No. 16510

MULTILATERAL

Customs Convention on the international transport of goods under cover of TIR carnets (TIR Convention) (with annexes). Concluded at Geneva on 14 November 1975

Authentic texts: English, French and Russian.

Registered ex officio *on 20 March 1978.*

MULTILATÉRAL

Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) [avec annexes]. Conclue à Genève le 14 novembre 1975

Textes authentiques : anglais, français et russe.

Enregistrée d'office le 20 mars 1978.

CONVENTION[1] DOUANIÈRE RELATIVE AU TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES SOUS LE COUVERT DE CARNETS TIR (CONVENTION TIR)

Les Parties contractantes,

Désireuses de faciliter les transports internationaux de marchandises par véhicules routiers;

Considérant que l'amélioration des conditions des transports constitue un des facteurs essentiels au développement de la coopération entre elles;

Déclarant se prononcer en faveur d'une simplification et d'une harmonisation des formalités administratives dans le domaine des transports internationaux, en particulier aux frontières;

Sont convenues de ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

a) DÉFINITIONS

Article premier

Aux fins de la présente Convention, on entend :

a) 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 présente Convention;

b) 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

[1] Entrée en vigueur à l'égard des Etats indiqués ci-après le 20 mars 1978, soit six mois après la date à laquelle cinq Etats l'avaient signée à titre définitif ou avaient déposé leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, conformément à l'article 53, paragraphe 1 :

Etat	*Date de la signature définitive (s) ou date du dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (a)*
Autriche	13 mai 1977
France	30 décembre 1976 *s*
Malte	18 février 1977 *a*
Suède	17 décembre 1976 *s*
Yougoslavie	20 septembre 1977

Par la suite, la Convention est entrée en vigueur pour les Etats suivants six mois après la date du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, conformément à l'article 53, paragraphe 2 :

Etat	*Date de dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion (a)*
Tunisie (Avec effet au 13 avril 1978.)	13 octobre 1977
Bulgarie* (Avec effet au 20 avril 1978.)	20 octobre 1977 *a*
Suisse (Avec effet au 3 août 1978.)	3 février 1978
Finlande (Avec effet au 27 août 1978.)	27 février 1978
Hongrie* (Avec effet au 9 septembre 1978.)	9 mars 1978

* Voir p. 296 du présent volume pour le texte des réserves et déclarations faites lors de la ratification ou de l'adhésion.

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;

c) Par «véhicule routier», non seulement un véhicule routier à moteur, mais aussi toute remorque ou semi-remorque conçue pour y être attelée;

d) Par «ensemble de véhicules», des véhicules couplés qui participent à la circulation routière comme une unité;

e) Par «conteneur», un engin de transport (cadre, citerne amovible ou autre engin analogue) :

i) Constituant un compartiment, totalement ou partiellement clos, destiné à contenir des marchandises;

ii) Ayant un caractère permanent et étant, de ce fait, suffisamment résistant pour permettre son usage répété;

iii) Spécialement conçu pour faciliter le transport de marchandises, sans rupture de charge, par un ou plusieurs modes de transport;

iv) Conçu de manière à être aisément manipulé, notamment lors de son transbordement d'un mode de transport à un autre;

v) Conçu de façon à être facile à remplir et à vider; et

vi) D'un volume intérieur d'au moins un mètre cube;

Les «carrosseries amovibles» sont assimilées aux conteneurs;

f) Par «bureau de douane de départ», tout bureau de douane d'une Partie contractante où commence, pour tout ou partie du chargement, le transport international sous le régime TIR;

g) Par «bureau de douane de destination», tout bureau de douane d'une Partie contractante où prend fin, pour tout ou partie du chargement, le transport international sous le régime TIR;

h) Par «bureau de douane de passage», tout bureau de douane d'une Partie contractante par lequel un véhicule routier, un ensemble de véhicules ou un conteneur est importé ou exporté au cours d'une opération TIR;

j) Par «personnes», à la fois les personnes physiques et les personnes morales;

k) 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;

l) 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.

b) CHAMP D'APPLICATION

Article 2

La présente Convention vise les transports de marchandises effectués sans rupture de charge, à travers une ou plusieurs frontières, d'un bureau de douane de départ d'une Partie contractante à un bureau de douane de destination d'une autre Partie contractante, ou de la même Partie contractante, dans des véhicules routiers, des ensembles de véhicules ou dans des conteneurs, à condition qu'une partie du trajet entre le début de l'opération TIR et son achèvement se fasse par route.

Article 3

Pour bénéficier des dispositions de la présente Convention :

a) Les transports doivent être effectués :

i) Par des véhicules routiers, des ensembles de véhicules ou des conteneurs préalablement agréés dans les conditions énoncées au chapitre III, *a*; ou

ii) Par d'autres véhicules routiers, d'autres ensembles de véhicules ou d'autres conteneurs s'ils se font conformément aux conditions énoncées au chapitre III, *c*;

b) Les transports doivent avoir lieu sous la garantie d'associations agréées conformément aux dispositions de l'article 6 et doivent être effectués sous le couvert d'un carnet TIR conforme au modèle reproduit à l'annexe 1 de la présente Convention.

c) PRINCIPES

Article 4

Les marchandises transportées sans le régime TIR ne seront pas assujetties au paiement ou à la consignation des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation aux bureaux de douane de passage.

Article 5

1. Les marchandises transportées sous le régime TIR dans des véhicules routiers, des ensembles de véhicules ou des conteneurs scellés ne seront pas, en règle générale, soumises à la visite par la douane aux bureaux de passage.

2. Toutefois, en vue d'éviter des abus, les autorités douanières pourront, exceptionnellement et notamment lorsqu'il y a soupçon d'irrégularité, procéder à ces bureaux à la visite des marchandises.

CHAPITRE II. DÉLIVRANCE DES CARNETS TIR; RESPONSABILITÉ DES ASSOCIATIONS GARANTES

Article 6

1. Sous les conditions et garanties qu'elle déterminera, chaque Partie contractante pourra habiliter des associations à délivrer les carnets TIR, soit directement, soit par l'intermédiaire d'associations correspondantes, et à se porter caution.

2. Une association ne pourra être agréée dans un pays que si sa garantie s'étend également aux responsabilités encourues dans ce pays à l'occasion d'opérations sous le couvert de carnets TIR délivrés par des associations étrangères affiliées à l'organisation internationale à laquelle elle est elle-même affiliée.

Article 7

Seront admises au bénéfice de la franchise des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation et ne seront soumises à aucune prohibition ou restriction d'importation et d'exportation les formules de carnets TIR expédiées aux associations garantes par les associations étrangères correspondantes ou par des organisations internationales.

Article 8

1. L'association garante s'engagera à acquitter les droits et taxes à l'importation ou à l'exportation exigibles, majorés, s'il y a lieu, des intérêts de retard qui auraient dû être acquittés en vertu des lois et règlements douaniers du pays dans lequel une irrégularité relative à l'opération TIR aura été relevée. Elle sera tenue, conjointement et solidairement avec les personnes redevables des sommes visées ci-dessus, au paiement de ces sommes.

2. Lorsque les lois et règlements d'une Partie contractante ne prévoient pas le paiement des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation dans les cas prévus au paragraphe 1 ci-dessus, l'association garante s'engagera à acquitter, dans les mêmes conditions, une somme égale au montant des droits et taxes à l'importation ou à l'exportation, majorés, s'il y a lieu, des intérêts de retard.

3. Chaque Partie contractante déterminera le montant maximum, par carnet TIR, des sommes qui peuvent être exigées de l'association garante au titre des dispositions des paragraphes 1 et 2 ci-dessus.

4. L'association garante deviendra responsable à l'égard des autorités du pays où est situé le bureau de douane de départ à partir du moment où le carnet TIR aura été pris en charge par le bureau de douane. Dans les pays suivants traversés au cours d'une opération de transport de marchandises sous le régime TIR, cette responsabilité commencera lorsque les marchandises seront importées ou, en cas de suspension de l'opération TIR conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 26, lorsque le carnet TIR sera pris en charge par le bureau de douane où l'opération TIR est reprise.

5. La responsabilité de l'association garante s'étendra 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 dans la partie scellée du véhicule routier ou dans le conteneur scellé; elle ne s'étendra à aucune autre marchandise.

6. Pour déterminer les droits et taxes visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, les indications relatives aux marchandises figurant au carnet TIR vaudront jusqu'à preuve du contraire.

7. Lorsque les sommes visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article deviennent exigibles, les autorités compétentes doivent, dans la mesure du possible, en requérir le paiement de la (ou des) personne(s) directement redevable(s) de ces sommes avant d'introduire une réclamation près l'association garante.

Article 9

1. L'association garante fixe la période de validité du carnet TIR en spécifiant un dernier jour de validité au-delà duquel le carnet ne peut être présenté au bureau de douane de départ pour la prise en charge.

2. Pourvu qu'il ait été pris en charge au bureau de douane de départ, le dernier jour de validité, ou avant cette date, comme il est prévu au paragraphe 1 ci-dessus, le carnet demeurera valable jusqu'à l'achèvement de l'opération TIR au bureau de douane de destination.

Article 10

1. Le carnet TIR peut être déchargé avec ou sans réserve; si des réserves sont faites, elles doivent se rapporter à des faits liés à l'opération TIR elle-même. Ces faits doivent être indiqués sur le carnet TIR.

2. Lorsque les autorités douanières d'un pays auront déchargé sans réserve un carnet TIR, elles ne pourront plus réclamer à l'association garante le paiement des

sommes visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8, à moins que le certificat de décharge n'ait été obtenu d'une façon abusive ou frauduleuse.

Article 11

1. En cas de non-décharge d'un carnet TIR, ou lorsque la décharge d'un carnet TIR comporte des réserves, les autorités compétentes n'auront pas le droit d'exiger de l'association garante le paiement des sommes visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8 si, dans un délai d'un an à compter de la date de la prise en charge du carnet TIR par ces autorités, elles n'ont pas avisé par écrit l'association de la non-décharge ou de la décharge avec réserves. Cette disposition sera également applicable en cas de décharge obtenue d'une façon abusive ou frauduleuse, mais alors le délai sera de deux ans.

2. La demande de paiement des sommes visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8 sera adressée à l'association garante au plus tôt trois mois à compter de la date à laquelle cette association a été avisée que le carnet n'a pas été déchargé, qu'il a été déchargé avec réserves ou que la décharge a été obtenue d'une façon abusive ou frauduleuse, et au plus tard deux ans à compter de cette même date. Toutefois, en ce qui concerne les cas qui sont déférés à la justice dans le délai sus-indiqué de deux ans, la demande de paiement sera adressée dans un délai d'un an à compter de la date à laquelle la décision judiciaire est devenue exécutoire.

3. Pour acquitter les sommes exigées, l'association garante disposera d'un délai de trois mois à compter de la date de la demande de paiement qui lui aura été adressée. L'association obtiendra le remboursement des sommes versées si, dans les deux ans suivant la date de la demande de paiement, il a été établi à la satisfaction des autorités douanières qu'aucune irrégularité n'a été commise en ce qui concerne l'opération de transport en cause.

CHAPITRE III. TRANSPORT DE MARCHANDISES SOUS CARNET TIR

a) AGRÉMENT DES VÉHICULES ET DES CONTENEURS

Article 12

Pour bénéficier des dispositions des sections *a* et *b* du présent chapitre, chaque véhicule routier doit satisfaire, par sa construction et son équipement, aux conditions définies à l'annexe 2 de la présente Convention et doit avoir été agréé selon la procédure définie à l'annexe 3 de la présente Convention. Le certificat d'agrément doit être conforme au modèle de l'annexe 4.

Article 13

1. Pour bénéficier des dispositions des sections *a* et *b* du présent chapitre, les conteneurs doivent être construits conformément aux conditions définies dans la première partie de l'annexe 7 et doivent avoir été agréés selon la procédure définie dans la deuxième partie de cette annexe.

2. Les conteneurs agréés pour le transport de marchandises sous scellement douanier en application de la Convention douanière relative aux containers de 1956[1], des accords passés sous l'égide des Nations Unies qui en ont découlé, de la Convention douanière relative aux conteneurs de 1972[2], ou de tous actes internationaux qui remplaceraient ou

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 338, p. 103.
[2] *Ibid.*, vol. 988, p. 43.

modifieraient cette dernière Convention, sont considérés comme répondant aux dispositions du paragraphe 1 ci-dessus et doivent être acceptés pour le transport sous le régime TIR sans nouvel agrément.

Article 14

1. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser de reconnaître la validité de l'agrément des véhicules routiers ou des conteneurs qui ne satisfont pas aux conditions prévues aux articles 12 et 13 ci-dessus. Toutefois, les Parties contractantes éviteront de retarder le transport lorsque les défauts constatés sont d'importance mineure et ne créent aucun risque de fraude.

2. Avant d'être réutilisé pour le transport de marchandises sous scellement douanier, le véhicule routier ou le conteneur qui ne répond plus aux conditions ayant motivé son agrément devra, soit être remis dans son état initial, soit faire l'objet d'un nouvel agrément.

b) PROCÉDURE DE TRANSPORT SOUS COUVERT D'UN CARNET TIR

Article 15

1. Aucun document douanier particulier ne sera exigé pour l'importation temporaire du véhicule routier, de l'ensemble de véhicules ou du conteneur utilisés pour le transport de marchandises sous le régime TIR. Aucune garantie ne sera exigée pour le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne sauraient empêcher une Partie contractante d'exiger l'accomplissement, au bureau de douane de destination, des formalités prescrites dans sa réglementation nationale, afin de garantir qu'une fois achevée l'opération TIR le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur seront réexportés.

Article 16

Lorsqu'une opération TIR sera effectuée par un véhicule routier ou par un ensemble de véhicules, une plaque rectangulaire portant l'inscription «TIR» et ayant les caractéristiques mentionnées à l'annexe 5 de la présente Convention sera placée à l'avant, et une autre identique à l'arrière du véhicule routier ou de l'ensemble de véhicules. Ces plaques seront disposées de façon à être bien visibles et elles seront amovibles

Article 17

1. Un seul carnet TIR sera établi par véhicule routier, ou par conteneur. Un carnet TIR unique pourra cependant être établi pour un ensemble de véhicules ou pour plusieurs conteneurs chargés sur un seul véhicule routier ou sur un ensemble de véhicules. Dans ce cas, le manifeste des marchandises du carnet TIR devra reprendre séparément le contenu de chaque véhicule faisant partie d'un ensemble de véhicules ou de chaque conteneur.

2. Le carnet TIR sera valable pour un seul voyage. Il contiendra au moins le nombre de volets détachables de prise en charge et de décharge nécessaire pour le transport en cause.

Article 18

Une opération TIR pourra comporter plusieurs bureaux de douane de départ et de destination, mais, sauf autorisation de la Partie contractante ou des Parties contractantes intéressées,

a) Les bureaux de douane de départ devront être situés dans un seul pays;

b) Les bureaux de douane de destination ne pourront pas être situés dans plus de deux pays;

c) Le nombre total des bureaux de douane de départ et de destination ne pourra dépasser quatre.

Article 19

Les marchandises et le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur seront présentés avec le carnet TIR au bureau de douane de départ. Les autorités douanières du pays de départ prendront les mesures nécessaires pour s'assurer de l'exactitude du manifeste des marchandises et pour l'apposition des scellements douaniers, ou pour le contrôle des scellements douaniers apposés sous la responsabilité desdites autorités douanières par des personnes dûment autorisées.

Article 20

Pour le parcours sur le territoire de leur pays, les autorités douanières pourront fixer un délai et exiger que le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur suivent un itinéraire déterminé.

Article 21

A chaque bureau de douane de passage, ainsi qu'aux bureaux de douane de destination, le véhicule routier, l'ensemble de véhicules ou le conteneur seront présentés aux fins de contrôle aux autorités douanières avec le chargement et le carnet TIR y afférent.

Article 22

1. En règle générale et sauf dans le cas où elles procéderaient à la visite des marchandises en application du paragraphe 2 de l'article 5, les autorités douanières des bureaux de douane de passage de chacune des Parties contractantes accepteront les scellements douaniers des autres Parties contractantes, sous réserve qu'ils soient intacts. Toutefois, lesdites autorités douanières pourront, si les nécessités du contrôle l'exigent, ajouter leurs propres scellements.

2. Les scellements douaniers ainsi acceptés par une Partie contractante bénéficieront sur son territoire de la même protection juridique que les scellements nationaux.

Article 23

Les autorités douanières ne doivent

— Faire escorter, aux frais des transporteurs, les véhicules routiers, les ensembles de véhicules ou les conteneurs sur le territoire de leur pays,

— Faire procéder, en cours de route, au contrôle et à la visite du chargement des véhicules routiers, des ensembles de véhicules ou des conteneurs

que dans des cas exceptionnels.

Article 24

Si, en cours de route ou à un bureau de douane de passage, des autorités douanières procèdent à la visite du chargement d'un véhicule routier, d'un ensemble de véhicules ou

d'un conteneur, elles feront mention des nouveaux scellements apposés, ainsi que de la nature des contrôles effectués, sur les volets du carnet TIR utilisés dans leur pays, sur les souches correspondantes et sur les volets restant dans le carnet TIR.

Article 25

Si un scellement douanier est rompu en cours de route, dans des cas autres que ceux prévus aux articles 24 et 35, ou si des marchandises ont péri ou ont été endommagées sans qu'un tel scellement soit rompu, la procédure prévue à l'annexe 1 de la présente Convention pour l'utilisation du carnet TIR sera suivie, sans préjudice de l'application éventuelle des dispositions des législations nationales, et il sera dressé le procès-verbal de constat inséré dans le carnet TIR.

Article 26

1. 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 présente Convention, l'opération TIR sera suspendue durant cette traversée. Dans ce cas les autorités douanières de la Partie contractante dont le territoire est ensuite emprunté accepteront le carnet TIR pour la reprise de l'opération TIR sous réserve que les scellements douaniers et/ou marques d'identification soient demeurés intacts.

2. Il en sera 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 ou lorsque l'utilisation d'un régime de transit douanier n'est pas nécessaire.

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

Article 27

Sous réserve des dispositions de la présente Convention, et en particulier de l'article 18, un autre bureau de douane de destination pourra être substitué à un bureau de douane de destination initialement désigné.

Article 28

A l'arrivée du chargement au bureau de douane de destination, et à condition que les marchandises soient alors placées sous un autre régime douanier ou dédouanées pour la consommation, la décharge du carnet TIR aura lieu sans retard.

c) DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS DE MARCHANDISES PONDÉREUSES OU VOLUMINEUSES

Article 29

1. Les dispositions de la présente section ne seront applicables qu'aux transports de marchandises pondéreuses ou volumineuses telles qu'elles sont définies à l'alinéa *k* de l'article premier de la présente Convention.

