



## Commission économique pour l'Europe

### Comité de gestion de la Convention TIR de 1975

#### Cinquante-huitième session

Genève, 12 juin 2014

## Rapport du Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 sur sa cinquante-huitième session

### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1–7	2
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	8	3
III. Élection des membres remplaçants de la TIRExB (point 2 de l'ordre du jour) .....	9–17	3
IV. Révision de la Convention (point 3 de l'ordre du jour) .....	18–25	4
A. Propositions d'amendements à la Convention présentées par la Commission de contrôle TIR.....	18	4
B. Rapport de la première réunion d'un groupe informel de pays souhaitant examiner en détail les différents aspects liés à l'accroissement du nombre de membres de la TIRExB et à l'élargissement de sa représentation géographique .....	19	5
C. Phase III du processus de révision TIR – Informatisation du régime TIR .....	20–25	5
V. Application de la Convention TIR (point 4 de l'ordre du jour) .....	26–32	6
A. Application de la Convention TIR dans la fédération de Russie .....	26–31	6
B. Amélioration de la transparence dans le fonctionnement du régime TIR.....	32	8
VI. Questions diverses (point 5 de l'ordre du jour).....	33–34	8
A. Date de la prochaine session.....	33	8
B. Restrictions à la distribution des documents.....	34	8
VII. Adoption du rapport (point 6 de l'ordre du jour) .....	35	8

#### Annexe

Déclaration que le Président de la réunion informelle sur un éventuel ajustement de la composition de la TIRExB a faite sur les résultats de ladite réunion et sur le projet de décision présenté par l'AC.2 .....	9
--	---

GE.14-05621 (F) 301014 301014



\* 1 4 0 5 6 2 1 \*

Merci de recycler



## I. Participation

1. Le Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2) a tenu sa cinquante-huitième session le 12 juin 2014 à Genève.
2. Les représentants des pays ci-après ont participé à la session: Afghanistan; Allemagne; Arménie; Autriche; Azerbaïdjan; Bélarus; Belgique; Bosnie-Herzégovine; Bulgarie; Chypre; Croatie; Danemark; Espagne; Estonie; ex-République yougoslave de Macédoine; Fédération de Russie; Finlande; France; Grèce; Hongrie; Iran (République islamique d’); Irlande; Italie; Kirghizistan; Lettonie; Lituanie; Luxembourg; Malte; Maroc; Ouzbékistan; Pays-Bas; Pologne; Portugal; République de Moldova; République tchèque; Roumanie; Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d’Irlande du Nord; Serbie; Slovaquie; Slovénie; Suède; Suisse; Turkménistan; Turquie; Ukraine. Des représentants de l’Union européenne (UE) étaient également présents.
3. L’organisation intergouvernementale ci-après était présente en qualité d’observateur: Organisation de coopération économique (OCE).
4. L’organisation non gouvernementale ci-après était représentée sa qualité d’observateur: Union internationale des transports routiers (IRU).
5. Le Comité a fait observer que le quorum requis pour prendre des décisions – au moins un tiers des États qui sont Parties contractantes selon l’article 6 de l’annexe 8 de la Convention – était atteint.
6. Dans son discours de bienvenue, le Secrétaire exécutif par intérim de la Commission économique pour l’Europe (CEE), M. Michael Møller, a invité les Parties contractantes à la Convention TIR à déployer tous les efforts nécessaires pour faire en sorte que le système TIR soit rétabli totalement et sans conditions sur le territoire de la Fédération de Russie, conformément à la Convention et en application de l’obligation de faire respecter la primauté du droit au niveau international. Il a également souligné qu’il était important de renforcer la coopération et les efforts visant à informatiser le régime TIR en œuvrant à la création d’un cadre juridique et de structures administratives adaptés et en veillant à ce que les fonds nécessaires pour une transition sans problème et efficace vers un environnement électronique soient disponibles. M. Møller a souligné qu’un régime TIR informatisé serait bénéfique pour les opérateurs, les négociants, les entreprises, les autorités douanières et les gouvernements, et serait un bien commun profitable à tous.
7. La Directrice de la Division des transports, M<sup>me</sup> Eva Molnar, a ensuite souhaité la bienvenue à toutes les délégations présentes à la session extraordinaire du Comité, dont la séance du matin serait consacrée à l’élection de deux membres remplaçants pour la TIRExB et celle de l’après-midi à un débat de haut niveau concernant deux questions de nature stratégique qui pourraient être déterminantes pour l’avenir du régime TIR: a) comment améliorer la mise en œuvre et la transparence de la Convention TIR, en particulier par l’informatisation du régime TIR; et b) l’application de la Convention TIR sur le territoire de la Fédération de Russie. Elle ne doutait pas que la forte représentation de la Fédération de Russie à la session témoignait de la volonté qu’avait ce pays de régler les questions en suspens au moyen de consultations diplomatiques multilatérales avec les autres Parties contractantes à la Convention TIR.

