le conteneur soit réparé de manière convenable, elles doivent faire enlever la plaque d'agrément.

2. Lorsque les douanes font enlever la plaque d'agrément ou que l'on découvre dans une série de conteneurs un défaut grave qui fait qu'ils ne satisfont plus aux normes selon lesquelles ils ont été agréés pour le transport sous scellement douanier, il faut en aviser l'autorité ayant délivré

l'agrément ou, le cas échéant, l'administration douanière responsable de l'agrément. L'autorité qui a délivré le certificat d'agrément en premier lieu doit être invitée à participer au processus de rectification si celui-ci se déroule hors du territoire de la Partie contractante en cause.

Note : Un conteneur sera considéré comme présentant un défaut grave si :

- a) les marchandises peuvent être extraites de sa partie scellée ou y être introduites sans laisser de traces visibles d'effraction ou sans rupture du scellement douanier;
- b) un scellement douanier ne peut y être apposé de manière simple et efficace;
- c) il comporte des espaces cachés permettant de dissimuler des marchandises;
- d) les espaces susceptibles de contenir des marchandises ne sont pas facilement accessibles pour les visites douanières.

Invite les Parties contractantes à faire savoir au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe, autant que possible avant le 1^{er} juillet 1988, si elles acceptent la présente résolution;

Prie le Secrétaire exécutif de diffuser les réponses reçues des gouvernements.

Acceptées par

Allemagne - Malte - Belgique - Norvège - Bulgarie - Pays-Bas - Canada - Royaume-Uni - Chili - Pologne - Chypre - Portugal - Israël - Suisse - Jordanie - Suède - Luxembourg - Tchécoslovaquie - Turquie - URSS

MESURES A COURT TERME VISANT A ASSURER LA SECURITE ET LE FONCTIONNEMENT EFFICACE DU REGIME DE TRANSIT TIR

Résolution N° 49 adoptée le 3 mars 1995 par le Groupe de travail CEE/ONU des problèmes douaniers intéressant les transports

Le Groupe de travail des problèmes douanier intéressant les transports :

Soulignant l'importance d'un fonctionnement harmonieux et efficace de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975) pour faciliter les transports et les échanges internationaux,

Préoccupé par le nombre de cas de fraude douanière et de contrebande dans le cadre du système de transit TIR qui risque de compromettre les mesures de facilitation prévues dans la Convention TIR de 1975,

Résolu à sauvegarder le système de transit TIR qui favorise le développement des échanges et en particulier le transport international des marchandises,

Convaincu que le système de transit TIR ne peut être sauvegardé que par une action commune et concertée de toutes les parties au système de transit TIR (autorités douanières, associations garantes nationales chargées de délivrer les carnets, IRU et compagnies d'assurance) dans le cadre de laquelle un échange d'informations illimité sur tous les aspects du système est considéré comme essentiel,

En attendant la révision de la Convention TIR de 1975, décide à l'unanimité que les mesures à court terme ci-après devront être appliquées au plus tôt par les autorités compétentes des Parties contractantes à la Convention TIR de 1975

1 - Afin de faciliter la détection des carnets TIR déchargés de façon frauduleuse et d'accélérer la procédure de déchargement, les Parties contractantes voudront peut-être créer, dans la mesure du possible et en harmonie avec les prescriptions nationales, des bureaux centralisateurs ou mettre en oeuvre des procédures centralisées pour administrer les carnets TIR;

2 - Les Parties contractantes devraient instituer des procédures accélérées de décharge et de recherche pour le transport des marchandises sensibles;

3 - les Parties contractantes et l'IRU prendront toutes les mesures nécessaires pour que les carnets TIR 'Tabac/Alcool' soient remis en service rapidement et assortis de garanties d'un montant forfaitaire correspondant aux frais potentiels encourus;

4 - Grâce à des règlements nationaux appropriés, les Parties contractantes veillent à ce que les bureaux de douane de destination ou de sortie renvoient les volets N°2 des carnets TIR aux bureaux centralisateurs ou aux bureaux de douane de départ ou d'entrée dans les meilleurs délais et au plus tard dans les cinq jours ouvrables qui suivent l'acheminement de l'opération TIR;