2. Lorsque les dispositions de la présente section sont applicables, le transport de marchandises pondéreuses ou volumineuses peut, selon ce que les autorités du bureau de douane de départ décident, s'effectuer avec des véhicules ou des conteneurs non scellés.

3. Les dispositions de la présente section ne seront appliquées que si, de l'avis des autorités du bureau de douane de départ, il est possible d'identifier sans difficulté, grâce à

la description qui en est donnée, les marchandises pondéreuses ou volumineuses transportées, ainsi que, le cas échéant, les accessoires transportés en même temps, ou de les munir de scellements douaniers et/ou de marques d'identification, de façon à empêcher toute substitution ou soustraction de ces marchandises sans qu'il en subsiste des indices manifestes.

Article 30

Toutes les dispositions de la présente Convention auxquelles il n'est pas dérogé par les dispositions particulières de la présente section sont applicables au transport des marchandises pondéreuses ou volumineuses sous le régime TIR.

Article 31

La responsabilité de l'association garante s'étendra 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.

Article 32

Le carnet TIR utilisé devra porter sur sa couverture et sur tous ses volets l'indication «marchandises pondéreuses ou volumineuses» en caractères gras, en anglais ou en français.

Article 33

Les autorités du bureau de douane de départ pourront exiger que des listes de colisage, des photos, des plans, etc. qui s'avèrent nécessaires pour l'identification des marchandises transportées soient annexés au carnet TIR. Dans ce cas, elles apposeront un visa sur ces documents, un exemplaire desdits documents sera attaché au verso de la page de couverture du carnet TIR et tous les manifestes du carnet feront mention desdits documents.

Article 34

Les autorités des bureaux de douane de passage de chacune des Parties contractantes accepteront les scellements douaniers et/ou marques d'identification apposés par les autorités compétentes des autres Parties contractantes. Elles pourront toutefois ajouter d'autres scellements et/ou marques d'identification, et feront mention sur les volets du carnet TIR utilisés dans leur pays, sur les souches correspondantes et sur les volets restant dans le carnet TIR des nouveaux scellements et/ou marques d'identification apposés.

Article 35

Si, en cours de route ou à un bureau de douane de passage, les autorités douanières procédant à la visite du chargement sont amenées à rompre les scellements et/ou à enlever les marques d'identification, elles feront mention sur les volets du carnet TIR utilisés dans leur pays, sur les souches correspondantes et sur les volets restant dans le carnet TIR des nouveaux scellements et/ou marques d'identification apposés.

CHAPITRE IV. IRRÉGULARITÉS

Article 36

Toute infraction aux dispositions de la présente Convention exposera le contrevenant, dans le pays où l'infraction a été commise, aux sanctions prévues par la législation de ce pays.

Article 37

Lorsqu'il n'est pas possible de déterminer le territoire sur lequel une irrégularité a été commise, elle est réputée avoir été commise sur le territoire de la Partie contractante où elle a été constatée.

Article 38

1. Chaque Partie contractante aura le droit d'exclure, temporairement ou à titre définitif, du bénéfice des dispositions de la présente Convention, toute personne coupable d'infraction grave aux lois ou règlements de douane applicables aux transports internationaux de marchandises.

2. Cette exclusion sera immédiatement notifiée aux autorités douanières de la Partie contractante sur le territoire de laquelle la personne en cause est établie ou domiciliée, ainsi qu'à la ou aux association(s) garante(s) du pays dans lequel l'infraction aura été commise.

Article 39

Lorsque les opérations TIR sont reconnues régulières par ailleurs :

1. Les Parties contractantes ne relèveront pas les différences mineures concernant l'exécution des obligations relatives au délai ou à l'itinéraire.

2. De même, les divergences entre les indications figurant sur le manifeste de marchandises du carnet TIR et le contenu du véhicule routier, d'un ensemble de véhicules ou du conteneur ne seront pas considérées comme des infractions à la charge du titulaire du carnet TIR, au sens de la présente Convention, lorsqu'il sera apporté la preuve, à la satisfaction des autorités compétentes, que ces divergences ne sont pas dues à des erreurs commises en connaissance de cause ou par négligence lors du chargement ou de l'expédition des marchandises ou lors de l'établissement dudit manifeste.

Article 40

Les Administrations douanières des pays de départ et de destination ne retiendront pas à la charge du titulaire du carnet TIR les divergences qui seraient éventuellement constatées dans ces pays lorsque ces divergences concerneront respectivement les régimes douaniers qui auront précédé ou qui auront suivi l'opération TIR et que le titulaire dudit carnet sera hors de cause.

Article 41

Lorsqu'il est établi à la satisfaction des autorités douanières que les marchandises reprises au manifeste d'un carnet TIR ont péri ou ont été irrémédiablement perdues par accident ou par force majeure, ou qu'elles sont manquantes pour des causes tenant à leur nature, la dispense de paiement des droits et taxes normalement exigibles sera accordée.

Article 42

Sur demande motivée d'une Partie contractante, les autorités compétentes des Parties contractantes intéressées par une opération TIR accepteront de communiquer à celle-ci toutes les informations disponibles qui seraient nécessaires pour l'application des dispositions des articles 39, 40 et 41 ci-dessus.

CHAPITRE V. NOTES EXPLICATIVES

Article 43

Les notes explicatives figurant aux annexes 6 et 7 (troisième partie) donnent l'interprétation de certaines dispositions de la présente Convention et de ses annexes. Elles reprennent également certaines pratiques recommandées.

CHAPITRE VI. DISPOSITIONS DIVERSES

Article 44

Chaque Partie contractante octroiera des facilités aux associations garantes intéressées en ce qui concerne :

a) Le transfert des devises nécessaires au règlement des sommes réclamées par les autorités des Parties contractantes en vertu des dispositions reprises à l'article 8 de la présente Convention; et

b) Le transfert des devises nécessaires au paiement des formules de carnet TIR envoyées aux associations garantes par les associations étrangères correspondantes ou par les organisations internationales.

Article 45

Chaque Partie contractante fera publier la liste des bureaux de douane de départ, de passage et de destination qu'elle aura désignés pour l'accomplissement des opérations TIR. Les Parties contractantes dont les territoires sont limitrophes se consulteront pour désigner d'un commun accord les bureaux frontières correspondants et les heures d'ouverture de ceux-ci.

Article 46

1. Pour les opérations douanières mentionnées dans la présente Convention, l'intervention du personnel des douanes ne donnera pas lieu à redevance, exception faite des cas où cette intervention aurait lieu en dehors des jours, heures et emplacements normalement prévus pour de telles opérations.

2. Dans la mesure du possible, les Parties contractantes faciliteront dans les bureaux de douane les opérations douanières relatives aux marchandises périssables.

Article 47

1. Les dispositions de la présente Convention ne font obstacle ni à l'application des restrictions et contrôles dérivant des réglementations nationales et basés sur des considérations de moralité publique, de sécurité publique, d'hygiène ou de santé publique ou sur des considérations d'ordre vétérinaire ou phytopathologique, ni à la perception des sommes exigibles du fait de ces réglementations.

2. Les dispositions de la présente Convention ne font pas obstacle à l'application d'autres dispositions nationales ou internationales réglementant les transports.

Article 48

Aucune disposition de la présente Convention n'exclut le droit pour les Parties contractantes qui forment une union douanière ou économique d'adopter des règles particulières concernant les opérations de transport au départ ou à destination de leurs territoires ou en transit par ceux-ci pour autant que ces règles ne diminuent pas les facilités prévues par la présente Convention.

Article 49

La présente Convention ne fait pas obstacle à l'application des facilités plus grandes que les Parties contractantes accordent ou voudraient accorder, soit par des dispositions unilatérales, soit en vertu d'accords bilatéraux ou multilatéraux, sous réserve que les facilités ainsi accordées n'entravent pas l'application des dispositions de la présente Convention, et en particulier le fonctionnement des opérations TIR.

Article 50

Les Parties contractantes se communiqueront mutuellement, sur demande, les informations nécessaires à l'application des dispositions de la présente Convention, notamment celles relatives à l'agrément des véhicules routiers ou des conteneurs, ainsi qu'aux caractéristiques techniques de leur construction.

Article 51

Les annexes à la présente Convention font partie intégrante de la Convention.

CHAPITRE VII. DISPOSITIONS FINALES

Article 52. SIGNATURE, RATIFICATION, ACCEPTATION, APPROBATION ET ADHÉSION

1. Tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou membres de l'une de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, Parties au statut de la Cour internationale de Justice, et tout autre Etat invité par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies, peuvent devenir Parties contractantes à la présente Convention :

a) En la signant, sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation;

b) En déposant un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation après l'avoir signée sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou

c) En déposant un instrument d'adhésion.

2. La présente Convention sera ouverte du 1er janvier 1976 jusqu'au 31 décembre 1976 inclus, à l'Office des Nations Unies à Genève, à la signature des Etats visés au paragraphe 1 du présent article. Après cette date, elle sera ouverte à leur adhésion.

3. Les unions douanières ou économiques peuvent également, conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, devenir Parties contractantes à la présente Convention en même temps que tous leurs Etats membres ou à n'importe quel moment après que tous leurs Etats membres sont devenus Parties contractantes à ladite Convention. Toutefois, ces unions n'auront pas le droit de vote.

4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 53. ENTRÉE EN VIGUEUR

1. La présente Convention entrera en vigueur six mois après la date à laquelle cinq des Etats mentionnés au paragraphe 1 de l'article 52 l'auront signée sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, ou auront déposé leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Après que cinq des Etats mentionnés au paragraphe 1 de l'article 52 l'auront signée sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou auront déposé leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur, pour toutes les nouvelles Parties contractantes, six mois après la date du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera considéré comme s'appliquant au texte modifié de la présente Convention.

4. Tout instrument de cette nature déposé après l'acceptation d'un amendement mais avant son entrée en vigueur sera considéré comme s'appliquant au texte modifié de la présente Convention à la date de l'entrée en vigueur de l'amendement.

Article 54. DÉNONCIATION

1. Toute Partie contractante pourra dénoncer la présente Convention par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. La dénonciation prendra effet quinze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

3. La validité des carnets TIR pris en charge par le bureau de douane de départ avant la date à laquelle la dénonciation prendra effet ne sera pas affectée par cette dénonciation, et la garantie des associations garantes restera effective selon les conditions de la présente Convention.

Article 55. EXTINCTION

Si, après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le nombre des Etats qui sont Parties contractantes se trouve ramené à moins de cinq pendant une période quelconque de douze mois consécutifs, la présente Convention cessera de produire ses effets à partir de la fin de ladite période de douze mois.

Article 56. ABROGATION DE LA CONVENTION TIR (1959)[1]

1. A son entrée en vigueur, la présente Convention abrogera et remplacera, dans les relations entre les Parties contractantes à la présente Convention, la Convention TIR (1959).

2. Les certificats d'agrément délivrés pour les véhicules routiers et les conteneurs selon les conditions de la Convention TIR (1959) seront acceptés, dans la limite de leur délai de validité, ou sous réserve de renouvellement, pour le transport de marchandises sous scellement douanier par les Parties contractantes à la présente Convention, pourvu que ces véhicules et ces conteneurs continuent de remplir les conditions selon lesquelles ils avaient été agréés à l'origine.

[1] Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 348, p. 13.

Article 57. RÈGLEMENTS DES DIFFÉRENDS

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention sera, autant que possible, réglé par voie de négociation entre les Parties en litige ou d'une autre manière.

2. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui ne peut être réglé de la manière prévue au paragraphe 1 du présent article sera soumis, à la requête de l'une d'entre elles, à un tribunal arbitral composé de la façon suivante : chacune des parties au différend nommera un arbitre et ces arbitres désigneront un autre arbitre qui sera président. Si, trois mois après avoir reçu une requête, l'une des parties n'a pas désigné d'arbitre, ou si les arbitres n'ont pu choisir un président, l'une quelconque de ces parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de procéder à la nomination de l'arbitre ou du président du tribunal arbitral.

3. La décision du tribunal arbitral constitué conformément aux dispositions du paragraphe 2 aura force obligatoire pour les parties au différend.

4. Le tribunal arbitral arrêtera son propre règlement intérieur.

5. Les décisions du tribunal arbitral seront prises à la majorité.

6. Toute controverse qui pourrait surgir entre les parties au différend au sujet de l'interprétation et de l'exécution de la sentence arbitrale pourra être portée par l'une des parties devant le tribunal arbitral qui a rendu la sentence pour être jugée par lui.

Article 58. RÉSERVES

1. Tout Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhérera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les paragraphes 2 à 6 de l'article 57 de la présente Convention. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par ces paragraphes envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Toute Partie contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe 1 du présent article pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

3. A l'exception des réserves prévues au paragraphe 1 du présent article, aucune réserve à la présente Convention ne sera admise.

Article 59. PROCÉDURE D'AMENDEMENT DE LA PRÉSENTE CONVENTION

1. La présente Convention, y compris ses annexes, pourra être modifiée sur proposition d'une Partie contractante suivant la procédure prévue dans le présent article.

2. Tout amendement proposé à la présente Convention sera examiné par un Comité de gestion composé de toutes les Parties contractantes conformément au Règlement intérieur faisant l'objet de l'annexe 8. Tout amendement de cette nature examiné ou élaboré au cours de la réunion du Comité de gestion et adopté par le Comité à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants sera communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux Parties contractantes pour acceptation.

3. Sous réserve des dispositions de l'article 60, tout amendement proposé communiqué en application des dispositions du paragraphe précédent entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes trois mois après l'expiration d'une période de douze mois suivant la date à laquelle la communication a été faite, si pendant cette période aucune objection à l'amendement proposé n'a été notifiée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par un Etat qui est Partie contractante.

4. Si une objection à l'amendement proposé a été notifiée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, l'amendement sera réputé ne pas avoir été accepté et n'aura aucun effet.

Article 60. PROCÉDURE SPÉCIALE D'AMENDEMENT DES ANNEXES 1, 2, 3, 4, 5, 6 ET 7

1. Tout amendement proposé aux annexes 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7, examiné conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 59, entrera en vigueur à une date qui sera fixée par le Comité de gestion au moment de son adoption, à moins qu'à une date antérieure, que fixera le Comité de gestion au même moment, un cinquième des Etats qui sont Parties contractantes ou cinq Etats qui sont Parties contractantes, si ce chiffre est inférieur, aient notifié au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qu'ils élèvent des objections contre l'amendement. Les dates visées au présent paragraphe seront fixées par le Comité de gestion à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants.

2. A son entrée en vigueur, un amendement adopté conformément à la procédure prévue au paragraphe 1 ci-dessus remplacera, pour toutes les Parties contractantes, toute disposition précédente à laquelle il se rapporte.

Article 61. DEMANDES, COMMUNICATIONS ET OBJECTIONS

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies informera toutes les Parties contractantes et tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 52 de la présente Convention de toute demande, communication ou objection faite en vertu des articles 59 et 60 ci-dessus et de la date d'entrée en vigueur d'un amendement.

Article 62. CONFÉRENCE DE RÉVISION

1. Un Etat qui est Partie contractante pourra, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de réviser la présente Convention.

2. Une conférence de révision, à laquelle seront invités toutes les Parties contractantes et tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 52, sera convoquée par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies si, dans un délai de six mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aura communiqué la notification, un quart au moins des Etats qui sont Parties contractantes lui signifient leur assentiment à la demande.

3. Une conférence de révision à laquelle seront invités toutes les Parties contractantes et tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 52 sera convoquée également par le Secrétaire général de l'Organisation des Nation Unies dès notification d'une requête à cet effet du Comité de gestion. Le Comité de gestion décidera s'il y a lieu de formuler une telle requête à la majorité de ses membres présents et votants.

4. Si une conférence est convoquée en application des dispositions des paragraphes 1 ou 3 du présent article, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en avisera toutes les Parties contractantes et les invitera à soumettre, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles voudraient voir examiner par la conférence. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies fera tenir à toutes les Parties contractantes l'ordre du jour provisoire de la conférence et les textes de ces propositions trois mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence.

Article 63. NOTIFICATIONS

Outre les notifications et communications prévues aux articles 61 et 62, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera à tous les Etats visés à l'article 52 :

a) Les signatures, ratifications, acceptations, approbations et adhésions au titre de l'article 52;

b) Les dates d'entrée en vigueur de la présente Convention conformément à l'article 53;

c) Les dénonciations au titre de l'article 54;

d) L'extinction de la présente Convention au titre de l'article 55;

e) Les réserves formulées au titre de l'article 58.

Article 64. TEXTE AUTHENTIQUE

Après le 31 décembre 1976, l'original de la présente Convention sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à chacune des Parties contractantes et à chacun des Etats visés au paragraphe 1 de l'article 52, qui ne sont pas Parties contractantes.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

FAIT à Genève, le quatorze novembre mil neuf cent soixante-quinze, en un seul exemplaire, en langues anglaise, française et russe, les trois textes faisant également foi.

ANNEXE 1

MODÈLE DU CARNET TIR[1]

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» sont reproduites en version anglaise à la page 3 de ladite couverture.

ANNEXE 2

RÈGLEMENT SUR LES CONDITIONS TECHNIQUES APPLICABLES AUX VÉHICULES ROUTIERS POUVANT ÊTRE ADMIS AU TRANSPORT INTERNATIONAL SOUS SCELLEMENT DOUANIER

Article premier. PRINCIPES FONDAMENTAUX

Seuls pourront être agréés pour le 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.

Article 2. STRUCTURE DU COMPARTIMENT RÉSERVÉ AU CHARGEMENT

1. Pour répondre aux prescriptions de l'article premier du présent Règlement :

a) Les éléments constitutifs du compartiment réservé au chargement (parois, planchers, portes, toit, montants, cadres, traverses, etc.) seront assemblés soit au moyen de dispositifs ne pouvant

[1] Voir hors-texte dans une pochette à la fin du volume.

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) 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;

c) 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.

2. Nonobstant les dispositions de l'article premier, alinéa *c*, du présent Règlement, 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 :

i) 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

ii) 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 desdits espaces devra être réduit au minimum et ces espaces devront être aisément accessibles pour les visites douanières.

3. Les lucarnes seront 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 sera admis, mais dans ce cas la lucarne sera pourvue d'un grillage métallique fixe ne pouvant être enlevé de l'extérieur; la dimension des mailles du grillage ne dépassera pas 10 mm.

4. Les ouvertures aménagées dans le plancher à des fins techniques, telles que 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.

