



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/2003/5
TRANS/WP.30/AC.2/2003/5
2 janvier 2003

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS,
FRANÇAIS ET RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports

(Cent-troisième session, 4-7 février 2003,
point 8 (b) (iii) de l'ordre du jour)

Comité de gestion de la Convention TIR de 1975

(Trente-quatrième session, 6 et 7 février 2003,
point 9 (a) de l'ordre du jour)

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

Révision de la Convention

Communication du Gouvernement de Lettonie

Note: Le secrétariat reproduit ci-après une communication transmise par le Gouvernement de Lettonie.

Le projet des amendements préparé par le secrétariat tient compte de l'amendement à la Recommandation du Comité de gestion de la Convention TIR du 20 octobre 1995, adoptée par le Comité à sa trente-troisième session.

* * *

A. CONTEXTE

I. Introduction

1. Le SafeTIR est un outil essentiel pour le contrôle du Régime TIR et la prévention de la fraude. Il permet un suivi et un contrôle meilleurs de chaque opération TIR, que ce soit pour les douanes, les associations garantes ou l'IRU, les aidant ainsi à repérer les cas de fraude et à les traiter rapidement. Le SafeTIR permet également aux associations garantes et à l'IRU de surveiller la fiabilité et le respect des règles par les titulaires de carnets et contribue donc à prévenir la fraude et à limiter les risques lors de l'émission de carnets. C'est dans l'intérêt des associations garantes nationales et de la compagnie d'assurance centralisée, mais aussi des autorités douanières qui cherchent également à prévenir la fraude et ont besoin d'un système de garantie solide sur lequel puisse s'appuyer le Régime TIR dans leurs pays respectifs.

2. L'ensemble des Parties contractantes a apporté leur soutien au SafeTIR. Elle a accepté l'adoption de la Recommandation de 1995 par le Comité de gestion TIR et a pris toutes des mesures en vue de sa mise en œuvre en transmettant au SafeTIR des données sur la fin des opérations TIR et en répondant aux requêtes de réconciliation de ces données par les associations et l'IRU.

3. Toutefois, le SafeTIR ne sera véritablement efficace que si les autorités douanières transmettent très rapidement au SafeTIR toutes les données de fin d'opération et traitent sans délai les requêtes de réconciliation. Or, les douanes ont bien des difficultés à lutter contre la fraude et à s'assurer les ressources nécessaires pour remplir leurs fonctions. L'objectif du présent document est de donner aux autorités douanières une raison supplémentaire d'appliquer entièrement la Recommandation en faisant de cette dernière une obligation légale en vertu de la Convention TIR. Ceci aiderait aussi les associations à remplir leurs obligations légales découlant de la Convention.

4. Cependant, il ne s'agit pas de modifier la valeur juridique des informations transmises. En ce qui concerne les douanes, celles-ci garderont valeur d'informations destinées, par exemple, à faciliter la fin correcte d'une opération TIR particulière en cas de besoin.

5. En outre, rappelons que, suite à l'entrée en vigueur de la Phase II de la révision de la Convention TIR le 12 mai de cette année, le texte de la Recommandation existante devra également être revu. Les propositions du Secrétariat TIR sont d'ordre purement linguistique et se réfèrent encore à la situation telle qu'elle était en 1995.

II. Approche adoptée

6. Le Comité de gestion n'adoptera une disposition légale visant à renforcer la Recommandation que s'il est convaincu que le SafeTIR est suffisamment important pour les Parties contractantes et le Régime TIR pour que les douanes soient obligées de l'appliquer entièrement. La forme de l'instrument choisi pour imposer cette obligation est secondaire.

7. Concentrons-nous donc d'abord sur les arguments juridiques et pratiques qui justifient d'obliger les douanes à appliquer entièrement la Recommandation de 1995. Ces arguments se situent à trois niveaux :

- (a) Les obligations légales effectives déjà existantes pour les associations.
- (b) Les obligations de l'organisation internationale suite à l'entrée en vigueur de nouvel Article 6(2) bis de la Convention.
- (c) La nécessité d'un outil permettant aux douanes et aux associations de repérer rapidement les cas de fraude.