5 - En vue de faciliter le contrôle douanier des envois de tabac et d'alcool, les Parties contractantes voudront peut-être limiter, en respectant les pratiques administratives nationales, le nombre de bureaux de douane autorisés à accepter les carnets TIR 'Tabac/Alcool';

6 - Les Parties contractantes font en sorte que, pour le transport du tabac et de l'alcool ainsi que pour d'autres marchandises sensibles définies comme telles par les autorités compétentes, des informations préalables sur le transport desdites marchandises sous scellement douanier soient adressées immédiatement par le bureau de douane de départ ou d'entrée au bureau de douane de destination ou de sortie;

7 - Conformément à l'article 20 de la Convention TIR de 1975, les Parties contractantes prescrivent des délais et, dans la mesure du possible, des

itinéraires à suivre pour les véhicules routiers et les conteneurs dans le cas de transport sous scellement douanier de tabac et d'alcool ainsi que d'autres marchandises sensibles définies par les autorités compétentes.

Les Parties contractantes sont engagées instamment à appliquer les sanctions prévues dans leur législation nationale en cas de non-respect de ces prescriptions;

8 - Les Parties contractantes veillent à ce que soient appliquées les dispositions de l'article 38 de la Convention prévoyant la possibilité d'exclure temporairement ou à titre définitif du bénéfice de l'application de la Convention TIR de 1975 toute personne coupable d'une infraction grave à l'encontre de la législation douanière nationale ou aux règlements applicables aux transports internationaux de marchandises;

9 - Les Parties contractantes prennent toutes les mesures nécessaires pour éviter le vol et l'utilisation non autorisée des cachets de douane et peuvent prévoir l'utilisation de nouvelles techniques, telles que les encres de sécurité spéciales, afin d'empêcher que les cachets de douane ne soient falsifiés;

10 - Les Parties contractantes demandent que l'IRU et les associations garantes nationales appliquent simplement les critères et les contrôles administratifs convenus en vue de garantir, dans la mesure du possible, la fiabilité et l'intégrité des entrepreneurs de transport;

11 - Les Parties contractantes et les autres parties concernées par le régime de transit TIR intensifient l'échange d'informations et de renseignements concernant le système de transit TIR entre elles, conformément à la législation nationale. A cette fin, elles établissent des centres de coordination de la lutte contre la fraude au sein des autorités compétentes. Les adresses, y compris les numéros de téléphone et de télécopie de ces centres de coordination, seront communiquées au secrétariat de la CEE-ONU dans les meilleurs délais en vue de l'établissement d'un répertoire

Invite les Parties contractantes à étudier attentivement les propositions de l'IRU sur la mise en service de systèmes d'échange de données informatisées pour l'administration des carnets TIR qui leur seront transmis par le secrétariat de la CEE-ONU, en vue de leur adoption éventuelle;

Prie les Parties contractantes à la Convention TIR de 1975 de faire savoir au Secrétaire exécutif de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), avant le 1er juin 1995, s'ils approuvent la présente résolution;

Demande au Secrétaire exécutif de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) d'informer toutes les Parties contractantes à la Convention TIR de 1975 de l'adoption de la présente résolution.

Acceptées par (15 septembre 1995)

Allemagne	
Autriche	
Bulgarie	Slovaquie
Estonie	Slovénie
HongrieLituanie	Turquie
Jordanie	Communauté économique européenne
Pologne	
République tchèque	

ANNEXES DU LIVRE III

ANNEXE B-I : LA CONVENTION TIR DE 1975

ANNEXE B-II

LISTE DES ASSOCIATIONS GARANTES DES PAYS

PARTIES CONTRACTANTES A LA CONVENTION TIR

au 01.12.97.

AFGHANISTAN A.C.C.I.	Chambre de Commerce et des Industries d'Afghanistan/ dpt. des carnets T.I.R.	P.O. Box Darulaman Wat Kabul AFGHANISTAN
ALBANIE A.N.A.L.T.I.R.	Association Nationale des Entreprises Albanaises des Transports Routiers	Ministère du Commerce TIRANA