Article 3. VÉHICULES BÂCHÉS

1. Les véhicules bâchés satisferont aux conditions des articles premier et 2 du présent Règlement dans la mesure où elles sont susceptibles de leur être appliquées. Ils seront en outre conformes aux dispositions du présent article.

2. La bâche sera soit 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 compartiment réservé au chargement sans laisser de traces visibles.

3. 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'un moins 15 mm. Ces coutures seront faites conformément au croquis n° 1 joint au présent Règlement; 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 croquis n° 2 ou n° 2, *a*, joints au présent Règlement. 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.

4. 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 croquis n° 3 joint au présent Règlement. 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 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 réassemblées, sans laisser de traces visibles.

5. Les raccommodages s'effectueront selon la méthode illustrée au croquis n° 4 joint au présent Règlement, 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 3 du présent article et du croquis n° 1 joint au présent Règlement. Les raccommodages des bâches en tissu recouvert de matière plastique pourront également être effectués suivant la méthode décrite au paragraphe 4 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.

6. *a*) La bâche sera fixée au véhicule de façon à répondre strictement aux conditions de l'article premier, alinéas *a* et *b*, du présent Règlement. La fermeture en sera assurée par :

i) Des anneaux métalliques apposés au véhicule;

ii) Des œillets pratiqués dans le bord de la bâche;

iii) Un lien de fermeture passant dans les anneaux par-dessus la bâche et restant visible à l'extérieur sur toute sa longueur.

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

b) Lorsque le bord d'une bâche doit être attaché de manière permanente au véhicule, l'assemblage sera continu et réalisé au moyen de dispositifs solides.

7. La bâche sera supportée par une superstructure adéquate (montants, parois, arceaux, lattes, etc.).

8. L'intervalle entre les anneaux et entre les œillets ne dépassera pas 200 mm. Les œillets seront renforcés.

9. Seront utilisés comme liens de fermeture :

a) Des câbles d'acier d'un diamètre d'au moins 3 mm; ou

b) 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.

10. 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 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 croquis n° 5 joint au présent Règlement).

11. Aux ouvertures servant au chargement et au déchargement pratiquées dans la bâche, les deux bords de la bâche se chevaucheront de façon suffisante. En outre, leur fermeture sera assurée par :

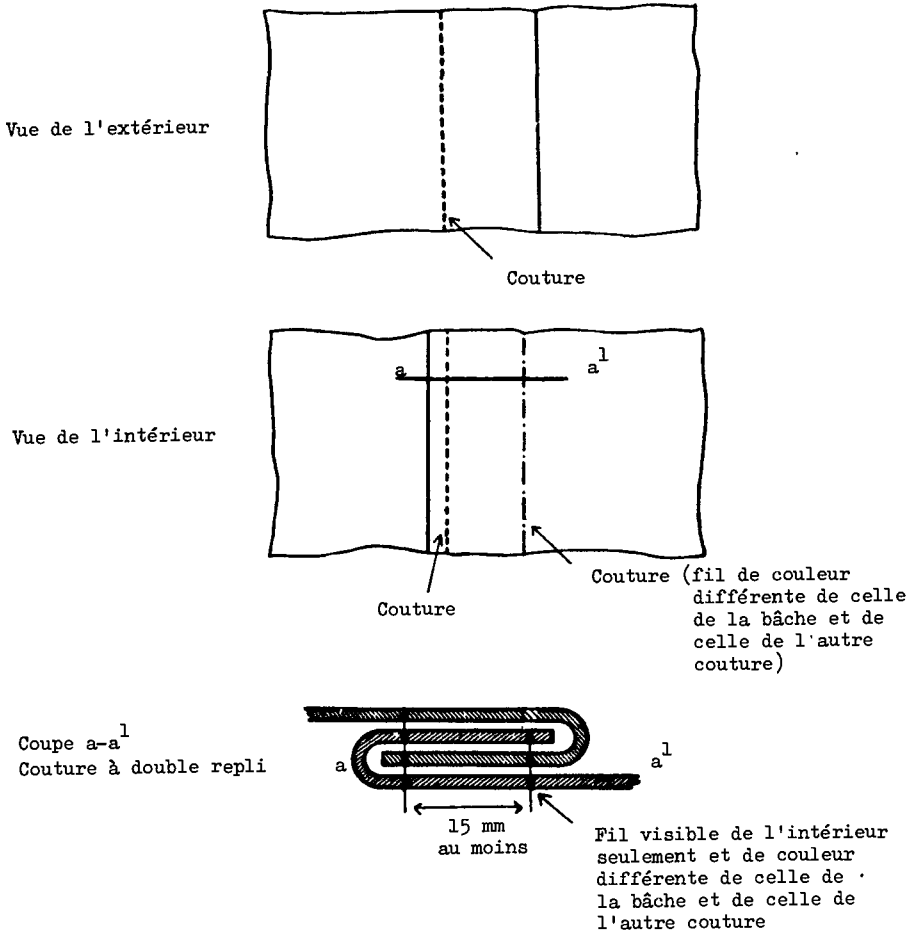
a) Un rabat cousu ou soudé conformément aux paragraphes 3 et 4 du présent article;

b) Des anneaux et des œillets satisfaisant aux conditions du paragraphe 8 du présent article; et

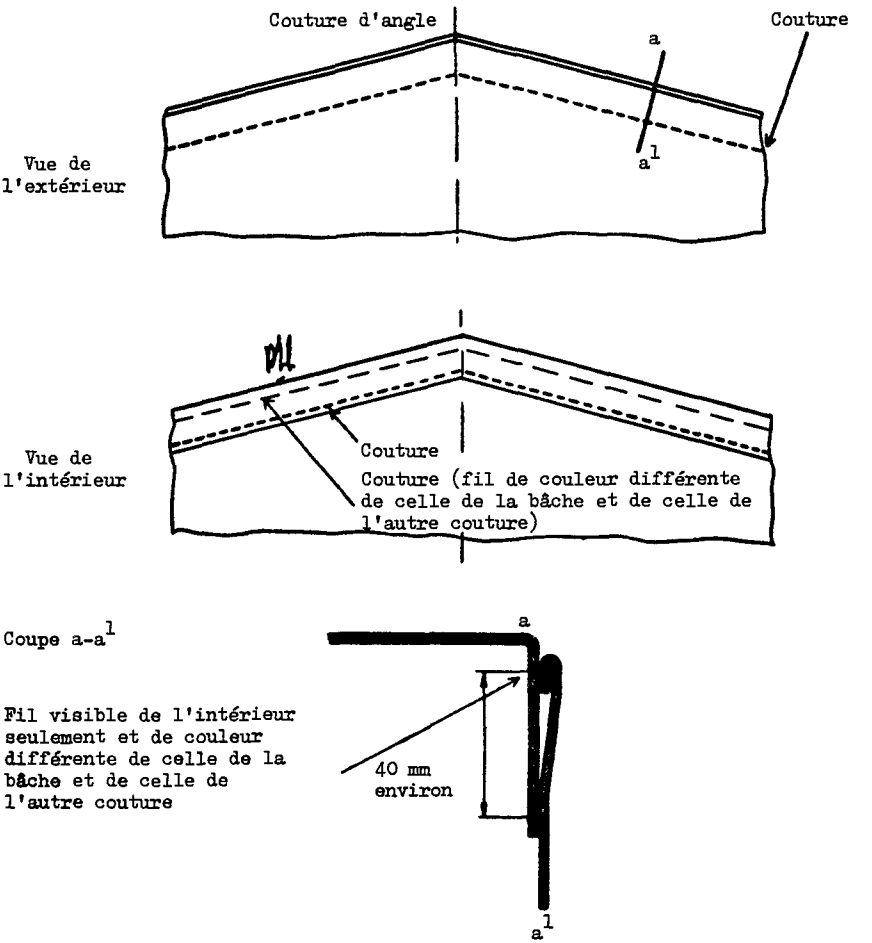
c) Une lanière faite d'une matière appropriée, d'une seule pièce et non extensible, d'au moins 20 mm de largeur et 3 mm d'épaisseur, passant dans les anneaux et retenant ensemble les deux bords de la bâche ainsi que le rabat; cette lanière sera fixée à l'intérieur de la bâche et pourvue d'un œillet pour recevoir 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 réservé au chargement sans laisser de traces visibles, un rabat ne sera pas exigé.

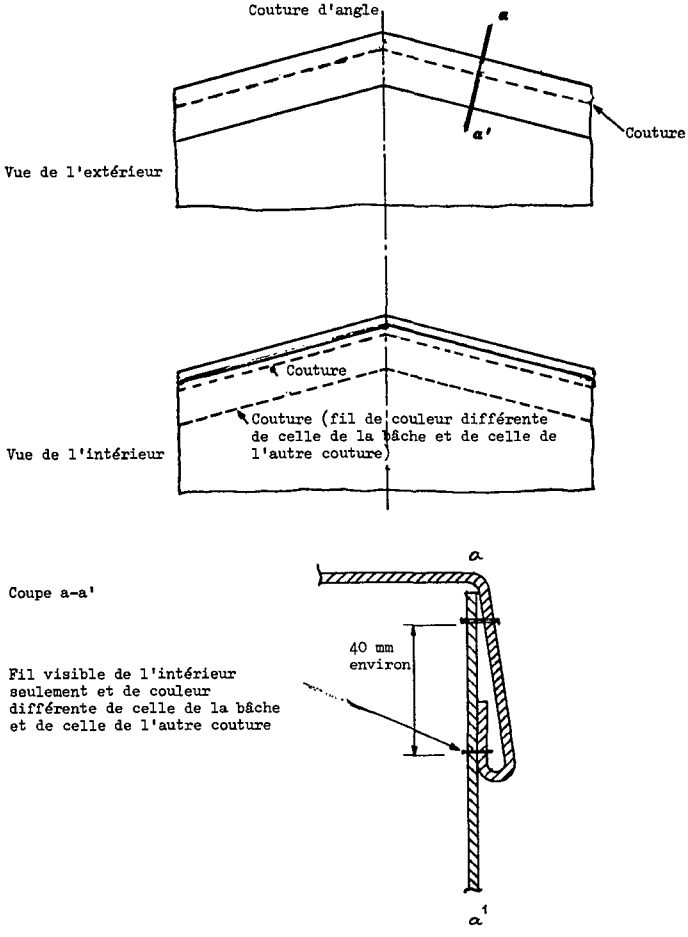
CROQUIS N° 1. BÂCHE FAITE DE PLUSIEURS PIÈCES ASSEMBLÉES PAR COUTURE



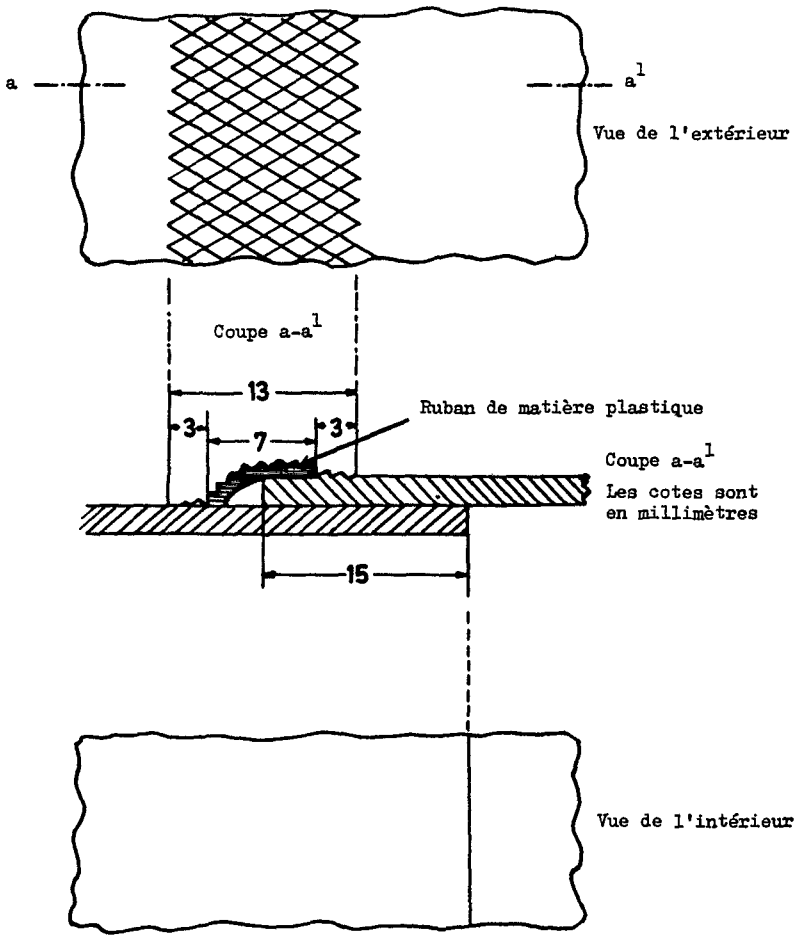
CROQUIS N° 2. BÂCHE FAITE DE PLUSIEURS PIÈCES ASSEMBLÉES PAR COUTURE



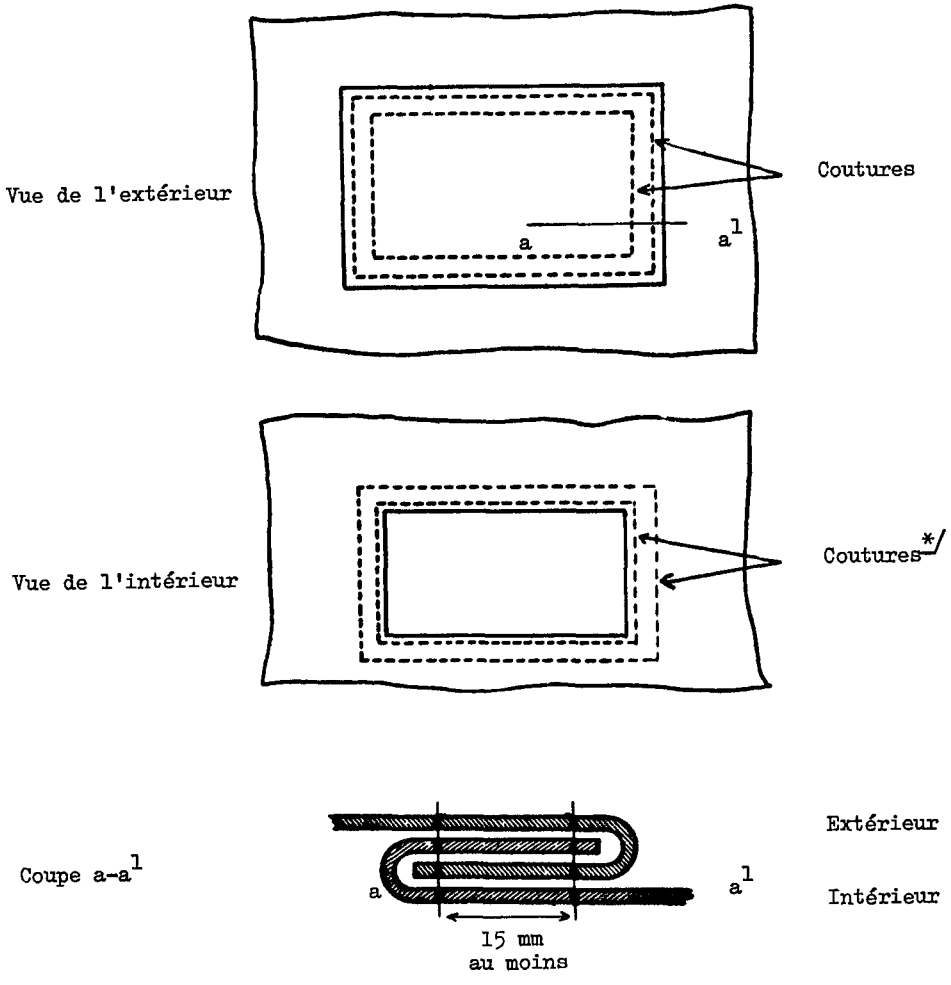
CROQUIS N° 2 *a*). BÂCHE FAITE DE PLUSIEURS PIÈCES ASSEMBLÉES PAR COUTURE



CROQUIS N° 3. BÂCHE FAITE DE PLUSIEURS PIÈCES ASSEMBLÉES PAR SOUDURE



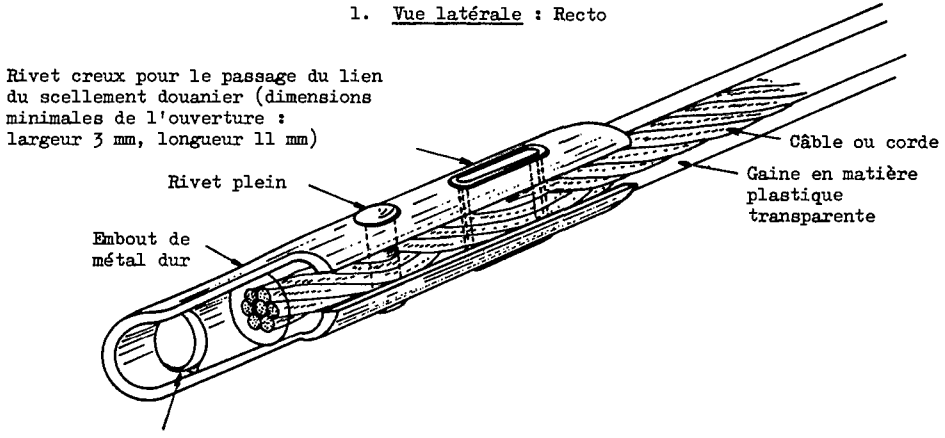
CROQUIS N° 4. RACCOMMODAGE DE LA BÂCHE



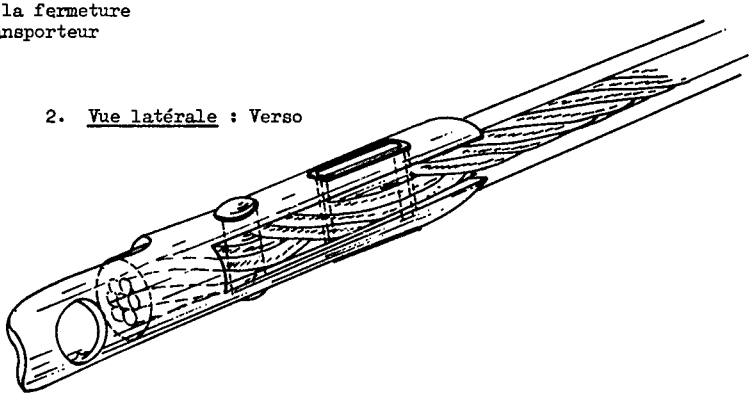
* Les fils visibles de l'intérieur devront être de couleur différente de celle des fils visibles de l'extérieur, et de celle de la bâche.