8. Nous examinerons ensuite comment donner à la Recommandation un poids juridique dans le cadre de la Convention TIR.

III. Justification de SafeTIR

(a) Justification en vertu des obligations juridiques existantes pour les associations

9. L'une des dispositions les plus importantes de la Phase I de la révision de la Convention TIR a été l'introduction de l'agrément du titulaire de carnet par les douanes. Il a été admis qu'une grande partie de la fraude perpétrée sous Régime TIR incombait, du moins en partie, au titulaire. Soit il était directement impliqué dans la fraude, soit il permettait à d'autres de frauder du fait de sa négligence. On en a donc conclu que les transporteurs ne devraient être autorisés à utiliser des carnets TIR que s'ils étaient dûment habilités à le faire. L'habilitation n'est délivrée que si le transporteur satisfait aux conditions de fiabilité en matière d'opérations TIR. Les prescriptions minimales en la matière figurent à l'Article 6 de la Convention et dans les première et deuxième parties de l'Annexe 9.

10. Il découle clairement de ces dispositions que l'habilitation, puis la surveillance des transporteurs s'effectue en partenariat entre les douanes et les associations. Les associations ne peuvent délivrer des carnets TIR qu'à des personnes habilitées, qui satisfont aux conditions et prescriptions minimales stipulées dans la deuxième partie de l'Annexe 9. Si cette habilitation est délivrée par les douanes, les associations doivent vérifier que les personnes, qui demandent à être habilitées, respectent les

conditions et prescriptions minimales (Annexe 9, 1^{ère} partie, paragraphe 1(iii)). Mais l'exigence cruciale est que les associations procèdent à cette vérification de façon continue. Voilà qui est judicieux. L'on ne peut savoir si un transporteur reconnu fiable à un moment donné le restera toujours. Les circonstances pour le transporteur et ses employés ne cessent d'évoluer; il doit donc en aller de même pour sa cote de fiabilité, comme l'attestent des exemples récents en Russie et dans certains de ses pays voisins. C'est pourquoi la fiabilité d'un transporteur doit être vérifiée non seulement avant son habilitation, non pas de temps en temps, mais constamment. La lutte contre la fraude exige une vigilance constante.

11. Entre autres aspects à vérifier constamment, les associations doivent notamment s'assurer que les personnes souhaitant avoir accès au régime TIR puissent justifier d'une absence d'infractions graves ou répétées à l'encontre de la législation douanière ou fiscale et qu'elles respectent toutes les formalités douanières exigées au titre de la Convention aux bureaux de douane de départ, de passage et de destination (Annexe 9, deuxième partie, paragraphe 1(d) et (e)). Là encore, il s'agit d'exigences judicieuses. Toute forme de fraude sous Régime TIR implique le non respect des formalités et/ou de la législation douanières; les responsables du contrôle des opérations TIR doivent avoir connaissance au plus tôt de tout manquement de la part d'un transporteur afin de prendre des mesures pour éviter de nouvelles infractions.

12. Le test critique du respect des formalités douanières est la conformité de la fin d'opération TIR au bureau de destination. Par le passé, les associations et l'IRU pouvaient s'appuyer sur les souches tamponnées par les douanes, mais les fraudeurs ont élaboré des méthodes pour apposer de faux tampons et signatures douaniers sur ces souches. Désormais, les autorités douanières sont la seule source fiable pour les données de fin d'opération. C'est pourquoi les associations et l'IRU ont créé le SafeTIR pour recueillir ces informations auprès des douanes. Les associations s'en servent pour vérifier que les carnets TIR ont bien été apurés dans les règles au bureau de destination avant de délivrer de nouveaux carnets au transporteur concerné. De plus, par le biais d'une Requête de réconciliation, elles informent les autorités douanières de toute divergence susceptible d'indiquer une éventuelle irrégularité entre les carnets qui leur sont renvoyés et les données de fin d'opération transmises par les douanes. Ainsi, le SafeTIR permet aux douanes, aux associations et à l'IRU de travailler ensemble un utilisant le système pour échanger des informations leur permettant de détecter et de prévenir les cas de fraude.