ALLEMAGNE B.G.L (anciennement B.D.F.)	Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs e.V.	Breitenbachstrasse 1 D-60487 Frankfurt am Main
ALLEMAGNE A.I.S.T.	Arbeitsgemeinschaft zur Förderung und Entwicklung des Internationalen Strassen verkehrs e V	Arnold-Zweig-Strasse 7 D-13189 Berlin
AUTRICHE O.A.M.T.C.	Osterreichischer Automobil Motorrad und touring club	Tauchnergasse 5 A-3400 Klosterneuburg
AZERBAÏDJAN A.B.A.D.A.	Association Internationale des Transporteurs Routiers D'Azerbaïdjan	Kvartal 1054 Tbiliskyi Prospekt 370122 BAKU
REPUBLIQUE DE BELARUS B.A.I.R.C.	Belarussian Association of International Road Carriers	Ul. Serova 4 By 220024 MINSK
BELGIQUE FEBETRA	Fédération Belge des Transporteurs	Rue de l'Entrepôt 5 A 1020 BRUXELLES
BULGARIE A.E.B.T.R.I.	Association des Entreprises Bulgares de Transports Routiers Internationaux	Bd., Emile 56, bd. 15 1680 SOFIA
CANADA CARCA	The Canadian Chamber of Commerce	Commerce House 1080 Beaver Hauill Hill, Room 712 Montréal, 123 QUEBEC
CHYPRE T.D.A.	Transport Development Association Ltd	Tricoupi Street, 60 P.O. Box 5390 NICOSIE
CROATIE TRANSPORTKOMERC	Croatian Road Transport Association	Marticeva 8/1 41.000 Zagreb
DANEMARK D.T.L.	Dansk Transport og Logistik	Gammeltorv, 18 P.O. Box 2250 DK – 1019 COPENHAGEN K
ESPAGNE A.S.T.I.C.	Asociación del transporte internacional por carretera	Lopez de Hoyo 322 2° Planta E-28043 MADRID
REPUBLIQUE D'ESTONIE E.R.A.A.	Association of Estonian International Road Carriers	Tartu Road, 13 EE0105 TALLINN
ETATS-UNIS E.I.A.	Equipment Interchange Association	1616, P. Street N.W. WASHINGTON D.C. 20036
FINLANDE S.K.A.L.	Suomen Kuorma Autolitto R.Y.	PL 38, NUIJAMIESTENTIE 7, 00400 HELSINKI
FRANCE A.C.F	Automobile Club de France	8 place de la Concorde 75008 PARIS
FRANCE A.F.T.R.I.	Association Française Des Transporteurs Routiers Internationaux	40, rue de la Bienfaisance 75008 PARIS
GEORGIE G.I.R.C.A.	Georgian International Road Carriers Association	12A Kasbegi Avenue 380060 Tbilisi
GRECE O.F.A.E.	Fédération Héliénique des Transports Internationaux Routiers	351 Patision Str 11141 ATHENES
HONGRIE A.T.R.H.	Association des Transporteurs Routiers Internationaux en Hongrie	Egessy út H-1149 BUDAPEST
IRAN I.C.C.I.M.	The Iran Chamber of Commerce Industries et Lines	254 Taleghanie Avenue TEHERAN