CROQUIS N° 5. SPÉCIMEN D'EMBOUT

1. Vue latérale : Recto



2. Vue latérale : Verso



ANNEXE 3

PROCÉDURE D'AGRÉMENT DES VÉHICULES ROUTIERS RÉPONDANT AUX CONDITIONS TECHNIQUES PRÉVUES DANS LE RÈGLEMENT DE L'ANNEXE 2

Généralités

1. Les véhicules routiers peuvent être agréés selon l'une des procédures suivantes :

a) Soit individuellement,

b) Soit par type de construction (série de véhicules routiers).

2. L'agrément donnera lieu à la délivrance d'un certificat d'agrément conforme au modèle de l'annexe 4. 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.

3. Le certificat devra se trouver à bord du véhicule routier.

4. 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'usager est domicilié.

5. 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 à ces conditions techniques.

6. 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.

7. 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 circonstances énumérées à l'article 14 de la présente Convention et aux paragraphes 4, 5 et 6 de la présente annexe.

Procédure d'agrément individuel

8. 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 des règles générales prévues aux paragraphes 1 à 7 ci-dessus, s'assure qu'il satisfait aux conditions techniques prescrites à l'annexe 2 et délivre, après agrément, un certificat conforme au modèle de l'annexe 4.

Procédure d'agrément par type de construction (séries de véhicules routiers)

9. Lorsque les véhicule 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.

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

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

12. Le constructeur devra s'engager par écrit :

a) A présenter à l'autorité compétente ceux des véhicules du type en cause qu'elle désire examiner;

b) A permettre à l'autorité compétente d'examiner d'autres unités à tout moment au cours de la production de la série du type considéré;

c) A informer l'autorité compétente de toute modification des plans ou des spécifications, quelle qu'en soit l'importance, avant d'y procéder;

d) A 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);

e) A tenir un état des véhicules fabriqués selon le type agréé.

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

14. 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 à l'annexe 2.

15. L'autorité compétente notifiera par écrit au constructeur sa décision d'agrément du type. Cette décision sera datée, numérotée, et désignera avec précision l'autorité qui l'a prise.

16. 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.

17. 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).

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

Procédure d'annotation du certificat d'agrément

19. 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 d'un carnet TIR.

20. 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.

21. Toute mention portée sur le certificat sera datée et authentifiée par les autorités compétentes.

22. 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 défectuosité et devra faire remettre son véhicule en état dans des délais raisonnables.

ANNEXE 4

MODÈLE DU CERTIFICAT D'AGRÉMENT D'UN VÉHICULE ROUTIER

(Dernière page)

AVIS IMPORTANT

1. Le certificat d'agrément 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 No 6 du certificat.

2. Le certificat devra se trouver à bord du véhicule routier.

3. 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'usager est domicilié.

4. 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 à ces conditions techniques.

5. Lorsque les caractéristiques essentielles d'un véhicule routier sont modifiées, le 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.

(pliage)

(Page de couverture)

CERTIFICAT D'AGRÉMENT

d'un véhicule routier pour les transports des marchandises sous scellement douanier

Certificat No

Convention TIR du 14 novembre 1975

Délivré par (autorité compétente)

CERTIFICAT D'AGREMENT
No

IDENTIFICATION

1. Numéro d'immatriculation
2. Type du véhicule
3. Numéro de châssis
4. Marque (ou nom du constructeur)
5. Autres caractéristiques
6. Nombre d'annexes

7. AGREMENT

Valable jusqu'au

☐ agrément individuel

☐ agrément par type de construction
(marquer d'une croix la case appropriée)

Lieu

Date

Signature

Cachet

8. TITULAIRE (propriétaire ou utilisateur) (seulement pour véhicules non immatriculés)

Nom et adresse

9. RENOUVELLEMENTS

Valable jusqu'au			
Lieu			
Date			
Signature			
Cachet			

(pliage)

OBSERVATIONS
(réservé aux autorités compétentes)

10. Défauts constatés		11. Remise en état	
Autorité Signature	Cachet	Autorité Signature	Cachet
10. Défauts constatés		11. Remise en état	
Autorité Signature	Cachet	Autorité Signature	Cachet
10. Défauts constatés		11. Remise en état	
Autorité Signature	Cachet	Autorité Signature	Cachet

12. Autres remarques

AVIS IMPORTANT AU VERSO

ANNEXE 5

PLAQUES TIR

1. Les plaques auront pour dimensions : 250 mm sur 400 mm.

2. 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.

ANNEXE 6

NOTES EXPLICATIVES

Introduction

i) 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.

ii) 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.

iii) 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.

iv) 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.

0 TEXTE PRINCIPAL DE LA CONVENTION

0.1 *Article premier*

0.1 *b)* Les exceptions (redevances et impositions) visées à l'alinéa *b* de l'article premier 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 seront limités au coût approximatif des services rendus et ne constitueront pas un moyen indirect de protection des produits nationaux ou une taxe à caractère fiscal perçue sur les importations ou les exportations. Ces redevances et impositions comprennent, entre autres, les versements afférents :

— Aux certificats d'origine s'ils sont nécessaires pour le transit;

— Aux analyses effectuées par les laboratoires des douanes à des fins de contrôle;

— Aux inspections douanières et aux autres opérations de dédouanement effectuées en dehors des heures ouvrables normales et des locaux officiels du bureau des douanes;

— Aux inspections effectuées pour des raisons d'ordre sanitaire, vétérinaire ou phytopathologique.

0.1 *e)* 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 véhicule routier, le châssis de ce véhicule et le cadre inférieur de la carrosserie étant spécialement adaptés à cette fin.

0.1 *e)* i) Le terme «partiellement clos» tel qu'il s'applique à l'équipement visé à l'alinéa *e*, i, de l'article premier s'entend des engins généralement constitués par un plancher et une superstructure délimitant un espace de chargement équivalant 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 (voitures automobiles, par exemple).

0.2 *Article 2*

0.2-1 L'article 2 prévoit qu'un transport sous carnet TIR peut commencer et se terminer dans un même pays à condition qu'il emprunte au cours du trajet un territoire étranger. Rien ne s'oppose en pareil cas à ce que les autorités douanières du pays de départ exigent, en plus du carnet TIR, un document national destiné à assurer la libre réimportation des marchandises. Il est cependant recommandé que les autorités douanières évitent d'exiger un tel document et acceptent de le remplacer par une annotation spéciale sur le carnet TIR.

0.2-2 Les dispositions de cet article permettent le transport de marchandises sous le couvert d'un carnet TIR lorsqu'une partie seulement du trajet est effectuée par route. Elles ne précisent pas quelle partie du trajet doit être effectuée par route et 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 commercial ou accidentel, qu'aucune partie du trajet ne peut être effectuée par route. Dans ces cas exceptionnels, les Parties contractantes accepteront le carnet TIR et la responsabilité des associations garantes demeurera engagée.

0.5 *Article 5*

Cet article n'exclut pas le droit d'effectuer des contrôles des marchandises par sondage, mais il fait ressortir que ces contrôles doivent demeurer très limités en nombre. En effet, le système international du carnet TIR donne des garanties supplémentaires à celles présentées par les procédures nationales; d'une part, les indications du carnet TIR relatives aux marchandises doivent correspondre aux mentions portées sur les documents de douane éventuellement établis dans le pays de départ; d'autre part, les pays de passage et de destination trouvent déjà des garanties dans les contrôles qui sont effectués au départ et qui sont attestés par le visa du bureau de douane de départ. (Voir aussi plus loin la note à l'article 19.)

0.6.2 *Article 6, paragraphe 2*

D'après les dispositions de ce paragraphe, les autorités douanières d'un pays peuvent agréer plusieurs associations, chacune d'elles assumant la responsabilité découlant d'opérations effectuées sous le couvert des carnets qu'elle a émis ou qu'ont émis les associations dont elle est la correspondante.

0.8.3 *Article 8, paragraphe 3*

Il est recommandé aux autorités douanières de limiter à une somme équivalente à 50 000 dollars des Etats-Unis par carnet TIR le montant maximum éventuellement exigible de l'association garante.

0.8.6 *Article 8, paragraphe 6*

1. A défaut de l'existence, dans le carnet TIR, d'indications suffisamment précises pour permettre de taxer les marchandises, les intéressés peuvent apporter la preuve de leur nature exacte.

2. Si aucune preuve n'est apportée, les droits et taxes seront appliqués, non pas à un taux forfaitaire sans relation avec la nature des marchandises, mais au taux le plus élevé applicable au genre de marchandises couvertes par les indications du carnet TIR.

0.10 *Article 10*

Le certificat de décharge du carnet TIR est considéré comme avoir été obtenu abusivement ou frauduleusement lorsque l'opération TIR a été effectuée au moyen de compartiments de chargement ou de conteneurs modifiés frauduleusement ou

lorsque ont été constatées des manœuvres telles que l'emploi de documents faux ou inexacts, la substitution de marchandises, la manipulation de scellements douaniers, ou lorsque ce certificat a été obtenu par d'autres moyens illicites.

0.11 *Article 11*

0.11-1 Lorsqu'elles doivent prendre la décision de libérer ou non les marchandises ou les véhicules, les autorités douanières ne devraient pas se laisser influencer par le fait que l'association garante est responsable du paiement des droits, taxes ou intérêts de retard dus par le titulaire du carnet, si leur législation leur donne d'autres moyens d'assurer la protection des intérêts dont elles ont la charge.

0.11-2 Si l'association garante est priée, conformément à la procédure prévue à l'article 11, de verser les sommes visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8 et ne le fait pas dans le délai de trois mois prescrit par la Convention, les autorités compétentes pourront exiger le paiement des sommes en question sur la base de leur réglementation nationale, car il s'agit alors d'une non-exécution d'un contrat de garantie souscrit par l'association garante en vertu de la législation nationale.

0.15 *Article 15*

La dispense de document douanier d'importation temporaire peut créer certaines difficultés lorsqu'il s'agit de véhicules non soumis à l'immatriculation tels que dans certains pays les remorques ou semi-remorques. Dans ce cas, les dispositions de l'article 15 peuvent être respectées, tout en garantissant aux autorités douanières une sécurité suffisante, en faisant mention sur les volets n° 1 et n° 2 du carnet TIR utilisés par le pays en question et sur les souches correspondantes des caractéristiques (marques et numéros) de ces véhicules.

0.17 *Article 17*

0.17-1 La disposition prévoyant que le manifeste des marchandises couvertes par le carnet TIR doit indiquer séparément le contenu de chaque véhicule d'un ensemble de véhicules, ou de chaque conteneur, a uniquement pour objet de faciliter le contrôle douanier du contenu d'un seul véhicule ou d'un seul conteneur. Cette disposition ne doit donc pas être interprétée avec une rigueur telle que toute différence entre le contenu effectif d'un véhicule ou d'un conteneur et le contenu de ce véhicule ou de ce conteneur, tel qu'il est indiqué dans le manifeste, soit considérée comme une violation des dispositions de la Convention. Si le transporteur peut prouver à la satisfaction des autorités compétentes qu'en dépit de cette différence toutes les marchandises indiquées dans le manifeste correspondent au total des marchandises chargées dans l'ensemble des véhicules ou dans les conteneurs couverts par le carnet TIR, on ne devra pas, en principe, considérer qu'il y a violation des dispositions douanières.

0.17-2 Dans le cas de déménagements, on pourra faire application de la procédure prévue au paragraphe 10, *c*, des règles relatives à l'utilisation du carnet TIR et on simplifiera raisonnablement l'énumération des objets transportés.

0.18 *Article 18*

0.18-1 Le bon fonctionnement du régime TIR implique que les autorités douanières d'un pays refusent qu'un bureau de sortie de ce pays soit désigné comme bureau de destination pour un transport qui continue vers le pays voisin, également Partie contractante à la présente Convention, à moins que des raisons particulières ne justifient la demande.

0.18-2 1. Les marchandises doivent être chargées de telle façon que le lot de marchandises destiné à être déchargé au premier lieu de déchargement puisse être retiré du véhicule ou du conteneur sans qu'il soit nécessaire de décharger l'autre lot ou les autres lots de marchandises destinés à être déchargés aux autres lieux de déchargement.

2. Dans le cas d'un transport comportant déchargement dans plusieurs bureaux, il est nécessaire, dès qu'un déchargement partiel a eu lieu, d'en faire

mention sur tous les manifestes restants du carnet TIR dans la case 12 et d'y préciser en même temps sur les volets restants et sur les souches correspondantes que de nouveaux scellements ont été apposés.

0.19 *Article 19*

L'obligation, pour le bureau de douane de départ, de s'assurer de l'exactitude du manifeste de marchandises implique la nécessité de vérifier au moins que les indications du manifeste relatives aux marchandises correspondent à celles des documents d'exportation et des documents de transport ou autres documents commerciaux relatifs à ces marchandises; le bureau de douane de départ peut aussi examiner les marchandises en tant que de besoin. Le bureau de douane de départ doit aussi, avant d'apposer les scellements, vérifier l'état du véhicule routier ou du conteneur et, dans le cas de véhicules ou de conteneurs bâchés, l'état des bâches et des liens de fermeture des bâches, ces accessoires n'étant pas compris dans le certificat d'agrément.

0.20 *Article 20*

Lorsqu'elles fixent des délais pour le transport de marchandises sur leur territoire, les autorités douanières doivent également tenir compte, entre autres, des règlements particuliers auxquels les transporteurs doivent se conformer, et notamment des règlements relatifs aux heures de travail et aux périodes de repos obligatoire des conducteurs de véhicules routiers. Il est recommandé que ces autorités douanières ne fassent usage de leur droit de fixer l'itinéraire que lorsqu'elles le jugent indispensable.

0.21 *Article 21*

0.21-1 Les dispositions de cet article ne limitent en rien le pouvoir des autorités douanières d'inspecter et de contrôler tous les éléments du véhicule autres que les compartiments de chargement scellés.

0.21-2 Le bureau de douane d'entrée peut renvoyer le transporteur au bureau de douane de sortie du pays voisin lorsqu'il constate que le visa de sortie a été omis ou n'a pas été correctement apposé dans ledit pays. En pareil cas, le bureau de douane d'entrée insère dans le carnet TIR une note à l'intention du bureau de douane de sortie correspondant.

0.21-3 Si, lors des opérations de contrôle, les autorités douanières prélèvent des échantillons de marchandises, elles doivent porter sur le manifeste des marchandises du carnet TIR une annotation contenant toutes précisions utiles sur les marchandises prélevées.

0.28 *Article 28*

1. L'article 28 prévoit que la décharge du carnet TIR au bureau de destination doit avoir lieu sans retard, sous réserve que les marchandises soient placées sous un autre régime douanier ou dédouanées pour la consommation.

2. L'usage du carnet TIR doit être limité aux fonctions qui lui sont propres, c'est-à-dire le transit. Le carnet TIR ne doit pas servir, par exemple, à couvrir le stationnement des marchandises sous douane à destination. Si aucune irrégularité n'a été commise, le bureau de destination doit décharger le carnet TIR dès que les marchandises reprises sur le carnet ont été placées sous un autre régime douanier ou ont été dédouanées pour la consommation. Dans la pratique, cette décharge doit être effectuée après la réexportation immédiate des marchandises (cas, par exemple, de leur embarquement direct dans un port maritime), ou dès qu'elles ont fait l'objet à destination d'une déclaration de douane ou encore dès qu'elles ont été placées sous un régime douanier d'attente (par exemple, magasinage sous douane) selon les règles en vigueur dans le pays de destination.

0.21 *Article 29*

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 cet article sont remplies pour ce genre de transport. Les bureaux de douane des autres Parties contractantes accepteront la décision prise par le bureau de douane de départ à moins qu'elle ne leur paraisse en contradiction évidente avec les dispositions de cet article 29.

0.38.1 *Article 38, paragraphe 1*

Une entreprise ne devrait pas être exclue du bénéfice du régime TIR du fait d'infractions commises à l'insu de ses responsables par l'un de ses conducteurs.

0.38.2 *Article 38, paragraphe 2*

Lorsqu'une Partie contractante a été informée qu'une personne établie ou domiciliée sur son territoire s'est rendue coupable d'une infraction sur le territoire d'un pays étranger, elle n'est pas tenue de s'opposer à la délivrance de carnets TIR à la personne en cause.

0.39 *Article 39*

L'expression «erreurs commises par négligence» vise des actes qui ne sont pas commis délibérément et en pleine connaissance de cause mais qui résultent du fait que des mesures raisonnables et nécessaires n'ont pas été prises pour assurer l'exactitude des informations dans un cas particulier.

0.45 *Article 45*

Il est recommandé aux Parties contractantes d'ouvrir le plus grand nombre possible de bureaux de douane aux opérations TIR, qu'il s'agisse de bureaux intérieurs ou de bureaux frontières.

2 ANNEXE 2

2.2 *Article 2*

2.2.1 *a)* *Alinéa 1,* a, *Assemblage des éléments constitutifs*

a) Lorsque des dispositifs d'assemblage (rivets, vis, boulons et écrous, etc.) sont utilisés, un nombre suffisant de ces dispositifs seront placés de 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 de l'intérieur. Nonobstant ce qui précède, le plancher des compartiments réservés au chargement peut être fixé au moyen de vis autotaraudeuses, de rivets insérés au moyen d'une charge explosive ou de rivets autoperceurs, placés de 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.

b) L'autorité compétente détermine le nombre et la nature des dispositifs d'assemblage qui doivent satisfaire aux conditions de l'alinéa *a* de la présente note, 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.

c) 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* de la présente note. Il s'agit, en particulier, des rivets à expansion, des rivets «aveugles» et similaires.

d) 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 en 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 *a* de la présente note les éléments constitutifs pourront être assemblés au moyen des dispositifs visés à l'alinéa *c* de la présente note à condition que les dispositifs utilisés sur la face intérieure de la paroi ne soient pas accessibles de l'extérieur.

2.2.1 *b*) *Alinéa 1,* b, *Portes et autres systèmes de fermeture*

a) Le dispositif permettant l'apposition du scellement douanier doit :

i) Etre fixé par soudure ou à l'aide d'au moins deux dispositifs d'assemblage conformes à l'alinéa *a* de la note explicative 2.2.1 *a*; ou

ii) Etre conçu de telle manière qu'il ne puisse, une fois le compartiment réservé au chargement fermé et scellé, être enlevé sans laisser de traces visibles.