13. Or, les associations ne peuvent remplir leur obligation qui est de constamment vérifier que les transporteurs respectent les formalités et la législation douanières, et le SafeTIR ne peut être efficace dans le sens indiqué ci-dessus, uniquement dans la mesure où les douanes transmettent l'ensemble des données de fin d'opération très rapidement après celle-ci et si elles répondent sans délai aux requêtes de réconciliation. Bien que la Convention précise clairement l'obligation légale faite associations, elle ne fixe aux douanes aucune obligation réciproque de fournir les informations nécessaires. On pourrait arguer du fait qu'au niveau juridique, la première obligation mène automatiquement à la seconde, mais il

faudrait l'indiquer de façon nettement plus claire et précise en termes juridiques par le biais d'une modification en ce sens de la Convention.

(b) Justification en vertu des obligations juridiques de l'organisation internationale

14. La Phase II de la révision de la Convention TIR a donné lieu à l'ajout d'un nouvel Article 6 (2) bis:

"Une organisation internationale, telle qu'elle est mentionnée au paragraphe 2, sera autorisée par le Comité de gestion à assumer la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement efficaces d'un système de garantie international pour autant qu'elle accepte cette responsabilité".

15. Tant que l'IRU n'a pas été autorisée en vertu de cet article, nous ne pouvons être certains de la position qu'adoptera le Comité de gestion quant à la manière dont l'IRU doit assumer cette responsabilité. Il est évident qu'une des exigences essentielles sera d'établir une chaîne de garantie TIR basée sur une assurance adéquate, ce que l'IRU a déjà fait. Mais l'organisation internationale devra certainement être en mesure de prouver sa compétence dans la gestion du système de garantie et assurer qu'il continue à fonctionner de façon efficace. Cela exige notamment un suivi et un contrôle des risques, l'élaboration de mesures pour relever les nouveaux défis (fraude plus sophistiquée, évolution du commerce international) ainsi que l'usage de nouvelles technologies.

16. Le SafeTIR démontre parfaitement comment l'IRU a su satisfaire efficacement à ces exigences. Dans notre monde moderne, toute organisation internationale serait tenue de disposer d'un tel système pour être en mesure d'assurer l'organisation et le fonctionnement efficaces d'un système de garantie international. Mais un système comme le SafeTIR ne peut être entièrement efficace et le système de garantie entièrement sûr que si les autorités douanières coopèrent en lui fournissant les données nécessaires et toute autre forme d'assistance. C'est pourquoi le Comité de gestion doit accepter que l'autorisation de toute organisation en vertu du nouvel Article 6(2) bis entraîne une obligation consécutive pour les douanes de coopérer dans la mesure nécessaire à la gestion d'un système de contrôle. Dans le cas de l'IRU, ceci passe par la mise en œuvre complète du SafeTIR. Aucune mention n'est faite dans la Convention d'une telle obligation faite aux douanes mais, là encore, il y a de justes motifs de modifier la Convention pour corriger de déséquilibre des responsabilités.

(c) Justification du SafeTIR en tant qu'instrument de la lutte contre la fraude

17. Les paragraphes ci-dessus plaident en faveur d'une obligation pour les Parties contractantes de mettre en œuvre le SafeTIR de façon complète, consécutivement aux autres obligations que la Convention TIR impose déjà aux associations et à l'organisation internationale. Une approche alternative serait de rendre obligatoire la mise en œuvre complète du SafeTIR tout simplement parce ceci serait manifestement bénéfique pour l'ensemble des parties concernées.

