



**Conseil Économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/2000/6
13 décembre 1999

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports

(Quatre-vingt-quatorzième session,
21-25 février 2000,
point 7 c) viii) de l'ordre du jour)

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

Application de la Convention

Validité des véhicules à rideaux latéraux

Note du secrétariat

1. En 1989 et 1990, le Groupe de travail avait, pour la première fois, étudié la validité des compartiments de chargement à rideaux latéraux. En principe, ces compartiments étaient munis de toits et de portes arrière pleins, mais les côtés étaient recouverts de bâches coulissantes pliables, suspendues à un rail par des roulettes fixées à la bâche.
2. À cette époque, le Groupe de travail, examinant l'exemple fourni par la Belgique au sujet d'un tel compartiment de chargement (TRANS/WP.30/R.32), avait estimé que ce type de construction ne pouvait être agréé pour le transport sous scellement douanier car certains des éléments utilisés, en particulier les supports de bâche se déplaçant dans des rails situés sous la partie latérale du toit du compartiment de chargement pourraient ne pas respecter les principes de base de l'article premier de l'annexe 2 à la Convention.

3. En outre, le Groupe de travail avait fait observer que certains éléments de la construction n'étaient pas encore abordés dans la Convention et pouvaient nécessiter une modification de ses dispositions. Il s'agissait en particulier : de la suspension de la bâche à un rail de guidage fixé au toit et de la protection proposée au moyen de plaques métalliques fixes; du tendeur horizontal et de l'application à celui-ci du scellement douanier; et de la fixation des bâches sur les côtés avant ou arrière du compartiment de chargement. En outre, ce type de construction nécessitait l'emploi de plusieurs bâches alors que le paragraphe 2 de l'article 3 de l'annexe 2 à la Convention semblait n'autoriser que l'emploi d'une seule bâche (TRANS/WP.30/131, par. 21 à 24; TRANS/WP.30/133, par. 33 à 37).

4. En 1996, le Groupe de travail avait une fois de plus étudié la validité des véhicules à rideaux latéraux, sur la base d'un autre type de construction décrit dans un document présenté par le Royaume-Uni (TRANS/WP.30/R.166). Certaines délégations avaient alors estimé que ce type de construction présentait les conditions de sécurité douanière voulues, mais que la visite aux bureaux de douane serait très compliquée et prendrait beaucoup de temps (TRANS/WP.30/168, par. 39).

5. Notant que cette question restée en suspens était une cause de préoccupation pour les transporteurs et les autorités douanières, et sur la base d'un autre type de construction de rideaux latéraux décrit dans un document présenté par la République tchèque (TRANS/WP.30/1998/14), le Groupe de travail avait, en 1998, continué l'examen de la question afin d'orienter les transporteurs et les fabricants de compartiments de chargement au sujet du type de compartiment de charge à rideaux latéraux susceptible d'être admis au transport sous scellement douanier. Plusieurs délégations avaient approuvé les conclusions exposées par les autorités douanières tchèques dans le document TRANS/WP.30/1998/14, selon lesquelles la construction d'un véhicule à rideaux latéraux décrite dans ce document répondait aux conditions de sécurité douanière et aux dispositions de l'annexe 2 de la Convention.

6. Toutefois, avant de prendre une décision définitive sur la question de savoir a) si la description technique des véhicules à rideaux latéraux devait être incluse dans les annexes techniques de la Convention, b) si le Groupe de travail devait exprimer une opinion, éventuellement sous la forme d'un commentaire, sur la validité des véhicules à rideaux latéraux à condition que leur construction soit conforme aux dispositions des paragraphes 6, 8 et 9 de l'article 3 de l'annexe 2, ainsi que de l'annexe 6 de la Convention, ou c) s'il fallait laisser aux autorités nationales la liberté d'homologuer ces véhicules selon leurs propres critères, le Groupe de travail avait décidé de demander au secrétariat de rédiger un projet de commentaire qui pourrait être inclus dans le Manuel TIR et d'en reprendre l'examen à sa prochaine session (TRANS/WP.30/184, par. 59 à 61).

7. À sa quatre-vingt-treizième session, le Groupe de travail avait fait observer que le secrétariat, dans le document TRANS/WP.30/1999/15, avait dressé un bilan fidèle des discussions tenues à ce sujet lors de sessions précédentes. Le Groupe de travail avait estimé qu'il semblait acceptable d'élaborer un commentaire générique à incorporer dans le Manuel TIR, comme l'avait proposé le secrétariat dans le document susmentionné, et qu'il faudrait l'examiner à la prochaine session en vue de l'adopter puis de le faire entériner par le Comité de gestion TIR (TRANS/WP.30/186, par. 57 et 58).