Il doit aussi :

iii) 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

iv) Présenter une sûreté égale quel que soit le type de scellement utilisé.

b) Les charnières, pentures, gonds et autres dispositifs d'attache des portes, etc. devront être fixés conformément aux prescriptions de l'alinéa *a*, i et ii, de la présente note. De plus, les différentes parties constitutives du dispositif d'attache (axes ou tiges des charnières ou des gonds, par exemple) 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. 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 visibles. 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 *a*, i et ii, ci-dessus.

c) 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 fixées aux portes de ce compartiment réservé au chargement par des boulons ou des vis qui sont introduits depuis l'extérieur, mais qui ne satisfont pas par ailleurs aux exigences de l'alinéa *a* de la note explicative 2.2.1 *a* ci-dessus, sous réserve :

i) Que les pointes des boulons ou des vis soient ancrées dans une plaque taraudée ou dans un dispositif semblable monté derrière le panneau extérieur de la porte; et

ii) Que les têtes d'un nombre approprié de ces boulons ou de ces vis 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 ces boulons ou ces vis sans laisser de traces visibles*.

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

d) 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 des 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.

e) Les véhicules à toît ouvrant seront construits de manière à limiter autant que possible le nombre de scellements douaniers.

* Voir croquis n° 1 joint à cette annexe.

2.2.1 *c*)-1 *Alinéa 1*, c, *Ouvertures de ventilation*

a) Leur dimension maximale ne devra, en principe, pas dépasser 400 mm.

b) Les ouvertures qui pourraient permettre l'accès direct au compartiment réservé au chargement seront obstruées par une toile métallique ou une plaque métallique perforée (dimension maximale des trous : 3 mm dans les deux cas) et seront protégées par un grillage métallique soudé (dimension maximale des mailles : 10 mm).

c) Les ouvertures nc permettant pas l'accès direct au compartiment réservé au chargemcnt (grâce à des systèmes à coudes ou à chicanes, par exemple) seront pourvues des mêmes dispositifs, les dimensions des trous et mailles pouvant toutefois aller jusqu'à 10 et 20 mm respectivement.

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

e) Des dispositifs identiques non métalliques pourront être admis à condition que les dimcnsions des trous et dcs mailles soient respectées et que le matériau utilisé soit suffisamment résistant pour que ces trous ou ces mailles ne puisscnt 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.

2.2.1 *c*)-2 *Alinéa 1*, c, *Ouvertures d'écoulement*

a) Leur dimension maximale ne devra pas, cn principe, dépasser 35 mm.

b) Les ouvertures permettant l'accès direct au compartiment réservé au chargement seront pourvucs des dispositifs indiqués à l'alinéa *b* de la note explicative 2.2.1 *c*-1 pour les ouvertures dc ventilation.

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

2.3 *Article 3*

2.3.3 *Paragraphe 3, Bâches faites de plusieurs pièces*

a) Les diverses pièces d'une même bâche peuvent être faitcs de matériaux différents, satisfaisant aux dispositions du paragraphe 2 dc l'article 3 de l'annexe 2.

b) Dans la confection de la bâche, toute disposition des pièccs donnant des garanties de sécurité suffisantes sera admise, à condition que l'assemblage soit réalisé conformément aux prescriptions de l'article 3 de l'annexe 2.

2.3.6 *a*) *Alinéa 6*, 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 croquis n° 2 joint à la présente annexe) à condition :

a) 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;

b) Que les anneaux soient faits d'une double boucle ou pourvus d'une barre centrale et qu'ils soient fabriqués d'une scule pièce sans soudure;

c) Que la bâche soit fixée au véhicule d'unc façon qui satisfasse strictement à la condition énoncée à l'alinéa *a* de l'article premier de l'annexe 2 à la présente Convention.

2.3.6 *b*) *Alinéa 6*, b, *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 bande ou des bandes de métal ou de tout autre matériau approprié, ancrée à la carrosserie du véhicule par des dispositifs d'assemblage satisfaisant aux exigences de l'alinéa *a* de la note 2.2.1 *a* de la présente annexe.

2.3.9 *Paragraphe 9, Câbles de fermeture en acier avec âme en textile*

Sont admissibles, au titre de ce paragraphe, les câbles constitués par une âme en matière textile entourée de six 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).

2.3.11 *a*) *Alinéa 11*, a, *Rabat de tension des bâches*

Sur de nombreux véhicules, la bâche est munie à l'extérieur d'un rabat horizontal percé d'œillets 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 ou de dispositifs semblables. Ces rabats ont été utilisés pour cacher des entailles horizontales pratiquées dans les bâches, qui permettaient 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 :

a) Rabats de tension d'un type semblable, fixés à l'intérieur de la bâche; ou

b) Petits rabats individuels percés chacun d'un œillet, 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.

2.3.11 *c*) *Alinéa 11*, c, *Lanière des bâches*

2.3.11 *c*)-1 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'elles 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.

2.3.11 *c*)-2 Le dispositif faisant l'objet du croquis n° 3 joint à la présente annexe répond aux prescriptions de la dernière partie du paragraphe 11 de l'article 3 de l'annexe 2. Il répond aussi aux prescriptions du paragraphe 6 de l'article 3 de l'annexe 2.

3 ANNEXE 3

3.0.17 *Procédure d'agrément*

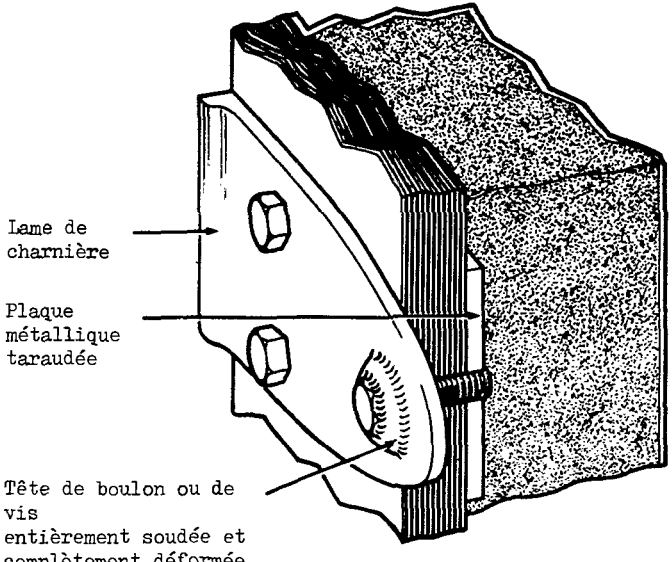
1. L'annexe 3 dispose que les autorités compétentes d'une Partie contractante peuvent délivrer un certificat d'agrément pour un véhicule fabriqué sur le territoire de ladite Partie et que ce véhicule ne sera soumis à aucune procédure d'agrément supplémentaire dans le pays où il est immatriculé, ou dans 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.

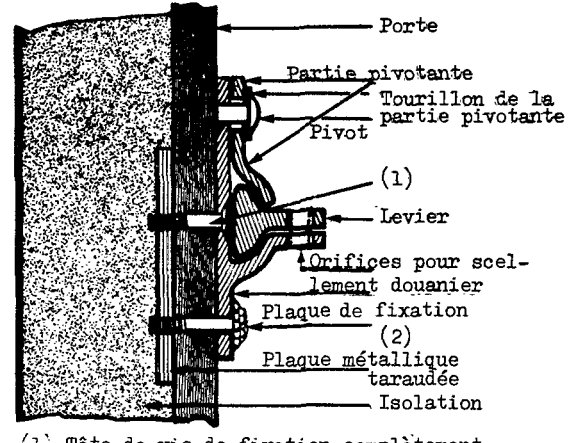
3.0.20 *Procédure d'annotation du certificat d'agrément*

Pour annuler une mention relative à des défectuosités 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 «Défectuosités réparées», le nom, la signature et le cachet de l'autorité compétente intéressée.

CROQUIS N° 1. EXEMPLE DE CHARNIÈRE ET DE DISPOSITIF DE SCELLEMENT DOUANIER POUR LES PORTES DE VÉHICULES MUNIS DE COMPARTIMENTS DE CHARGEMENT CALORIFUGES



Charnière

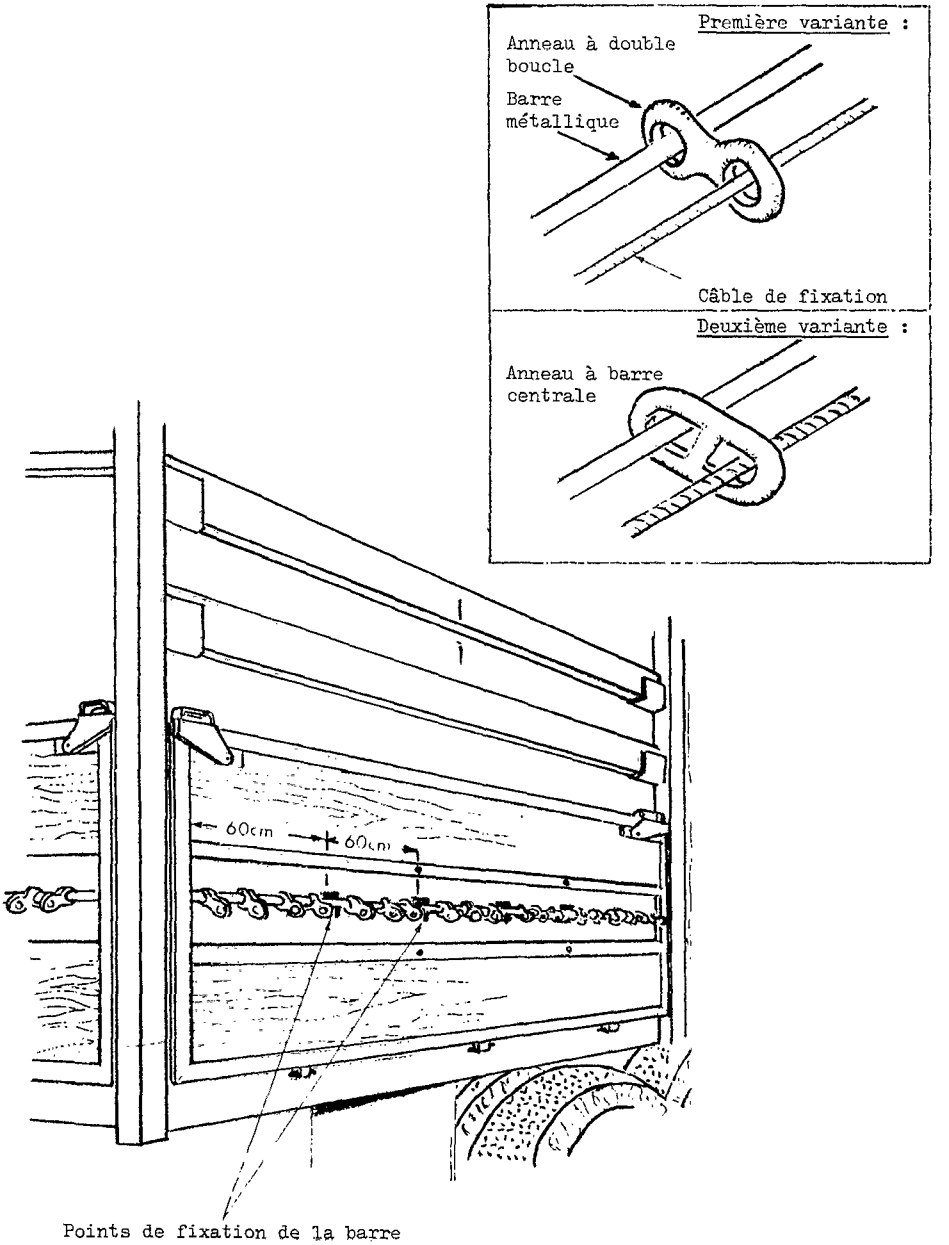


(1) Tête de vis de fixation complètement déformée par soudage, inaccessible quand la porte est scellée.

(2) Tête de boulon ou de vis de fixation complètement déformée par soudage.

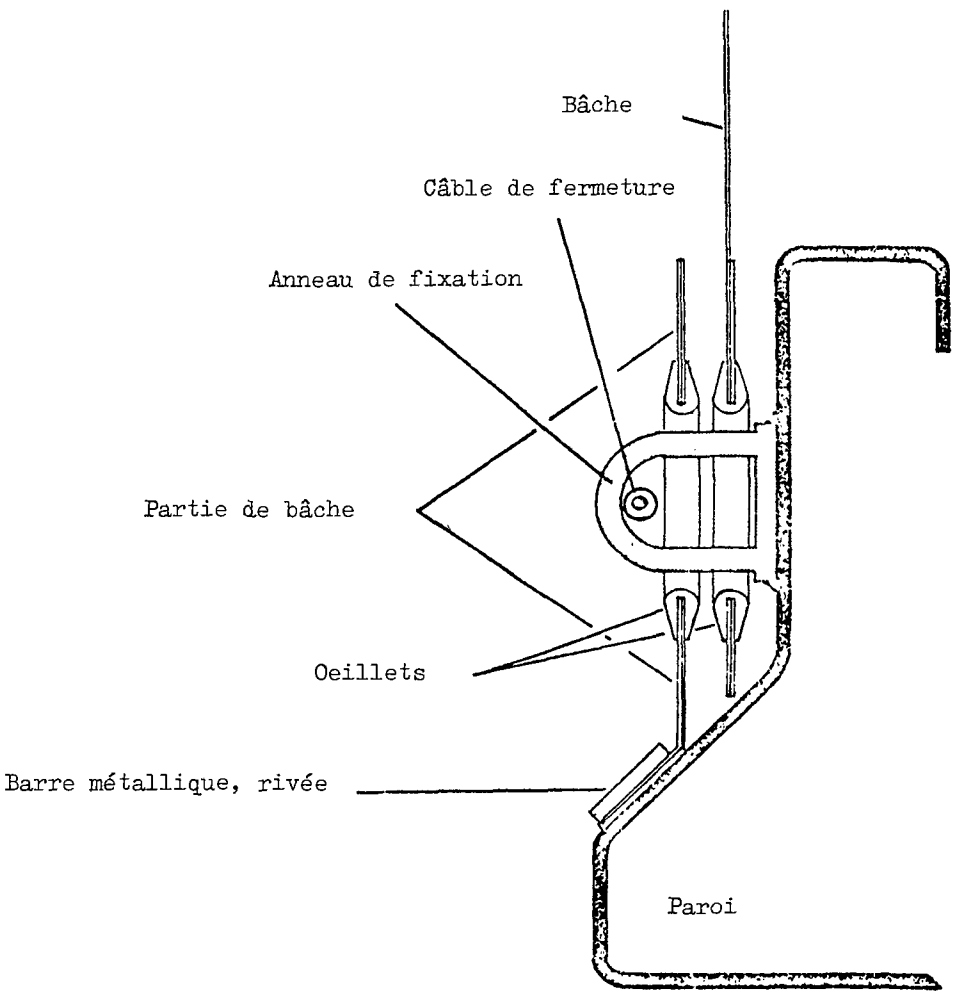
Dispositif de scellement douanier

CROQUIS N° 2. VÉHICULES BÂCHÉS À ANNEAUX COULISSANTS



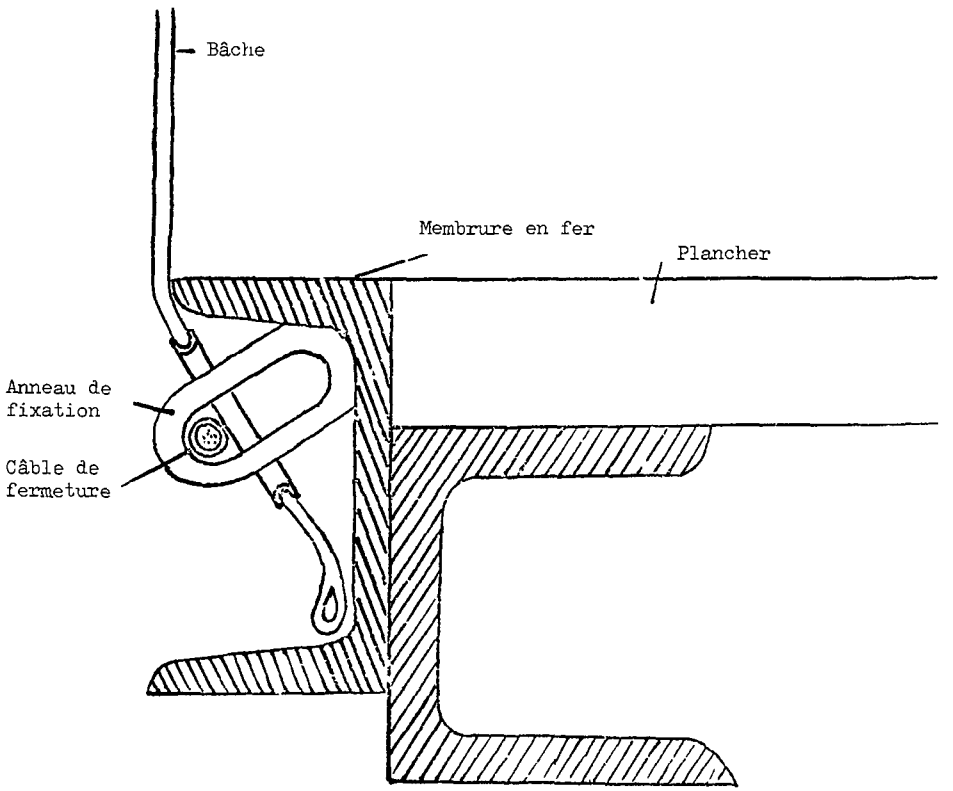
CROQUIS N° 3. EXEMPLE DE DISPOSITIF DE FERMETURE D'UNE BÂCHE DE VÉHICULE

Le dispositif reproduit ci-dessous répond aux prescriptions du dernier alinéa du paragraphe 11 de l'article 3 de l'annexe 2. Il répond aussi aux prescriptions du paragraphe 6 de l'article 3 de l'annexe 2.



CROQUIS N° 4. DISPOSITIF DE FERMETURE D'UNE BÂCHE

Le dispositif reproduit ci-dessous répond aux prescriptions de l'alinéa *a* du paragraphe 6 de l'article 3 de l'annexe 2.



ANNEXE 7

ANNEXE RELATIVE À L'AGRÉMENT DES CONTENEURS

PREMIÈRE PARTIE. RÈGLEMENT SUR LES CONDITIONS TECHNIQUES APPLICABLES AUX CONTENEURS POUVANT ÊTRE ADMIS AU TRANSPORT INTERNATIONAL SOUS SCELLEMENT DOUANIER

Article premier. PRINCIPES FONDAMENTAUX

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

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) 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.