18. Cette approche se fonde sur les multiples fonctionnalités et avantages que le SafeTIR apporte dans la lutte contre la fraude et pour le contrôle des carnets TIR, et ce particulièrement pour les douanes, car il permet notamment :

- Aux associations de vérifier la fin des opérations TIR pour s'assurer de la fiabilité des titulaires de carnets TIR (ainsi que stipulé dans la première partie de l'Annexe 9 et déjà mentionné plus haut).
- Aux enquêteurs des douanes de surveiller en ligne des opérations TIR particulières impliquant des marchandises sensibles.
- Aux douanes de s'informer en ligne sur le non renvoi du Volet No 2 aux bureaux de départ ou d'entrée.
- Aux bureaux de douane de départ de contrôler la validité des Volets No 2 qui leur sont renvoyés.
- Aux douanes d'être informées directement et presque instantanément par la chaîne de garantie de toute irrégularité éventuelle dans le cadre d'une opération TIR donnée, par le biais des demandes de réconciliation envoyées soit par l'association, soit par l'organisation internationale.

19. Pour que le SafeTIR remplisse efficacement ces objectifs, il est essentiel que les douanes lui transmettent rapidement l'ensemble des données de fin d'opération. Le Comité de gestion TIR pourrait juger que les avantages du SafeTIR sont suffisamment importants pour que cela justifie une modification de la Convention TIR pour y inclure une nouvelle obligation légale faite aux douanes de mettre en œuvre ce système de façon complète.

IV. Imposer aux douanes une obligation légale de mise en œuvre complète du SafeTIR

(a) Annexe

20. Le SafeTIR ne peut être entièrement efficace que si les dispositions détaillées de la Recommandation de 1995 sont appliquées. Il est donc essentiel que toute obligation légale précise les exigences spécifiques de la Recommandation. Or celles-ci ne s'appliquent qu'au système SafeTIR et pourraient ne pas concerner un autre système de contrôle élaboré par une autre chaîne de garantie. Il serait donc inopportun des les faire figurer dans le corps du texte de la Convention sous forme d'article. Au lieu de cela, il est proposé que les exigences particulières de SafeTIR fassent l'objet d'une Annexe qui remplace la Recommandation de 1995.

21. Un projet d'Annexe 10 figure ci-joint. Comme expliqué ci-dessus, cette annexe concerne exclusivement le SafeTIR. Si d'autres systèmes de contrôle devaient être élaborés par d'autres chaînes de garantie et/ou d'autres organisations internationales, ceux-ci devraient alors faire l'objet d'annexes supplémentaires ou de dispositions complémentaires dans l'Annexe 10.

(b) Amendement des Articles de la Convention

22. Toutes les annexes à la Convention TIR sont introduites par un article dans le corps du texte. Il faudrait donc prévoir un nouvel article introduisant l'Annexe 10. Cet article fixerait le principe d'une obligation pour les douanes de fournir des informations aux associations et/ou à l'organisation internationale et mentionnerait que les détails pour les cas particuliers figurent à l'Annexe 10. Il y a plusieurs possibilités pour cet article. S'il ne faisait pas mention de l'Annexe 10, il pourrait servir à étayer une Note explicative si cela était jugé préférable.

(i) Obligation réciproque envers les associations (voir paragraphe (III)(a) ci-dessus)

23. L'obligation imposée aux associations découle avant tout de l'exigence de base de l'Article 6 (1) selon laquelle :

"Aussi longtemps que les conditions et prescriptions minimales stipulées dans la première partie de l'annexe 9 sont respectées, les Parties contractantes peuvent habiliter des associations à délivrer les carnets TIR..."

24. Le principe qui veut que les Parties contractantes aient une obligation réciproque d'aider les associations pourrait être évoqué par un sous paragraphe complémentaire à l'Article 6(1) comme suit:

"S'il y a lieu, les Parties contractantes fourniront aux associations agréées toute information ou assistance dont elles auraient besoin pour pouvoir respecter ces conditions et prescriptions minimales."