IRLANDE L.E.T.	Lastas Eireann Teoranta	c/o Coras Tompair Eireann 12 Conyngham Road DUBLIN
ISRAEL I.T.B.	Israel Trucking Board	63, Yehuda Hamakabi Str TEL AVIV
ITALIE U.I.C.C.I.A.A.	Unione Italiana delle Camere di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura	Piazza Sallustio 21 00187 ROMA
JAPON J.C.A.	Japan Container Association	5 2 Yeasu Chuo : Ko TOKYO
JORDANIE S.O.J.V.	Syndicate of Owners of Jordanian Freight Vehicules	P.O. Box 1797 AMMAN
KAZAKHSTAN KAZATO	Republic of Kazakhstan Union of International Road Carriers Département TIR :	86, Masanchi 480072-Almaty KAZAKHSTAN
KUWAIT KATC	Kuwait International Touring & Automobile Club	P.O. Box 2100 Safat 13021 SAFAT-KUWAIT
REPUBLIQUE DE LETTONIE L.A.	Latvian Association of International Road Carriage "Latvijas Auto"	Republikas Place 2 LV 226168 RIGA
REPUBLIQUE DE LITUANIE LINAVA	Lithuanian National Road Carriers Association	45 Basanavicius Str. LT 2609 VILNIUS
MACEDOINE Anc. Répub.Yougoslave AMERIT	Asst. des Transporteurs Routiers Skopje	Gradski Zid, Blok 13 MAK 95000 Skopje
MAROC O.N.T.	Office National des Transports	rue Al Fadila RABAT
MOLDAVIE A.I.T.A.	MOLDAVIAN Association of International Automobile Transport	3, VLAD TEPES P.O. Box 6965 MLD 277028 KISHINEV
NORVEGE N.L.F.	Norges Lastebileier Forbund	Trondheimsv 2 Box 4658 Sofienberg OSLO 5
PAYS-BAS S.C.T.	Service Centrum Transport	Treubstraat 27 NL 2288 EH RIJSWIJK
PAYS-BAS T.L.N.	Transport en Logistiek Nederland	Plein Van de Verenigde 15 NL 2719 EG ZOETERMEER
PAYS-BAS K.N.V.	Koninklijk Nederlands Vervoer	SP 188 NL 2511 BU DEN HAAG
PAYS-BAS E.V.O.	Algemene Verladere en Eigen Vervoerders Organisatie	Kadelap 27.000 AJ Zoetermeer Postbus 350
PAYS-BAS S.I.E.V.	Stichting Inschrijving Eigen Vervoer	Postbus 130 2700 AC Zoetermeer
POLOGNE Z.M.P.D.	Association des Transporteurs Routiers Internationaux en Pologne	Al. Jana Pawla II 78 175 VARSOVIE
PORTUGAL A.N.T.R.A.M.	Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias	Rua Dr. Antonio Candido, 8 Lisbonne 1
ROUMANIE A.R.T.R.I.	Asociația Română Pentru Transporturi Rutice Internaționale	Calea Rahovei 196 75268 Bucarest 5
ROUMANIE U.N.T.R.R.	Union Nationale des Transporteurs Routiers de Roumanie	Str. Lipscani N° 104 Sector 3 Bucarest
ROYAUME-UNI R.H.A.	Road Haulage Association	Roadway House 35, Monument Hill Weybridge Surrey KT 13.8RN

ROYAUME-UNI F.T.A.	Freight Transport Association	Hermes House St-John's Road Tunbridge Wells Kent TN 4.9UZ
RUSSIE A.S.M.A.P.	Association of International Road Carriers	11, 2-j, Lesnoy per RU 125047 MOSCOU
REPUBLIQUE SLOVAQUE C.E.S.A.M.A.D. SLOVAKIA	Association des Transporteurs Internationaux Slovaques	Levická 1 SK 82640 BRATISLAVA
SLOVENIE (Slovénie et Croatie)	INTERTRANSPORT	Poslovna Skupnost o-Sol-o 61001 Ljubljana Cesta 7 KORPUSA 1
SUEDE S.A	Svenska Akeriforbundet	Vendevagen 90, Box 30175 S182.15 DANDERYD
SUISSE A.S.T.A.G.	Association Suisse des Transports Routiers	Weissenbühlweg 3 3007 BERNE
REPUBLIQUE TCHEQUE C.E.S.M.A.D. BOHEMIA	Association des Transporteurs Internationaux Tchèques	Nad Sokolovno, 117/1 14700 PRAGUE 4
TUNISIE C.C.T.	Chambre de Commerce et d'Industrie de Tunis	1, rue des Entrepreneurs 1000 TUNIS
TURQUIE U.C.C.I.M.C.E.	Union of Chambers of Commerce Industry & Commodity Exchanges	Atatürk Bulvari 149 ANKARA
UKRAINE AIRCU	ASMAP UA	38 Shota Rustavely Street 252023 Kiev
YUGOSLAVIE (sauf Slovénie et Croatie) P.K.J.	Privredna Komora Jugoslavije	Terazije 23/5 P.O. Box 47 11000 BELGRAD

ANNEXE B-VII

Liste des marchandises sensibles en régime TIR au 01.08.96.