Article 2. STRUCTURE DES CONTENEURS

1. Pour répondre aux prescriptions de l'article premier du présent Règlement :

a) Les éléments constitutifs du conteneur (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.

b) 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.

c) 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.

2. Nonobstant les dispositions de l'alinéa *c* de l'article premier 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 :

i) Le revêtement intérieur du conteneur ne devra pas pouvoir être démonté et remis en place sans laisser de traces visibles; ou

ii) Le nombre desdits espaces devra être réduit au minimum et ces espaces devront être aisément accessibles pour les visites douanières.

Article 3. CONTENEURS REPLIABLES OU DÉMONTABLES

Les conteneurs repliables ou démontables seront soumis aux dispositions de l'article premier et de l'article 2 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 4. CONTENEURS BÂCHÉS

1. Les conteneurs bâchés satisferont aux conditions de l'article premier et des articles 2 et 3 du présent Règlement dans la mesure où elles sont susceptibles de leur être appliquées. Ils seront en outre conformes aux dispositions du présent article.

2. La bâche sera soit 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.

3. 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 croquis n° 1 joint au présent Règlement; toutefois, lorsque, pour certaines parties de la bâche (telles que rabats à l'arrière 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 croquis n° 2 joint au présent Règlement. 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.

4. 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 croquis n° 3 joint au présent Règlement. 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 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 réassemblées, sans laisser de traces visibles.

5. Les raccommodages s'effectueront selon la méthode illustrée au croquis n° 4 joint au présent Règlement, 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 3 du présent article et du croquis n° 1 joint au présent Règlement. Les raccommodages des bâches en tissu recouvert de matière plastique pourront également être effectués suivant la méthode décrite au paragraphe 4 du présent article mais, dans ce cas, la soudure devra être effectuée sur les deux faces de la bâche, la pièce étant posée sur la face interne.

6. *a*) La bâche sera fixée au conteneur de façon à répondre strictement aux conditions des alinéas *a* et *b* de l'article premier du présent Règlement. La fermeture en sera assurée par :

i) Des anneaux métalliques apposés au conteneur;

ii) Des œillets ménagés dans le bord de la bâche;

iii) 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.

b) Lorsque le bord d'une bâche doit être attaché de manière permanente au conteneur, l'assemblage sera continu et réalisé au moyen de dispositifs solides.

7. L'intervalle entre les anneaux et entre les œillets ne dépassera pas 200 mm. Les œillets seront renforcés.

8. Seront utilisés comme liens de fermeture :

a) Des câbles d'acier d'un diamètre d'au moins 3 mm; ou

b) 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.

9. 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 croquis n° 5 joint au présent Règlement).

10. Aux ouvertures servant au chargement et au déchargement pratiquées dans la bâche, les deux bords de la bâche chevaucheront l'un sur l'autre de façon suffisante. En outre, leur fermeture sera assurée par :

a) Un rabat cousu ou soudé conformément aux paragraphes 3 et 4 du présent article;

b) Des anneaux et des œillets satisfaisant aux conditions du paragraphe 7 du présent article; et

c) Une lanière 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 lanière sera fixée à l'intérieur de la bâche et pourvue d'un œillet pour recevoir le câble ou la corde visé au paragraphe 8 du présent article.

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

11. Les marques d'identification devant figurer sur le conteneur, ainsi que la plaque d'agrément prévue à la deuxième partie de la présente annexe, ne devront en aucun cas être recouvertes par la bâche.

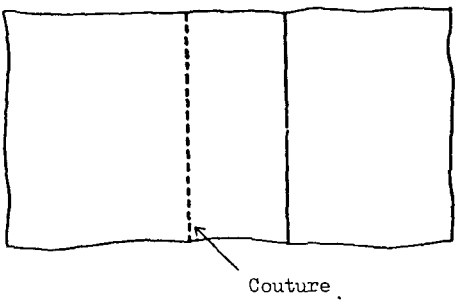
Article 5. DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Seront autorisés jusqu'au 1er janvier 1977 les embouts qui sont conformes au croquis n° 5 joint au présent Règlement, même si leur rivet creux, d'un modèle agréé antérieurement, a une ouverture dont les dimensions sont inférieures à celles qui sont indiquées sur ledit croquis.

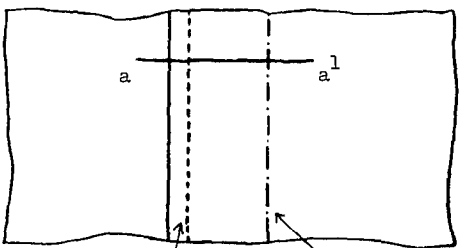
PREMIÈRE PARTIE, CROQUIS N° 1. BÂCHE FAITE DE PLUSIEURS PIÈCES

Assemblage par couture

Vue de l'extérieur

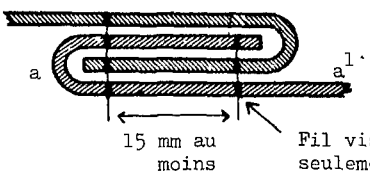


Vue de l'intérieur



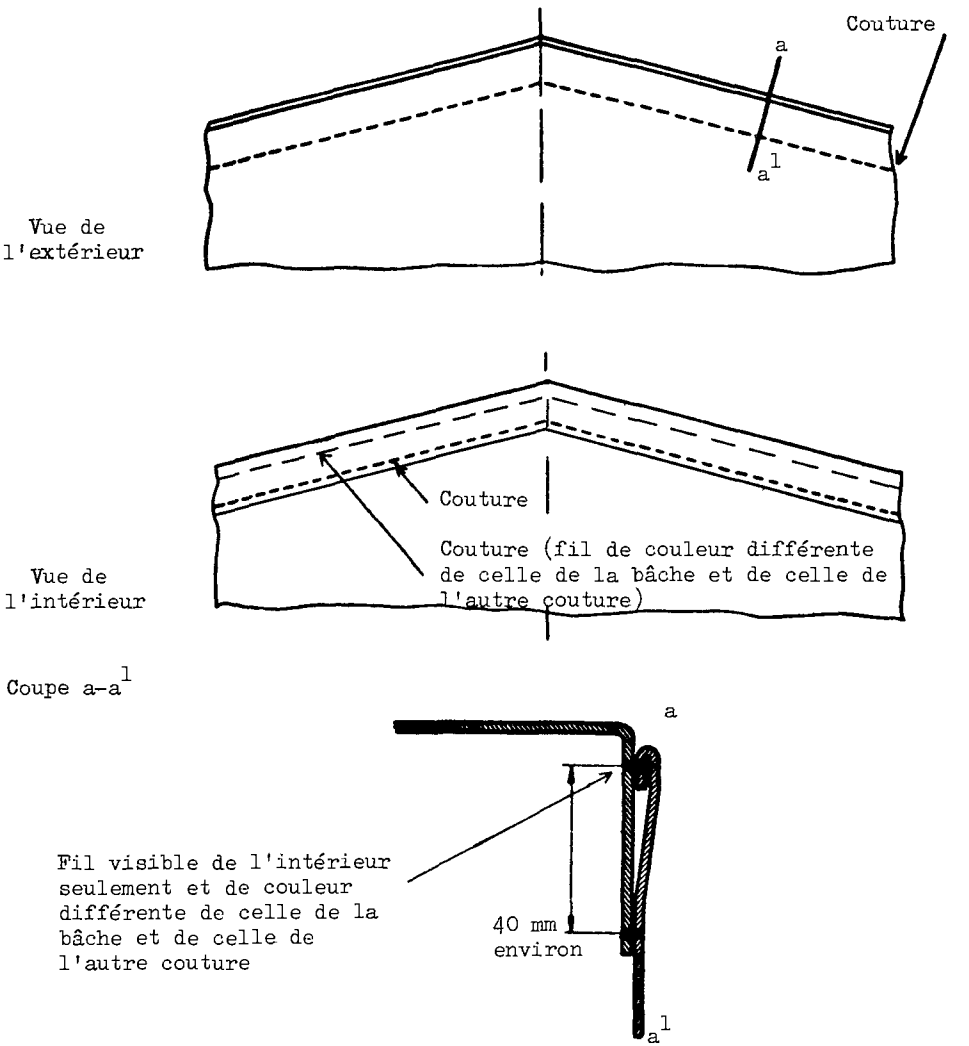
Coupe a-a1

Couture à double repli



PREMIÈRE PARTIE, CROQUIS Nº 2. BÂCHE FAITE DE PLUSIEURS PIÈCES

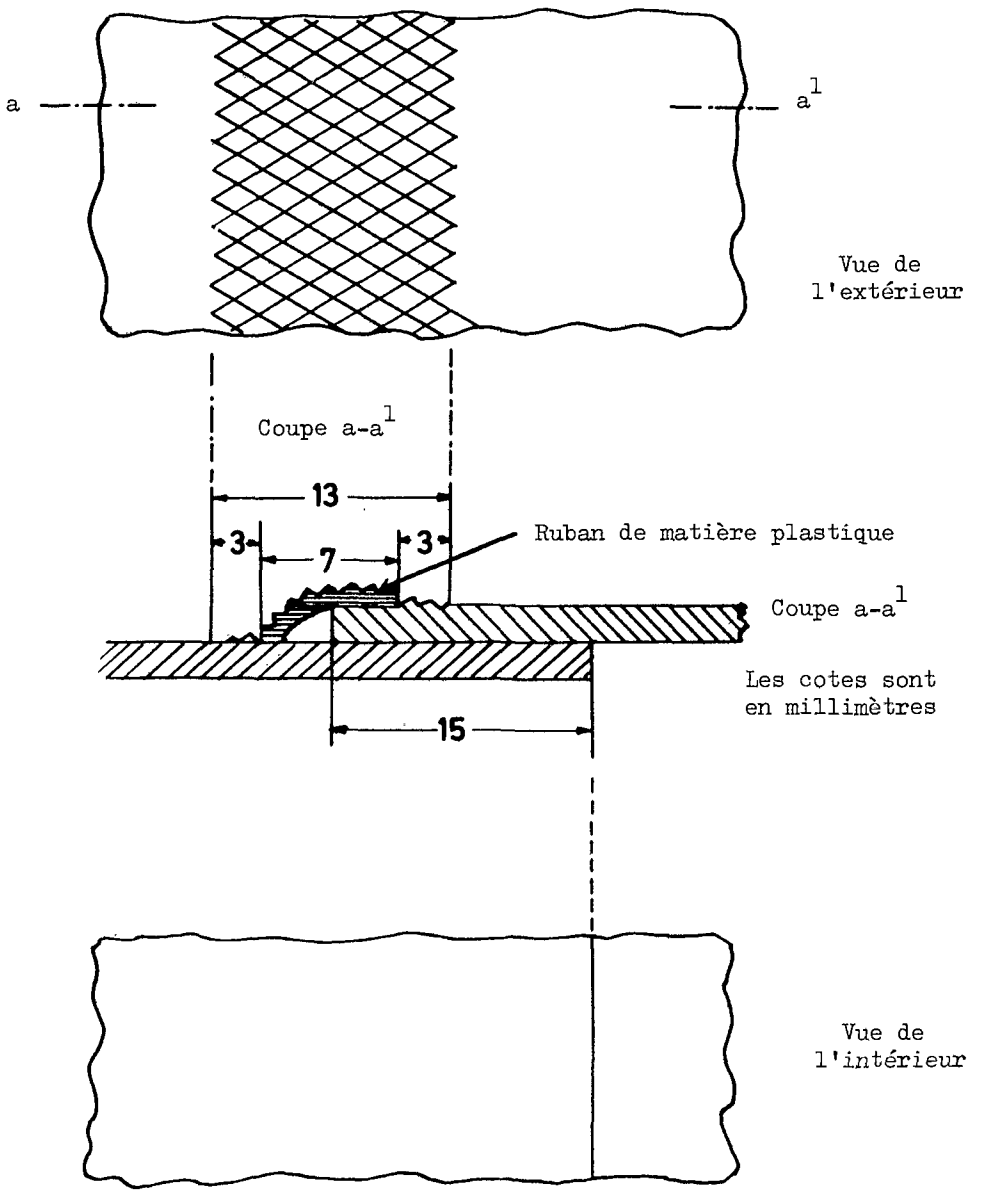
Couture d'angle



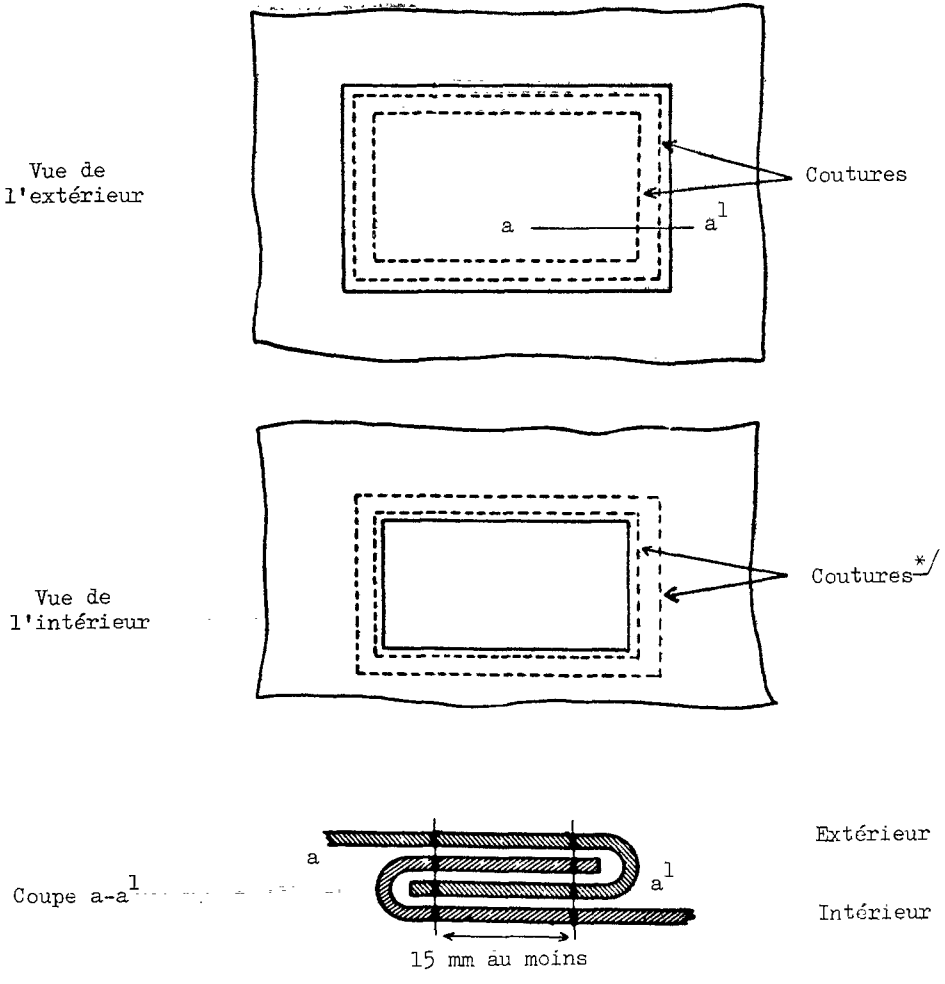
NOTE. Les coutures d'angle effectuées selon la méthode illustrée par le croquis n° 2*a* de l'annexe 2 à la présente Convention sont également admises.

PREMIÈRE PARTIE, CROQUIS N° 3. BÂCHE FAITE DE PLUSIEURS PIÈCES

Assemblage par soudure

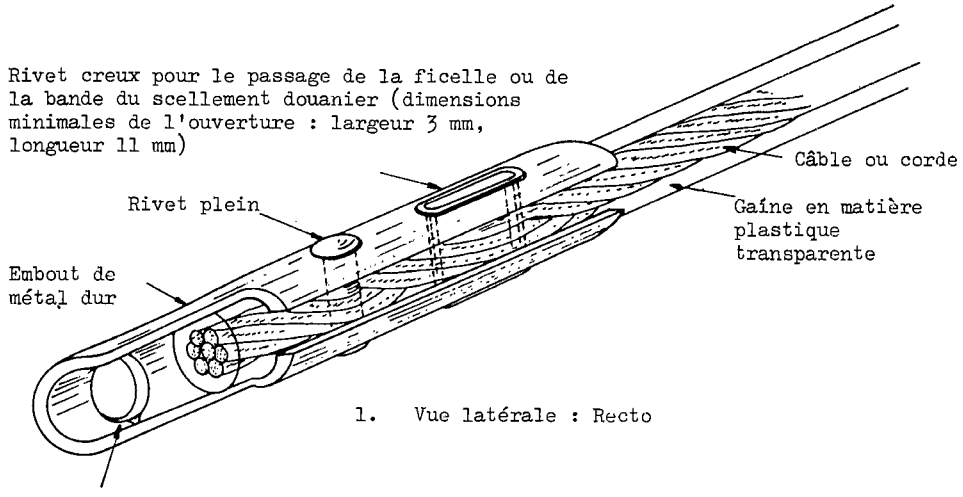


PREMIÈRE PARTIE, CROQUIS Nº 4. RACCOMMODAGE DE LA BÂCHE

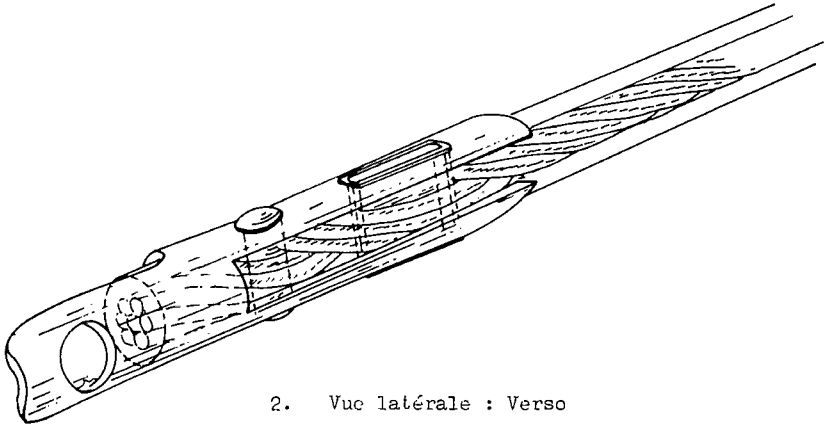


* Les fils visibles de l'intérieur devront être de couleur différente de celle des fils visibles de l'extérieur et de celle de la bâche.