25. L'obligation imposée aux associations est plus particulièrement détaillée dans la première partie de l'Annexe 9 au paragraphe 1(f)(iii). L'obligation correspondante pour les Parties contractantes devrait, elle aussi, être précisée plus en détail. Ceci pourrait se faire par le biais d'un nouveau paragraphe 2 à la première partie de l'Annexe 9 (les paragraphes existants étant renumérotés 3, 4 et 5) :

"S'il y a lieu, les Parties contractantes fourniront aux associations agréées toute information dont elles auraient besoin pour assumer les tâches qui leur incombent en vertu du paragraphe 1(f)(iii).

L'Annexe 10 fixe les informations à fournir dans des cas particuliers."

(ii) Obligation réciproque envers l'organisation internationale (paragraphe III(b) ci-dessus)

26. L'Article 6(2) bis attribue clairement à l'organisation internationale la responsabilité juridique de l'organisation et du fonctionnement efficaces d'un système de garantie internationale. Le principe d'une responsabilité réciproque des Parties contractantes pourrait être établi dans un nouveau sous paragraphe à l'Article 6(2) bis comme suit :

"S'il y a lieu, les Parties contractantes apporteront à une organisation internationale autorisée toute information ou assistance dont elle aurait besoin pour assumer sa responsabilité".

(iii) Combiner les obligations réciproques envers les associations et l'organisation internationale

27. Les propositions faites sous chiffres (i) et (ii) se fondent sur des arguments similaires. Dans les deux cas, il est dit que les associations / l'organisation internationale ont établi le SafeTIR pour remplir leurs obligations légales. Dans la pratique, ces deux affirmations sont vraies. Les associations et l'IRU font partie de la même organisation; elles ont donc une responsabilité partagée dans l'établissement du SafeTIR. On peut donc utiliser l'une ou l'autre de ces affirmations. S'il faut choisir sans tenir compte d'autres considérations, la proposition qui se réfère aux associations a une base légale plus claire et plus forte, et serait donc préférable.

28. Toutefois, si l'on prétend que les obligations des Parties contractantes envers les associations et l'organisation internationale devraient toutes deux figurer dans la Convention, l'on pourrait les intégrer. Dans ce cas, l'on introduirait un nouveau paragraphe 6(6) comme suit :

“S'il y a lieu, les Parties contractantes fourniront toute information ou assistance:

- (a) aux associations agréées pour leur permettre de respecter les conditions et prescriptions minimales stipulées dans la première partie de l'annexe 9, et/ou*
- (b) à une organisation internationale autorisée pour lui permettre d'assumer ses responsabilités en vertu du paragraphe 2 bis.*

L'Annexe 10 fixe les informations et l'assistance à apporter dans des cas particuliers.”

29. Toutefois, cette troisième possibilité est plus conforme au système actuel où les Administrations fournissent parfois ces informations directement à l'organisation internationale (IRU) et parfois directement à l'association garante.

(iv) Le SafeTIR en tant qu'instrument de la lutte contre la fraude

30. Si les douanes doivent être obligées de mettre en œuvre le SafeTIR pour repérer et prévenir la fraude, la meilleure option paraît être que le SafeTIR fasse l'objet d'une mesure internationale adoptée par le Comité de gestion en vertu de l'Article 42 bis, qui stipule que :

En étroite coopération avec les associations, les autorités compétentes prendront toutes les mesures nécessaires afin d'assurer une utilisation correcte des carnets TIR. Elles peuvent à cette fin prendre les mesures de contrôle nationales et internationales appropriées. Les mesures de contrôle nationales prises dans ce contexte par les autorités compétentes seront communiquées immédiatement à la Commission de contrôle TIR qui vérifiera qu'elles sont conformes aux dispositions de la Convention. Les mesures de contrôle internationales seront adoptées par le Comité de gestion.