CODE SH	DESCRIPTION	QUANTITES MINIMALES	QUANTITES MAXIMALES
02.01	Viandes des animaux de l'espèce bovine, fraîches ou réfrigérées	4.000 kg (1)	
02.02	Viandes des animaux de l'espèce bovine, congelées	6.000 kg (1)	
02.03	Viandes des animaux de l'espèce porcine, fraîches, réfrigérées ou congelées	8.000 kg (1)	
ex 04.02	Poudre de lait	10.000 kg (1)	
04.05	Beurre et autres matières grasses du lait	6.000 kg (1)	
17.01	Sucre	12.500 kg (1)	
ex 22.08	Eaux de vie, liqueurs et autres boissons spiritueuses		5 hl (3)
ex 24.02	Cigarettes		70.000 unités (3)

(1) : Le double de la quantité correspondant au montant forfaitaire de 7000 écus

(2) : Produit nouvellement introduit, quantité correspondant au montant forfaitaire de 7.000 écus

(3) : Les quantités correspondent à celles admises par la note explicative 0.8.3. de l'annexe 6 de la Convention TIR de 1975 (en vigueur à partir du 1.08.95).

DIRECTION GENERALE DES DOUANES	
ET DROITS INDIRECTS	
Direction de	
	SERVICE DES CARNETS TIR
Bureau des douanes de.	8 place de la CONCORDE
Personne chargée du dossier:	75008 PARIS
<i>Lettre en recommandée avec accusé de réception</i>	

OBJET: NOTIFICATION DE NON APUREMENT D'UNE OPERATION TIR(*).

NOTIFICATION DE DECHARGE AVEC RESERVES D'UNE OPERATION TIR.

P.J : Photocopie du manifeste

Je vous informe que pour le motif repris en objet, il n'a pu être procédé à l'apurement du carnet TIR dont une copie du manifeste est jointe à la présente:

N° du carnet:

Date d'enregistrement:

En conséquence en application de l'article 11 de la convention, je vous invite à apporter, dans un délai de trois mois à compter de la date de la réception de la présente, la preuve de la régularité de l'opération. A défaut de celle-ci, vous serez tenus de procéder au paiement des droits et taxes conformément aux dispositions de la convention TIR.

Signature et cachet de douane

* Rayer la mention inutile

ANNEXE B - IX

COMPETENCE TERRITORIALE DES DIRECTIONS REGIONALES DES DOUANES

en matière d'agrément des véhicules au régime TIR

DEPARTEMENTS	SIEGE DES DIRECTIONS COMPETENTES
01 Ain	Lyon ; Chambéry ; Annecy.
02 Aisne	Picardie ; Reims.
03 Allier	Clermont-Ferrand.
04 Alpes-de-Haute-Provence	Nice ; Aix-en-Provence.
05 Alpes (Hautes)	Nice ; Chambéry ; Aix-en-Provence.
06 Alpes-Maritimes	Nice.
07 Ardèche	Lyon ; Montpellier.
08 Ardennes	Reims.
09 Ariège	Toulouse ; Perpignan.
10 Aube	Reims ; Dijon.
11 Aude	Perpignan ; Montpellier ; Toulouse.
12 Aveyron	Toulouse ; Montpellier ; Clermont-Ferrand.
13 Bouches-du-Rhône	Marseille ; Montpellier.
14 Calvados	Caen.
15 Cantal	Clermont-Ferrand.
16 Charente	Poitiers ; Bordeaux.
17 Charente-Maritime	Poitiers ; Bordeaux.