PREMIÈRE PARTIE, CROQUIS Nº 5. SPÉCIMEN D'EMBOUT



1. Vue latérale : Recto



2. Vue latérale : Verso

DEUXIÈME PARTIE. PROCÉDURES RELATIVES À L'AGRÉMENT DES CONTENEURS SATISFAISANT AUX CONDITIONS TECHNIQUES PRÉVUES À LA PREMIÈRE PARTIE

Généralités

1. Les conteneurs peuvent être agréés pour le transport de marchandises sous scellement douanier :

a) Soit au stade de la fabrication, par type de construction (procédure d'agrément au stade de la fabrication);

b) Soit à un stade postérieur à la fabrication, individuellement ou pour un nombre déterminé de conteneurs d'un même type (procédure d'agrément à un stade postérieur à la fabrication).

Dispositions communes aux deux procédures d'agrément

2. 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.

3. 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.

4. 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.

5. La plaque d'agrément, conforme au modèle n° I reproduit à l'appendice 1 de la présente partie, 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 :

a) La mention «Agréé pour le transport sous scellement douanier»;

b) Le nom du pays où le conteneur a été agréé, soit en toutes lettres, soit au moyen du signe distinctif utilisé pour indiquer le pays d'immatriculation des véhicules automobiles 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 26, délivré en 1973);

c) Le numéro d'ordre du conteneur, attribué par le constructeur (numéro de fabrication);

d) Si le conteneur a été agréé par type de construction, les numéros ou lettres d'identification du type du conteneur.

6. 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.

7. 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.

Dispositions particulières à l'agrément par type de construction au stade de la fabrication.

8. 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.

9. 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.

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

11. Le constructeur devra s'engager par écrit :

a) A présenter à l'autorité compétente ceux des conteneurs du type en cause qu'elle désire examiner;

b) A permettre à l'autorité compétente d'examiner d'autres unités à tout moment au cours de la production de la série du type considéré;

c) A informer l'autorité compétente de toute modification des plans ou des spécifications, quelle qu'en soit l'importance, avant d'y donner suite;

d) A porter sur les conteneurs en un endroit visible, en plus des marques prévues sur la plaque d'agrément, les numéros ou lettres d'identification du type de construction, ainsi que le numéro d'ordre de chaque conteneur dans la série du type considéré (numéro de fabrication);

e) A tenir un état des conteneurs fabriqués selon le type agréé.

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

13. 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.

14. Lorsqu'un type de conteneur est agréé, il sera délivré au demandeur un seul certificat d'agrément conforme au modèle n° II reproduit à l'appendice 2 de la présente partie 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 5 de la présente partie.

Dispositions particulières à l'agrément à un stade postérieur à la fabrication

15. 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.

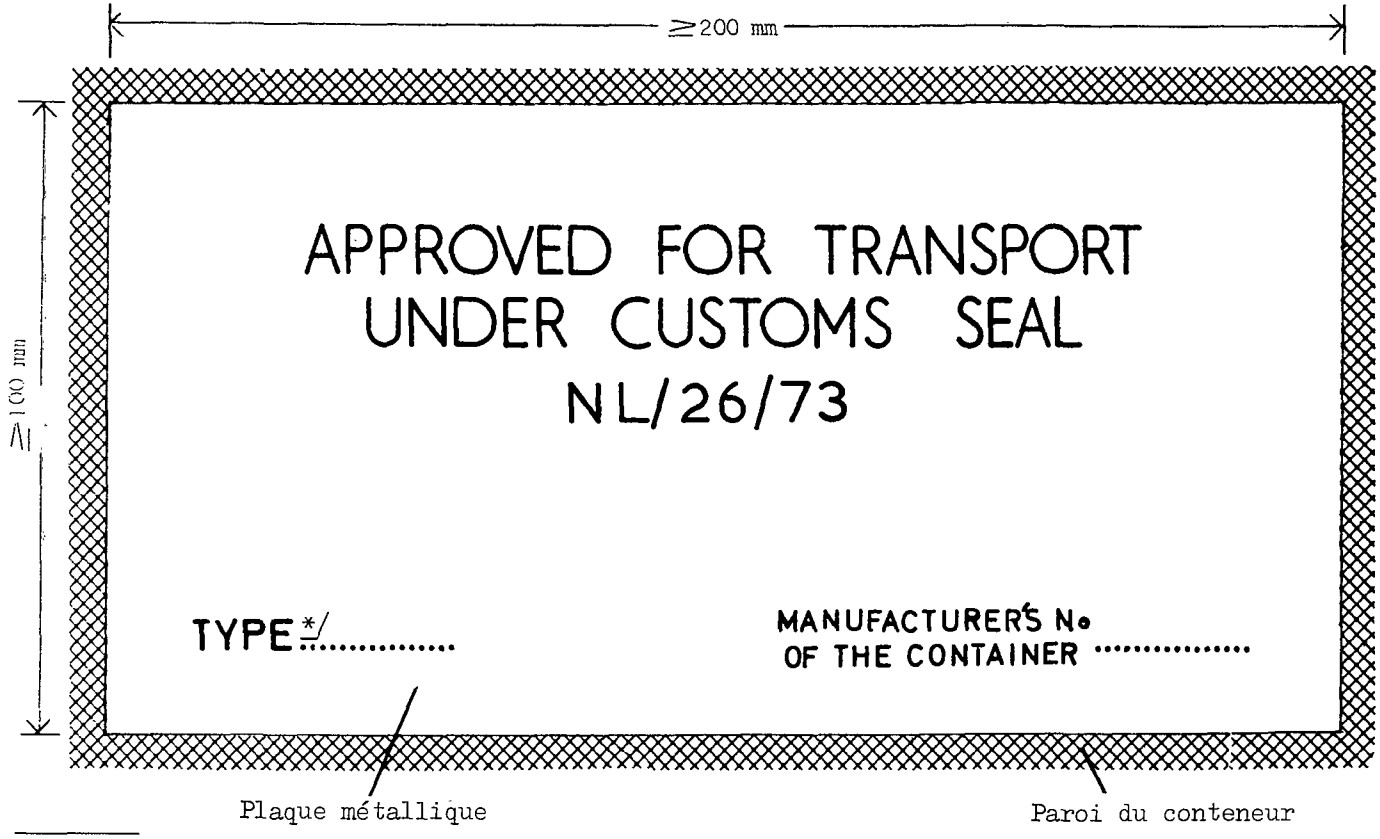
16. Toute demande d'agrément soumise dans le cas prévu au paragraphe 15 de la présente partie devra indiquer le numéro d'ordre (numéro de fabrication) porté sur chaque conteneur par le constructeur.

17. 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 n° III reproduit à l'appendice 3 de la présente partie 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 5 de la présente partie.

APPENDICE 1 DE LA DEUXIÈME PARTIE

MODÈLE N° I. PLAQUE D'AGRÉMENT

(Version anglaise)

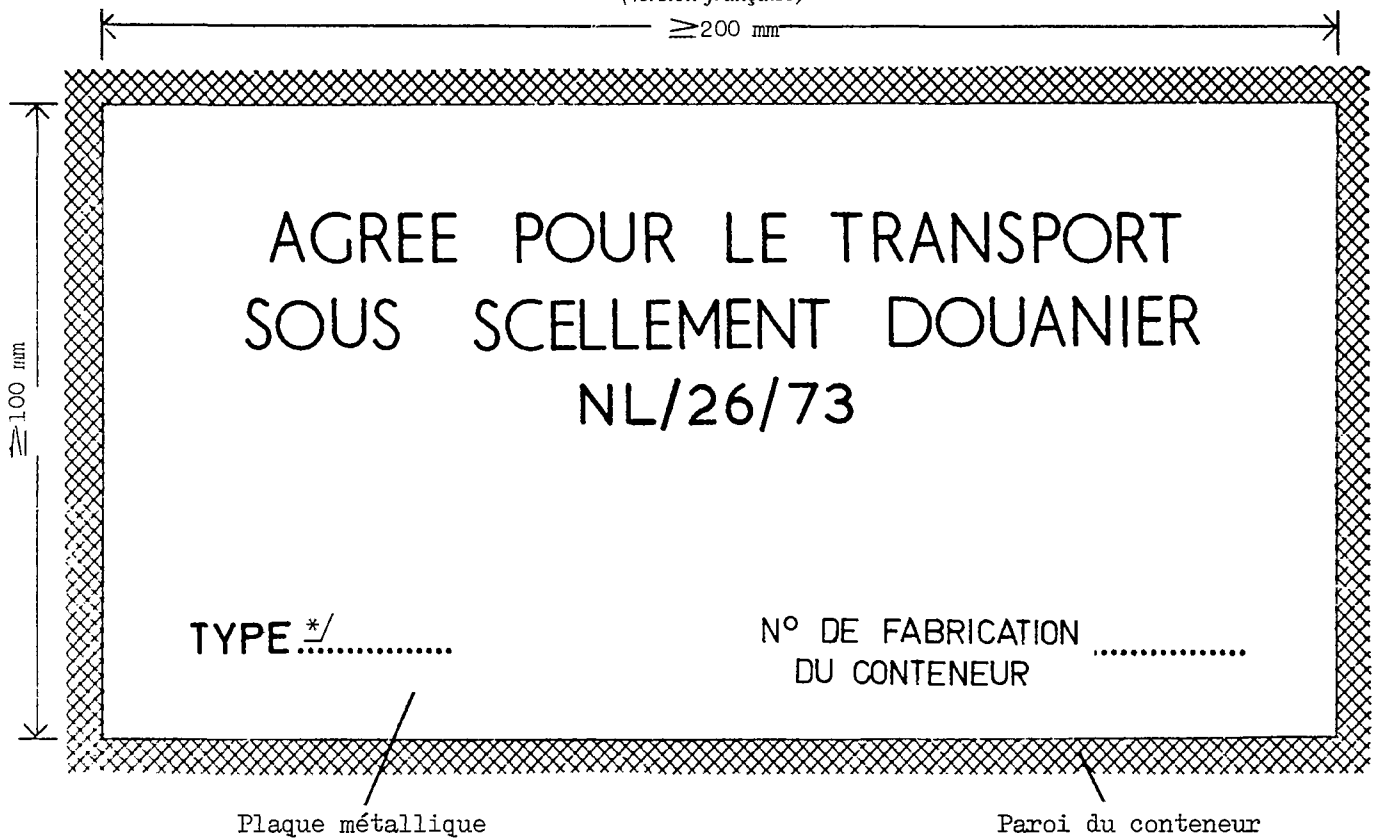


* Seulement en cas d'agrément par type de construction.

APPENDICE 1 DE LA DEUXIÈME PARTIE

MODÈLE N° I. PLAQUE D'AGRÉMENT

(Version française)



* *Seulement en cas d'agrément par type de construction.*

APPENDICE 2 DE LA DEUXIÈME PARTIE

MODÈLE N° II. CONVENTION DOUANIÈRE RELATIVE AU TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES SOUS LE COUVERT DE CARNETS TIR (1975)

CERTIFICAT D'AGRÉMENT PAR TYPE DE CONSTRUCTION

1. Numéro du certificat* .....
2. Il est certifié que le type de conteneur décrit ci-après a été agréé et que les conteneurs construits d'après ce type peuvent être admis pour le transport des marchandises sous scellement douanier.
3. Genre du conteneur .....
4. Numéro ou lettres d'identification du type de construction .....
5. Numéro d'identification des plans de construction .....
6. Numéro d'identification des spécifications de construction .....
7. Tare .....
8. Dimensions extérieures, en cm .....
9. Caractéristiques essentielles de construction (nature des matériaux, genre de construction, etc.) .....
10. Le présent certificat est valable pour tous les conteneurs construits conformément aux plans et spécifications visés ci-dessus.
11. Délivré à .....
(nom et adresse du constructeur)

qui est autorisé à apposer une plaque d'agrément sur chaque conteneur du type agréé construit par ses soins.

A ....., le ..... 19 ..
(lieu) *(date)*

Par .....
(signature et cachet de l'organisation ou du service émetteur)

(Voir avis au verso)

AVIS IMPORTANT

(Paragraphes 6 et 7 de la deuxième partie de l'annexe 7 de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous carnets TIR, 1975)

6. 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.
7. 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.

* Indiquer les lettres et les chiffres qui seront apposés sur la plaque d'agrément (voir alinéa *b* du paragraphe 5 de la deuxième partie de l'annexe 7 à la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR, 1975).

APPENDICE 3 DE LA DEUXIÈME PARTIE

MODÈLE N° III. CONVENTION DOUANIÈRE RELATIVE AU TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES SOUS LE COUVERT DE CARNETS TIR (1975)

CERTIFICAT D'AGRÉMENT ACCORDÉ À UN STADE POSTÉRIEUR À LA FABRICATION

1. Numéro du certificat* .....
2. Il est certifié que le(s) conteneur(s) ci-après a (ont) été agréé(s) pour le transport de marchandises sous scellement douanier.
3. Genre du (des) conteneur(s) .....
4. Numéro d'ordre attribué au(x) conteneur(s) par le constructeur .....
5. Tare .....
6. Dimensions extérieures, en cm .....
7. Caractéristiques essentielles de construction (nature des matériaux, genre de construction, etc.) .....
8. Délivré à .....
   (nom et adresse du demandeur)

   qui est autorisé à apposer une plaque d'agrément sur le(s) conteneur(s) indiqué(s) ci-dessus.

   A ..... *(lieu)*, le ..... *(date)* 19 ...

   Par .....
   (signature et cachet de l'organisation ou du service émetteur)

(Voir avis au verso)

AVIS IMPORTANT

(Paragraphes 6 et 7 de la deuxième partie de l'annexe 7 de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous carnets TIR, 1975)

6. 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.
7. 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.

* Indiquer les lettres et les chiffres qui seront apposés sur la plaque d'agrément (voir alinéa *b* du paragraphe 5 de la deuxième partie de l'annexe 7 à la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR, 1975).

TROISIÈME PARTIE. NOTES EXPLICATIVES

1. Les notes explicatives relatives à l'annexe 2 figurant à l'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.

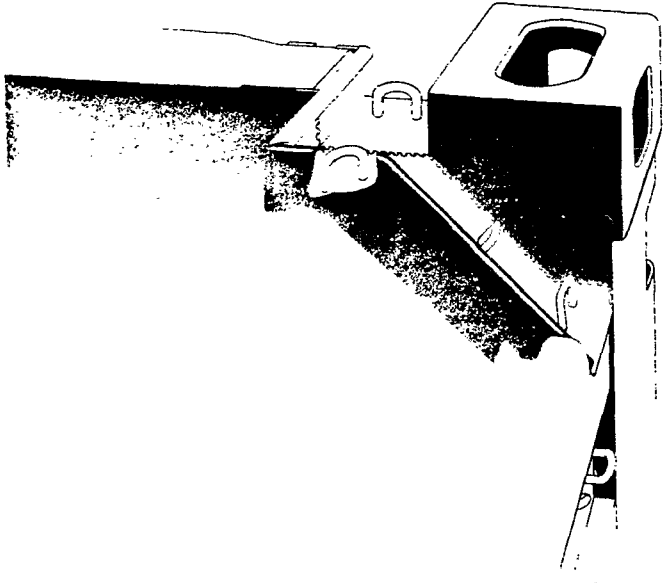
2. *Première partie, article 4, paragraphe 6, alinéa* a. Le croquis joint à la présente troisième partie donne un exemple de système de fixation des bâches autour des ferrures de coin des conteneurs, acceptable par la douane.

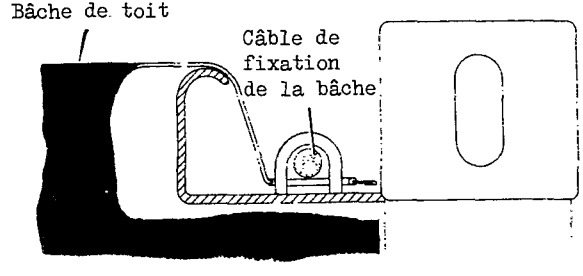
3. *Deuxième partie, paragraphe 5.* Si deux conteneurs bâchés, agréés pour le transport sous scellement douanier, ont été combinés de telle sorte qu'ils constituent un seul conteneur recouvert d'une seule bâche et satisfaisant aux conditions de transport sous scellement douanier, il ne sera pas exigé de certificat d'agrément distinct ou de plaque d'agrément distincte pour cet ensemble.

TROISIÈME PARTIE. DISPOSITIF DE FIXATION D'UNE BÂCHE AUTOUR DES FERRURES DE COIN

Le dispositif reproduit ci-dessous répond aux prescriptions de l'alinéa *a* du paragraphe 6 de l'article 4 de la première partie.

Fixation aux montants d'angle





Vue en coupe

ANNEXE 8

COMPOSITION ET RÈGLEMENT INTÉRIEUR DU COMITÉ DE GESTION

Article premier. i) Les Parties contractantes sont membres du Comité de gestion.

ii) Le Comité peut décider que les administrations compétentes des Etats 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 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 Etats 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 la moitié des Etats qui sont Parties contractantes est nécessaire pour prendre les décisions.