31. L'essence même de cet article figure dans la première phrase, qui semble tout à fait adéquate pour le SafeTIR. Les termes d'une mesure relative au SafeTIR seraient clairs. Elle expliquerait l'objectif du SafeTIR en tant qu'instrument de contrôle des carnets TIR tant pour les douanes que pour les associations et fixerait les exigences qui figurent actuellement dans la Recommandation de 1995.

32. Toutefois, il y a quelques doutes sur cette solution. Le statut d'une mesure adoptée par le Comité de gestion en vertu de l'Article 42 bis n'est pas précisé dans la Convention et serait donc légèrement incertain. Si elle était intégrée sous forme de Note explicative, elle pourrait être considérée comme une "pratique recommandée" (voir Article 43). Elle serait certes mieux définie que dans la Recommandation de 1995, mais pourrait ne pas lier les Parties contractantes. Le statut d'une mesure prise en vertu de l'Article 42 bis doit donc être éclairci avant d'envisager sérieusement cette solution.

33. Une autre solution pourrait être de modifier l'Article 42 bis ou d'ajouter un nouvel article qui rende la mise en œuvre des mesures internationales obligatoire pour les Parties contractantes. Le détail des mesures serait précisé dans une annexe (analogue au projet d'Annexe 10 dans le cas de SafeTIR). Toutefois, ceci constitue un amendement majeur à la Convention et il est peu probable qu'il soit accepté pour les seuls besoins du SafeTIR.

B. PROPOSITION

34. Rappelons que :

- pour les Administrations douanières, les informations échangées auront exactement la même valeur que la copie de la souche tamponnée d'un Carnet TIR
- une fois qu'un système de contrôle tel que le SafeTIR figurera dans une annexe à la Convention TIR, le Comité de gestion, en partenariat avec l'IRU et l'ensemble des associations garantes, pourrait décider à l'avenir de modifier l'Annexe 10 proposée pour qu'elle couvre éventuellement l'échange d'autres informations.

35. C'est sur ces bases que le Comité national des douanes de Lettonie propose les amendements suivants à la Convention TIR :

I. Introduction d'un nouvel Article 6(6) comme suit :

“S'il y a lieu, les Parties contractantes fourniront toute information ou assistance:

- (a) aux associations agréées pour leur permettre de respecter les conditions et prescriptions minimales stipulées dans la première partie de l'annexe 9, et/ou*
- (b) à une organisation internationale autorisée pour lui permettre d'assumer ses responsabilités en vertu du paragraphe 2 bis.*

L'Annexe 10 fixe les informations et l'assistance à apporter dans des cas particuliers.”

II. Nouveau libellé du titre de l'article 60 :

« Procédure spéciale d'amendements des annexes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10 »

III. Nouveau libellé de la Partie 1 de l'article 60 :

« Tout amendement proposé aux annexes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10, 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. »

IV. Adoption d'une nouvelle Annexe 10 comme suit :

Informations à fournir par les parties contractantes aux associations et organisations internationales agréées conformément à l'article 6(6)

Informations à fournir dans le cadre du système de garantie international organisé par l'IRU

En vertu de l'Article 6(1) et du paragraphe 1(f)(iii) de la première partie de l'Annexe 9 à la présente Convention, les associations agréées sont tenues de s'engager à vérifier continûment que les personnes autorisées à avoir accès au régime TIR respectent toutes les formalités douanières exigées au titre de la Convention aux bureaux de douane de départ, de passage et de destination.

Au nom de ses associations membres et afin d'assumer ses responsabilités en tant qu'organisation internationale autorisée en vertu de l'Article 6(2) bis, l'IRU a établi le système SafeTIR pour recueillir les données sur la fin des opérations TIR aux bureaux de douane de destination, données transmises par les autorités douanières et accessibles aux associations et aux Administrations douanières. Pour permettre aux associations de satisfaire pleinement à leur engagement, les Parties contractantes transmettront ces informations au système SafeTIR conformément à la procédure qui suit :