18 Cher	Orléans ; Clermont-Ferrand.
19 Corrèze	Poitiers ; Bordeaux ; Clermont-Ferrand.
2A Corse du Sud	Ajaccio.
2B Haute Corse	Ajaccio.
21 Côte-d'Or	Dijon.
22 Côtes d'Armor	Rennes.
23 Creuse	Poitiers ; Clermont-Ferrand
24 Dordogne	Bordeaux.
25 Doubs	Besançon ; Mulhouse
26 Drôme	Lyon ; Aix-en-Provence ; Chambéry.
27 Eure	Rouen ; Caen.
28 Eure-et-Loir	Orléans.
29 Finistère	Rennes.
30 Gard	Montpellier.
31 Garonne (Haute-)	Toulouse.
32 Gers	Toulouse.
33 Gironde	Bordeaux.
34 Hérault	Montpellier ; Perpignan.
35 Ile-et-Vilaine	Rennes.
36 Indre	Orléans ; Poitiers.
37 Indre-et-Loire	Poitiers ; Orléans.
38 Isère	Chambéry ; Lyon.
39 Jura	Besançon ; Lyon ; Annecy ; Dijon.
40 Landes	Bayonne ; Bordeaux.
41 Loir-et-Cher	Orléans.
42 Loire	Lyon ; Clermont-Ferrand.
43 Loire (Haute)	Clermont-Ferrand ; Lyon
44 Loire-Atlantique	Nantes ; Rennes
45 Loiret	Orléans
46 Lot	Toulouse ; Clermont-Ferrand.
47 Lot-et-Garonne	Bordeaux ; Toulouse.
48 Lozère	Montpellier ; Clermont-Ferrand
49 Maine-et-Loire	Nantes ; Rennes.
50 Manche	Caen ; Rennes.
51 Marne	Reims.
52 Marne (Haute)	Reims ; Dijon ; Nancy.
53 Mayenne	Nantes ; Rennes ; Caen.
54 Meurthe-et-Moselle	Nancy ; Metz.
55 Meuse	Nancy ; Metz
56 Morbihan	Rennes ; Nantes.
57 Moselle	Metz ; Strasbourg ; Nancy.
58 Nièvre	Dijon ; Orléans.
59 Nord	Dunkerque ; Lille ; Valenciennes.
60 Oise	Amiens ; Reims.
61 Orne	Caen ; Orléans.
62 Pas-de-Calais	Dunkerque ; Lille ; Amiens ; Valenciennes.
63 Puy-de-Dôme	Clermont-Ferrand.
64 Pyrénées-Atlantiques	Bayonne.
65 Pyrénées (Hautes)	Toulouse ; Bayonne.
66 Pyrénées Orientales	Perpignan.

67 Rhin (Bas)	Strasbourg ; Metz.
68 Rhin (Haut)	Mulhouse.
69 Rhône	Lyon.
70 Saône (Haute)	Besançon ; Dijon ; Mulhouse
71 Saône-et-Loire	Dijon ; Lyon.
72 Sarthe	Nantes ; Caen ; Orléans.
73 Savoie	Chambéry ; Annecy.
74 Savoie (Haute)	Chambéry ; Annecy.
75 Paris	Paris.
76 SeineMaritime	Le Havre ; Rouen.
77 Seine-et-Marne	Torcy ; Orléans.
78 Yvelynes	Saint Germain en Laye.
79 Sèvres (Deux)	Poitiers, Nantes.
80 Somme	Amiens.
81 Tarn	Toulouse ; Montpellier.
82 Tarn-et-Garonne	Toulouse.
83 Var	Marseille ; Nice ; Aix-en-Provence.
84 Vaucluse	Marseille ; Aix-en-Provence.
85 Vendée	Nantes ; Poitiers.
86 Vienne	Poitiers.
87 Vienne (Haute)	Poitiers ; Clermont-Ferrand.
88 Vosges	Nancy ; Mulhouse ; Strasbourg.
89 Yonne	Dijon ; Orléans.
90 Territoire de Belfort	Besançon ; Mulhouse.
91 Essonne	Saint Germain en Laye.
92 Hauts-de-Seine	Saint Germain en Laye.
93 Seine-Saint-Denis	Torcy.
94 Val-de-Marne	Torcy.
95 Val d'Oise	Saint Germain en Laye.

ANNEXE B - XI

Utilisation d'étiquettes destinées à être apposées sur les carnets TIR qui accompagnent des marchandises pour lesquelles a été délivré un exemplaire de contrôle T5

Le format des étiquettes est d'environ 120 x 80 millimètres. Elles sont munies d'une perforation au milieu pour rendre détachables les deux volets qu'elles comportent. Une partie du verso de chaque volet est gommé.

L'exportateur appose le volet 1 des étiquettes sur l'original de l'exemplaire de contrôle T5 et le volet 2 sur la couverture du carnet TIR.

Ces volets doivent être apposés de façon à ne pas rendre illisibles les mentions inscrites sur le document.

ANNEXE B - XII

VEHICULES A RIDEAUX LATERAUX COULISSANTS (1-2-3)

Modifications proposées, actuellement présentées pour acceptation au groupe de travail de la Commission Economique pour l'Europe - Comité des Transports intérieurs, des Nations-Unies

Attention : Les croquis décrivant ce nouveau type de rideaux latéraux se trouvent à la suite du présent texte.