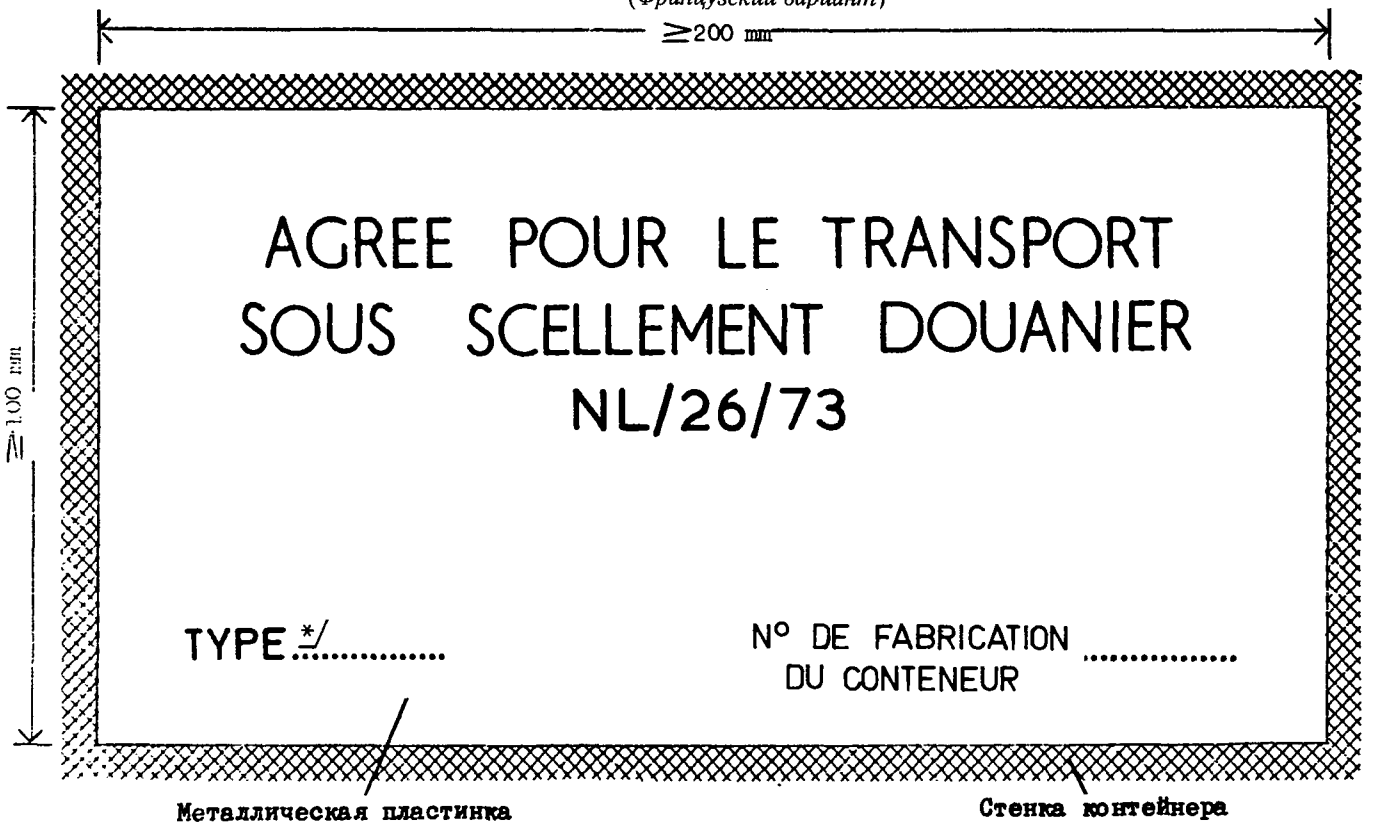
Article 7. Le Comité adopte son rapport avant la clôture de sa session.

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.

ДОБАВЛЕНИЕ 1 К ЧАСТИ II

ОБРАЗЕЦ № I. ТАБЛИЧКА О ДОПУЩЕНИИ

(Французский вариант)



* Только в случае допущения по типу конструкции.

For Afghanistan:
Pour l'Afghanistan :
За Афганистан:

For Albania:
Pour l'Albanie :
За Албанию:

For Algeria:
Pour l'Algérie :
За Алжир:

For Argentina:
Pour l'Argentine :
За Аргентину:

For Australia:
Pour l'Australie :
За Австралию:

For Austria:
Pour l'Autriche :
За Австрию:

RUDOLF MARTINS
27 of April, 1976
Subject to ratification[1]

For the Bahamas:
Pour les Bahamas :
За Багамские острова:

For Bahrain:
Pour Bahreïn :
За Бахрейн:

For Bangladesh:
Pour le Bangladesh :
За Бангладеш:

For Barbados:
Pour la Barbade :
За Барбадос:

[1] Sous réserve de ratification.

For Belgium:
Pour la Belgique :
За Бельгию:

P. NOTERDAEME
22-XII-76
Sous réserve de ratification[1]

For Benin:
Pour le Bénin :
За Народную Республику Бенин:

For Bhutan:
Pour le Bhoutan :
За Бутан:

For Bolivia:
Pour la Bolivie :
За Боливию:

For Botswana:
Pour le Botswana :
За Ботсвану:

For Brazil:
Pour le Brésil :
За Бразилию:

[1] Subject to ratification.

For Bulgaria:
Pour la Bulgarie :
За Болгарию:

For Burma:
Pour la Birmanie :
За Бирму:

For Burundi:
Pour le Burundi :
За Бурунди:

For the Byelorussian Soviet Socialist Republic:
Pour la République socialiste soviétique de Biélorussie :
За Белорусскую Советскую Социалистическую Республику:

For Cambodia:
Pour le Cambodge :
За Камбоджу:

For Canada:
Pour le Canada :
За Канаду:

For Cape Verde:
Pour le Cap-Vert :
За Острова Зеленого Мыса:

For the Central African Republic:
Pour la République centrafricaine :
За Центральноафриканскую Республику:

For Chad:
Pour le Tchad :
За Чад:

For Chile:
Pour le Chili :
За Чили:

For China:
Pour la Chine :
За Китай:

For Colombia:
Pour la Colombie :
За Колумбию:

For the Comoros:
Pour les Comores :
За Коморские острова:

For the Congo:
Pour le Congo :
За Конго:

For Costa Rica:
Pour le Costa Rica :
За Коста-Рику:

For Cuba:
Pour Cuba :
За Кубу:

For Cyprus:
Pour Chypre :
За Кипр:

For Czechoslovakia:
Pour la Tchécoslovaquie :
За Чехословакию:

For the Democratic People's Republic of Korea:
Pour la République populaire démocratique de Corée :
За Корейскую Народно-демократическую Республику:

For the Democratic Republic of Viet-Nam:
Pour la République démocratique du Viet-Nam :
За Демократическую Республику Вьетнам:

For Democratic Yemen:
Pour le Yémen démocratique :
За Демократический Йемен:

For Denmark:
Pour le Danemark :
За Данию:

December 21st, 1976
HANS ERIK KASTOFT

For the Dominican Republic:
Pour la République dominicaine :
За Доминиканскую Республику:

For Ecuador:
Pour l'Equateur :
За Эквадор:

For Egypt:
Pour l'Egypte :
За Египет:

For El Salvador:
Pour El Salvador :
За Сальвадор:

For Equatorial Guinea:
Pour la Guinée équatoriale :
За Экваториальную Гвинею:

For Ethiopia:
Pour l'Ethiopie :
За Эфиопию:

For Fiji:
Pour Fidji :
За Фиджи:

For Finland:
Pour la Finlande :
За Финляндию:

28/12-76
MAURI EGGERT

For France:
Pour la France :
За Францию:

30-XII-1976
FERNAND-LAURENT

For Gabon:
Pour le Gabon :
За Габон:

For Gambia:
Pour la Gambie :
За Гамбию:

For the German Democratic Republic:
Pour la République démocratique allemande :
За Германскую Демократическую Республику:

For Germany, Federal Republic of:
Pour l'Allemagne, République fédérale d' :
За Федеративную Республику Германия:

Sous réserve de ratification[1]
30 décembre 1976
OTTO Baron VON STEMPEL

For Ghana:
Pour le Ghana :
За Гану:

For Greece:
Pour la Grèce :
За Грецию:

Geneva, 30 December 1976
Subject to ratification[2]
A. METAXAS

For Grenada:
Pour la Grenade :
За Гранаду:

For Guatemala:
Pour le Guatemala :
За Гватемалу:

[1] Subjet to ratification.
[2] Sous réserve de ratification.

For Guinea:
Pour la Guinée :
За Гвинею:

For Guinea-Bissau:
Pour la Guinée-Bissau :
За Гвинею-Биссау:

For Guyana:
Pour la Guyane :
За Гвиану:

For Haiti:
Pour Haïti :
За Гаити:

For the Holy See:
Pour le Saint-Siège :
За Святейший Престол:

For Honduras:
Pour le Honduras :
За Гондурас:

For Hungary:
Pour la Hongrie :
За Венгрию:

D. KUZSEL
23.11.1976

For Iceland:
Pour l'Islande :
За Исландию:

For India:
Pour l'Inde :
За Индию:

For Indonesia:
Pour l'Indonésie :
За Индонезию:

For Iran:
Pour l'Iran :
За Иран:

For Iraq:
Pour l'Iraq :
За Ирак:

For Ireland:
Pour l'Irlande :
За Ирландию:

ANNE ANDERSON-WHEELER
30/12/76
Subject to ratification[1]

For Israel:
Pour Israël :
За Израиль:

For Italy:
Pour l'Italie :
За Италию:

RINALDO PETRIGNANI
Sous réserve de ratification[2]
28 décembre 1976

For the Ivory Coast:
Pour la Côte-d'Ivoire :
За Берег Слоновой Кости:

[1] Sous réserve de ratification.
[2] Subject to ratification.

For Jamaica:
Pour la Jamaïque :
За Ямайку:

For Japan:
Pour le Japon :
За Японию:

For Jordan:
Pour la Jordanie :
За Иорданию:

For Kenya:
Pour le Kenya :
За Кению:

For Kuwait:
Pour le Koweït :
За Кувейт:

For Laos:
Pour le Laos :
За Лаос:

For Lebanon:
Pour le Liban :
За Ливан:

For Lesotho:
Pour le Lesotho :
За Лесото:

For Liberia:
Pour le Libéria :
За Либерию:

For the Libyan Arab Republic:
Pour la République arabe libyenne :
За Ливийскую Арабскую Республику:

For Liechtenstein:
Pour le Liechtenstein :
За Лихтенштейн:

For Luxembourg:
Pour le Luxembourg :
За Люксембург:

JACQUELINE ANCEL-LENNERS
23 XII 1976
Sous réserve de ratification[1]

For Madagascar:
Pour Madagascar :
За Мадагаскар:

For Malawi:
Pour le Malawi :
За Малави:

For Malaysia:
Pour la Malaisie :
За Малайскую Федерацию:

For the Maldives:
Pour les Maldives :
За Мальдивы:

[1] Subject to ratification.

For Mali:
Pour le Mali :
За Мали:

For Malta:
Pour Malte :
За Мальту:

For Mauritania:
Pour la Mauritanie :
За Мавританию:

For Mauritius:
Pour Maurice :
За Маврикий:

For Mexico:
Pour le Mexique :
За Мексику:

For Monaco:
Pour Monaco :
За Монако:

For Mongolia:
Pour la Mongolie :
За Монголию:

For Morocco:
Pour le Maroc :
За Марокко:

15 octobre 1976
ALI SKALLI
Sous réserve de ratification[1]

For Mozambique:
Pour le Mozambique :
За Мозамбик:

For Nauru:
Pour Nauru :
За Науру:

For Nepal:
Pour le Népal :
За Непал:

[1] Subject to ratification.

For the Netherlands:
Pour les Pays-Bas :
За Нидерланды:

C. A. VAN DER KLAAUW
Sous réserve de ratification[1]
28/12/1976

For New Zealand:
Pour la Nouvelle-Zélande :
За Новую Зеландию:

For Nicaragua:
Pour le Nicaragua :
За Никарагуа:

For the Niger:
Pour le Niger :
За Нигер:

For Nigeria:
Pour le Nigéria :
За Нигерию:

[1] Subject to ratification.

For Norway:
Pour la Norvège :
За Норвегию:

For Oman:
Pour l'Oman :
За Оман:

For Pakistan:
Pour le Pakistan :
За Пакистан:

For Panama:
Pour le Panama :
За Панаму:

For Papua New Guinea:
Pour la Papouasie-Nouvelle-Guinée :
За Папуа-Новую Гвинею:

For Paraguay:
Pour le Paraguay:
За Парагвай:

For Peru:
Pour le Pérou :
За Перу:

For the Philippines:
Pour les Philippines :
За Филиппины:

For Poland:
Pour la Pologne :
За Польшу:

For Portugal:
Pour le Portugal :
За Португалию:

For Qatar:
Pour le Qatar :
За Катар:

For the Republic of Korea:
Pour la République de Corée :
За Корейскую Республику:

For the Republic of South Viet-Nam:
Pour la République du Sud-Viet-Nam :
За Республику Южный Вьетнам:

For Romania:
Pour la Roumanie :
За Румынию:

For Rwanda:
Pour le Rwanda :
За Руанду:

For San Marino:
Pour Saint-Marin :
За Сан-Марино:

For Sao Tome and Principe:
Pour Sao Tomé-et-Principe :
За Сан-Томе и Принсипи:

For Saudi Arabia:
Pour l'Arabie Saoudite :
За Саудовскую Аравию:

For Senegal:
Pour le Sénégal :
За Сенегал:

For Sierra Leone:
Pour le Sierra Leone :
За Сьерра-Леоне:

For Singapore:
Pour Singapour :
За Сингапур:

For Somalia:
Pour la Somalie :
За Сомали:

For South Africa:
Pour l'Afrique du Sud :
За Южную Африку:

For Spain:
Pour l'Espagne :
За Испанию:

For Sri Lanka:
Pour Sri Lanka :
За Шри Ланка:

For the Sudan:
Pour le Soudan :
За Судан:

For Suriname:
Pour le Suriname :
За Суринам:

For Swaziland:
Pour le Souaziland :
За Свазиленд:

For Sweden:
Pour la Suède :
За Швецию:

CARL DE GEER
17.12.76

For Switzerland:
Pour la Suisse :
За Швейцарию:

CHARLES LENZ
4.8.1976[1]
Sous réserve de ratification[2]

For the Syrian Arab Republic:
Pour la République arabe syrienne :
За Сирийскую Арабскую Республику:

For Thailand:
Pour la Thaïlande :
За Таиланд:

For Togo:
Pour le Togo :
За Того:

For Tonga:
Pour les Tonga :
За Тонга:

[1] 4 August 1976—4 août 1976.
[2] Subject to ratification.

For Trinidad and Tobago:
Pour la Trinité-et-Tobago :
За Тринидад и Тобаго:

For Tunisia:
Pour la Tunisie :
За Тунис:

MOHAMED BEN FADHEL
Le 11.6.1976[1]

For Turkey:
Pour la Turquie :
За Турцию:

For Uganda:
Pour l'Ouganda :
За Уганду:

For the Ukrainian Soviet Socialist Republic:
Pour la République socialiste soviétique d'Ukraine :
За Украинскую Советскую Социалистическую Республику:

[1] 11 June 1976 — 11 juin 1976.

For the Union of Soviet Socialist Republics:
Pour l'Union des Républiques socialistes soviétiques :
За Союз Советских Социалистических Республик:

For the United Arab Emirates:
Pour les Emirats arabes unis :
За Объединенные Арабские Эмираты:

For the United Kingdom of Great Britain
and Northern Ireland:
Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :
За Соединенное Королевство Великобритании
и Северной Ирландии:

JAMES BOTTOMLEY
22.12.76
Subject to ratification[1]

For the United Republic of Cameroon:
Pour la République-Unie du Cameroun :
За Объединенную Республику Камерун:

For the United Republic of Tanzania:
Pour la République-Unie de Tanzanie :
За Объединенную Республику Танзания:

[1] Sous réserve de ratification.

For the United States of America:
Pour les Etats-Unis d'Amérique :
За Соединенные Штаты Америки:

For the Upper Volta:
Pour la Haute-Volta :
За Верхнюю Вольту:

For Uruguay:
Pour l'Uruguay :
За Уругвай:

For Venezuela:
Pour le Venezuela :
За Венесуэлу:

For Western Samoa:
Pour le Samoa-Occidental :
За Западное Самоа:

For Yemen:
Pour le Yémen :
За Йемен:

For Yugoslavia:
Pour la Yougoslavie :
За Югославию:

MILOS LALOVIC
28.IV.1976

For Zaire:
Pour le Zaïre :
За Заир:

For Zambia:
Pour la Zambie :
За Замбию:

For the European Economic Community:
Pour la Communauté économique européenne :
За Европейское Экономическое Сообщество:

K. PINGEL
30.12.76

RESERVATIONS AND DECLARATIONS MADE UPON RATIFICATION AND ACCESSION (*a*)

RÉSERVES ET DÉCLARATIONS FAITES LORS DE LA RATIFICATION ET DE L'ADHÉSION (*a*)

BULGARIA (a)

BULGARIE (a)

[BULGARIAN TEXT — TEXTE BULGARE]

"Народна република България не се счита обвързана с член 57, точки 2 до 6 включително на Конвенцията, отнасящи се до арбитража. Народна република България смята, че даден спор може да бъде отнесен до арбитражен съд само със съгласието на всички страни по този спор.

"Народна република България декларира, че член 52, точка 1, който ограничава участието на известен брой държави в Конвенцията, е в противоречие с общоприетия принцип за суверенното равенство между държавите.

"Народна република България декларира също, че предвидената в член 52, точка 3 възможност митнически или икономически съюзи да станат договарящи страни по Конвенцията не създава за нея никакви задължения по отношение на тези съюзи."

[TRANSLATION]

The People's Republic of Bulgaria does not consider itself bound by article 57, paragraphs 2 to 6, concerning arbitration. The People's Republic of Bulgaria considers that a dispute can be referred to a court of arbitration only with the consent of all parties to the dispute.

The People's Republic of Bulgaria declares that article 52, paragraph 1, which restricts the participation by a certain number of States in the Convention, is in contradiction with the generally accepted principle of sovereign equality of States.

The People's Republic of Bulgaria declares also that the possibility envisaged in article 52, paragraph 3, for customs or economic unions to become Contracting Parties to the Convention does not bind Bulgaria with any obligations whatsoever with respect to these unions.

[TRADUCTION]

La République populaire de Bulgarie ne se considère pas liée par les dispositions des paragraphes 2 à 6 de l'article 57 de la Convention, relatives à l'arbitrage. La République populaire de Bulgarie considère qu'un différend ne peut être porté devant un tribunal arbitral qu'avec l'assentiment de toutes les parties au différend.

La République populaire de Bulgarie déclare que le paragraphe 1 de l'article 52, qui limite la participation à la Convention à un certain nombre d'Etats, est contraire au principe généralement reconnu de l'égalité souveraine des Etats.

La République populaire de Bulgarie déclare en outre que la possibilité prévue au paragraphe 3 de l'article 52 pour des unions douanières ou économiques de devenir Parties contractantes à la Convention n'entraîne pour la Bulgarie aucune obligation à l'égard desdites unions.

HUNGARY

HONGRIE

[TRADUCTION — TRANSLATION]

"The Hungarian People's Republic does not consider itself bound by the provisions on compulsory arbitration contained in article 57 of the Convention.

La République populaire hongroise ne se considère pas liée par les dispositions relatives à l'arbitrage obligatoire énoncées à l'article 57 de la Convention.

"The Hungarian People's Republic draws attention to the fact that the provisions of paragraph 1 of article 52 of the Convention are at variance with the fundamental principles of international law. It follows from the generally accepted principle of sovereign equality of States that the Convention should be open for adherence by all States without any discrimination and restriction."

La République populaire hongroise appelle l'attention sur le fait que les dispositions du paragraphe 1 de l'article 52 de la Convention sont contraires aux principes fondamentaux du droit international. Le principe universellement admis de l'égalité souveraine des Etats veut qu'il soit donné à tous les Etats, sans discrimination ni restriction, la possibilité d'adhérer à la Convention.