8. Conformément à ce mandat, le secrétariat reproduit ci-après les conclusions de sa brève analyse des questions techniques pertinentes, qui avaient déjà été présentées sous la cote TRANS/WP.30/1999/15 (anglais seulement). Il reproduit aussi sa proposition de commentaire à incorporer dans le Manuel TIR, étant entendu que pareil commentaire générique ne donnait pas nécessairement assez de détails techniques pour fournir aux autorités nationales d'homologation des orientations claires sur la question.

9. Lors de l'examen de la question de la validité des véhicules à rideaux latéraux, il conviendra de tenir compte des trois points suivants :

a) Les consultations avec les représentants de l'industrie des transports ont permis d'établir qu'un grand nombre de véhicules munis de compartiments de chargement à rideaux latéraux ont apparemment été déjà admis au transport sous scellement douanier au titre de la Convention dans un certain nombre de pays européens;

b) Il existe en Europe divers types de véhicules à rideaux latéraux, avec différentes caractéristiques techniques et différents niveaux de sécurité douanière qu'il n'est pas aisé de différencier;

c) Si dans certains pays les compartiments de chargement à rideaux latéraux sont admis au transport sous scellement douanier, dans d'autres les autorités douanières interdisent purement et simplement l'utilisation de tout type de compartiment de chargement à rideaux latéraux et considèrent que les certificats d'homologation correspondants délivrés par les autorités compétentes d'un autre pays ne sont pas valides.

10. Il semble donc tout à fait nécessaire de préciser, au titre de la Convention, la validité de ce compartiment de chargement spécifique qui, par ses caractéristiques techniques, autorise des procédures de chargement et de déchargement performantes.

11. En ce qui concerne l'examen antérieur de la question par le Groupe de travail, le secrétariat est d'avis que les dispositions pertinentes de l'article 3 de l'annexe 2 à la Convention où il est fait état de "la bâche", ne devraient pas nécessairement être interprétées comme excluant la possibilité d'employer plusieurs bâches, pour autant que soient satisfaites les dispositions de l'article premier de l'annexe 2 à la Convention relatives à la sécurité douanière et à l'apposition des scellements douaniers. Il ne faut pas oublier que les dispositions de l'article 3 de l'annexe 3 à la Convention ont été rédigées à une époque où les constructions modernes de compartiments de chargement, consistant en plusieurs bâches comme dans le cas des compartiments de chargement à rideaux latéraux, n'existaient pas et où l'on n'envisageait pas qu'elles puissent intéresser l'industrie des transports.

12. Étant donné qu'il existe plusieurs types de compartiment de chargement à rideaux latéraux, qu'il est difficile de distinguer et dont les caractéristiques techniques évoluent sans cesse, il semble judicieux de laisser à la discrétion des autorités nationales d'homologation compétentes le soin d'examiner en détail, éventuellement au cas par cas, la validité de ces constructions au regard de la Convention. En outre, étant donné que les dispositions de la Convention, en particulier celles de ses annexes techniques, devraient rester aussi génériques et, partant, aussi souples que possible, le secrétariat estime qu'il ne faudrait prescrire dans la Convention aucun type spécifique de compartiments de chargement à rideaux latéraux jugés satisfaire aux

conditions de sécurité douanière, qui ne pourront par ailleurs jamais être décrits en détail dans le Manuel TIR.

13. Pour ces raisons, le secrétariat propose d'incorporer dans le Manuel TIR le commentaire général ci-après. Il a pour objectif de fournir aux autorités d'homologation une orientation générale sur la validité, au regard de la Convention, des compartiments de chargement à rideaux latéraux et d'assurer l'exécution ininterrompue des opérations TIR dans toutes les Parties contractantes :

"Commentaire

Validité des compartiments de chargement à rideaux latéraux

Lors de l'homologation des compartiments de chargement à rideaux latéraux, il faudrait veiller particulièrement à ce que les dispositions de l'article 3 de l'annexe 2, et en particulier des paragraphes 6, 8 et 9, conjointement avec celles de l'article premier de l'annexe 2 de la Convention, soient respectées. Il est recommandé de s'intéresser en particulier aux caractéristiques suivantes des compartiments de chargement à rideaux latéraux : a) la suspension de la bâche à un rail de guidage fixé au toit et sa protection; b) le mécanisme de tension des bâches coulissantes et de l'application à celui-ci du scellement douanier; et c) la fixation des bâches sur les côtés avant ou arrière du compartiment de chargement.

Les véhicules agréés par les autorités compétentes des Parties contractantes selon les dispositions de la Convention, en particulier celles de l'annexe 2, article premier et article 3, paragraphes 6, 8 et 9, devraient, en principe être acceptées par les autres Parties contractantes."

14. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner ce projet de commentaire, l'adopter et le faire entériner par le Comité de gestion TIR.