- (1) Les autorités douanières transmettront à l'IRU ou aux associations garantes nationales, si possible par le biais de bureaux centralisés ou régionaux, par le moyen de communication le plus rapide à disposition (fax, courrier électronique, etc.) et, si possible, quotidiennement, au minimum les informations suivantes dans un format*

standard, pour tous les carnets TIR présentés aux bureaux de douane de destination définis à l'article 1 (l) de la Convention :

- (a) Numéro de référence du Carnet TIR;*
 - (b) Date et numéro d'inscription au registre des douanes;*
 - (c) Nom ou numéro du bureau de douane de destination;*
 - (d) Date et numéro de référence figurant sur le certificat de la fin de l'opération TIR (cases 24-28 du volet No. 2) au bureau de douane de destination (si différents de b));*
 - (e) Fin partielle ou définitive;*
 - (f) Fin de l'opération TIR certifiée avec ou sans réserve au bureau de douane de destination sans préjudice des articles 8 et 11 de la Convention;*
 - (g) Autres renseignements ou documents (facultatif);*
 - (h) Numéro de la page.*
- (2) Le formulaire-type de requête de réconciliation (MRF) ci-joint peut être adressé aux autorités douanières par les associations nationales ou par l'IRU*
- (a) en cas de divergences entre les données transmises et celles figurant sur les souches du Carnet TIR utilisé, ou*
 - (b) au cas où aucune donnée n'aurait été transmise alors que le Carnet TIR utilisé a été renvoyé à l'association nationale.*
- Les autorités douanières répondront au plus tôt aux requêtes de réconciliation, si possible en renvoyant le formulaire MRF dûment rempli.*
- (3) Pour couvrir les échanges de données susmentionnés, les autorités douanières et les associations garantes nationales concluront un accord conforme à leur législation nationale.*
- (4) L'IRU donnera aux autorités douanières l'accès à la base de données des carnets TIR terminés ainsi qu'à celle des carnets TIR invalidés.*

Annexe

Formule type de réconciliation							
<i>À compléter par le demandeur de la réconciliation</i>							
Destination:							
Bureau de douane régional (facultatif):				Bureau de douane de destination :			
Nom:				Nom:			
Reçu le :				Reçu le :			
Date:				Date:			
Tampon				Tampon			
Données à confirmer							
Source des données : <input type="checkbox"/> Carnet TIR <input type="checkbox"/> Données SafeTIR							
Numéro de référence du Carnet TIR	Nom ou numéro du bureau de douane de destination*	Numéro de référence figurant sur le certificat de la fin de l'opération TIR (cases 24-28 du volet N° 2) au bureau de douane de destination*	Date figurant sur le certificat de la fin de l'opération TIR au bureau de douane de destination*	Numéro de la page	Fin partielle / définitive	Fin de l'opération TIR certifiée avec ou sans réserve au bureau de douane de destination	Nombre de colis (facultatif)
Pièces jointes: <input type="checkbox"/> copies des souches du Carnet TIR <input type="checkbox"/> Autres : _____							
<i>Réponse du bureau de douane de destination</i>							
<input type="checkbox"/> Confirmation <input type="checkbox"/> Correction <input type="checkbox"/> Aucune référence trouvée (indiquer les modifications ci-après) de la fin de l'opération TIR							
Numéro de référence du Carnet TIR	Nom ou numéro du bureau de douane de destination*	Numéro de référence figurant sur le certificat de la fin de l'opération TIR (cases 24-28 du volet N° 2) au bureau de douane de destination*	Date figurant sur le certificat de la fin de l'opération TIR au bureau de douane de destination*	Numéro de la page	Fin partielle / définitive	Fin de l'opération TIR certifiée avec ou sans réserve au bureau de douane de destination	Nombre de colis (facultatif)
Observations:							
Date:				Tampon et signature du bureau de douane de destination:			
<i>Bureau central des douanes (facultatif)</i>							
Observations:							
Date:				Tampon et/ou signature			

* Veuillez noter que ces données se réfèrent au Bureau de douane de destination ou l'opération TIR s'est terminée.