1 – Le matériau utilisé pour ces rideaux latéraux est conforme aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 3 de l'annexe 2 de la Convention (§ B-145), puisqu'ils sont en tissu recouvert de matière plastique, non extensible et suffisamment résistant.

2 – L'extrémité inférieure du rideau est fixée au véhicule conformément aux dispositions de l'alinéa a) du paragraphe 6 de l'article 3 de l'annexe 2

de la Convention (§ B-150), au moyen d'anneaux et d'œillets en métal.

La prescription évoquée au paragraphe 8 de l'article 3 de l'annexe 2 de la Convention (§ B-161) est aussi satisfaite puisque tant les anneaux que les œillets ne sont pas séparés par plus de 200mm.

De plus, la prescription énoncée au paragraphe 9 de l'article 3 de l'annexe 2 de la Convention (§ B-162) est aussi satisfaite puisque le câble utilisé est en acier.

3 – L'extrémité supérieure du rideau est fixée au véhicule conformément aux dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 6 de l'article 3 de l'annexe 2 de la Convention (§ B-158), au moyen d'un rabat de la bâche attaché de manière permanente à la carrosserie du véhicule.

La prescription énoncée dans la note explicative 2.3.6 b) (du § B-158) est aussi satisfaite, puisque le rabat de la bâche est attaché de manière permanente à la carrosserie du véhicule et que la bâche est maintenue en place par une bande de métal fixée à la carrosserie du véhicule au moyen de dispositifs d'assemblage conformes à l'alinéa a) de la note explicative 2.2.1. de l'annexe 6 (§ B-126). Le rideau et le rabat de bâche sont fixés conformément aux prescriptions énoncées à l'alinéa a) du paragraphe 6 de l'article 3 de l'annexe 2 de la Convention (§ B-150), au moyen d'anneaux et d'œillets en métal.

La prescription énoncée au paragraphe 8 de l'article 3 de l'annexe 2 de la Convention (§ B-161) est aussi satisfaite puisque l'intervalle aussi bien entre les anneaux qu'entre les œillets ne dépasse pas 200mm.

Le paragraphe 9 de l'article 3 de l'annexe 2 de la Convention (§ B-162) est aussi satisfait puisqu'une lanière est utilisée.

Ladite lanière satisfait aussi aux prescriptions qu'au paragraphe 11 a) iii) (§ B-164.1.b) en ce qui concerne le matériau utilisé, les dimensions et la forme.

4 – Les extrémités du rideau sont fixées aux tiges métalliques autour desquelles elles viennent s'enrouler, et le rideau est maintenu tendu au moyen d'une roue à rochet. Comme cette installation n'est pas conforme à l'article 3 de l'annexe 2 de la Convention, le rabat de la bâche est de nouveau utilisé. Le rabat de la bâche est soudé au rideau conformément au paragraphe 4 de l'article 3 de l'annexe 2 de la Convention (§ B-147.D). Le rabat de la bâche est fixé à la carrosserie du véhicule conformément aux prescriptions de l'alinéa a) du paragraphe 6 de l'article 3 de l'annexe 2 de la Convention (§ B-150), au moyen d'anneaux et d'œillets en métal.

La prescription énoncée au paragraphe 8 de l'article 3 de l'annexe 2 de la Convention (§ B-161) est aussi satisfaite puisque les anneaux aussi bien que les œillets ne sont pas séparés par plus de 200mm.

La prescription énoncée au paragraphe 9 de l'article 3 de l'annexe 2 de la Convention (§ B-162) est aussi satisfaite puisqu'une lanière est utilisée.

La lanière est conforme aux prescriptions énoncées au paragraphe 11 a) iii) (§ B-164.1.b) en ce qui concerne son matériau constitutif, ses dimensions et sa forme.

La fixation des lanières est conforme aux dispositions de la note explicative 2.3.11 a) –2 (Note explicative du § B-164.B) ainsi qu'aux observations relatives à ladite note explicative.

ANNEXE B - XIII

1 - Liste des bureaux ouverts au TIR en Bélarus et en fédération de Russie ([1-2-3-4-5-6-7](#))

[2 – Bureaux de passage au Kazakhstan](#)

[SUITE DU BOD...](#)