## **II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)**

8. Le Comité a adopté l'ordre du jour figurant dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/118. À la demande de la délégation de la Fédération de Russie, le Comité a décidé d'examiner, au titre du point 3 b) de l'ordre du jour, les résultats d'une réunion d'un groupe informel de pays souhaitant examiner en détail les différents aspects liés à l'accroissement du nombre de membres de la TIRExB et à l'élargissement de sa représentation géographique, tels qu'ils sont présentés dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/2 soumis par la République islamique d'Iran.

## **III. Élection des membres remplaçants de la TIRExB (point 2 de l'ordre du jour)**

9. Le Comité a rappelé que, lors de sa cinquante-septième session (février 2014), il avait été informé des démissions de deux membres de la Commission, M<sup>me</sup> A. Dubielak (Pologne) et M. K. Syaskov (Fédération de Russie), ainsi que de la candidature de M. Amelyanovich (Fédération de Russie) aux fonctions de membre remplaçant, proposée par la Fédération de Russie. Dans ce contexte, le Comité avait rappelé en outre que, comme il l'avait déjà fait observer, les membres de la Commission de contrôle TIR étaient élus à titre personnel et ne pouvaient donc pas être automatiquement remplacés par un représentant de leur pays. Le Comité avait estimé qu'en cas d'élections partielles d'autres pays devaient avoir la possibilité de présenter des candidats.

10. Afin de laisser suffisamment de temps aux Parties contractantes pour nommer des candidats et/ou coordonner le processus électoral au niveau national, le Comité avait chargé le secrétariat de prendre les mesures nécessaires pour organiser les élections partielles des deux membres remplaçants et notamment de fixer, bien avant la tenue des élections, une date butoir pour la désignation des candidats et la publication de la liste de tous les candidats désignés.

11. Le Comité avait décidé que le mandat des membres élus dans le cadre d'élections partielles expirerait en même temps que celui des autres membres de la Commission de contrôle TIR (à savoir, au début de l'année 2015) (voir le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/117, par. 31 à 35).

12. Comme il en avait été chargé par le Comité, le secrétariat s'était adressé aux directeurs des administrations douanières des 68 Parties contractantes (par courriel avec copie aux missions permanentes) pour leur demander de lancer un appel à candidature pour les deux postes de membre remplaçant de la Commission de contrôle TIR. La date butoir pour la désignation des candidats avait été fixée au 15 avril 2014.

13. Les modalités de la désignation des candidats et de l'élection des membres de la Commission sont indiquées dans le document informel n° 7 (2014).

14. Conformément aux modalités approuvées pour les élections et sur la base de la liste des candidats désignés, qui avait été distribuée par le secrétariat à toutes les Parties contractantes le 16 avril 2014 (document informel n° 8 (2014)), le Comité a procédé à l'élection de deux membres remplaçants de la TIRExB.

15. À titre liminaire, la parole a été donnée aux deux candidats afin qu'ils fassent connaître au Comité les capacités professionnelles qui justifiaient leur candidature. Ils ont tout deux souligné qu'ils comprenaient parfaitement que, s'ils étaient élus, ils participeraient aux travaux de la TIRExB à titre personnel, en représentant les intérêts de toutes les Parties contractantes et non ceux de leur organisation ou gouvernement national.

16. À la demande des délégations de l'UE et de l'Ukraine, et avec le soutien de la vaste majorité d'autres délégations, le Comité a décidé de ne pas suivre la procédure établie à sa vingt-cinquième session (voir le document TRANS/WP.30/AC.2/53, par. 31) et a opté pour un vote au scrutin secret conformément à l'article 42 du Règlement intérieur de la Commission économique pour l'Europe comme stipulé à l'article 8 de l'annexe 8 de la Convention. À la suite d'une demande d'éclaircissement formulée par la délégation russe, le secrétariat a expliqué que, à la demande d'une Partie contractante, la procédure habituelle d'élection par acclamation était remplacée par un vote au scrutin secret parce qu'il existait des motifs raisonnables de craindre que l'élection par acclamation n'aboutisse pas au résultat voulu. Dans ce type de situation, les dispositions du Règlement intérieur l'emportent sur toute décision prise par le Comité lors de l'une quelconque de ses sessions précédentes.

17. À l'issue du suffrage, il s'est avéré que seule M<sup>me</sup> Gajda (Pologne) avait obtenu la majorité requise des voix des Parties contractantes présentes et votantes, selon les dispositions de l'alinéa 2 de l'article 9 de l'annexe 8. Le Comité a félicité M<sup>me</sup> Gajda de son élection en tant que membre de la TIRExB, étant entendu que ses fonctions arriveraient à leur terme à la fin du mandat des actuels membres de ladite commission. Comme les prochaines élections de la TIRExB se tiendront au cours de sa session de février 2015, le Comité, avec une réserve formulée par le Kirghizistan, a décidé de ne pas organiser un autre tour d'élections partielles à sa session d'octobre 2014.

#### **IV. Révision de la Convention (point 3 de l'ordre du jour)**

##### **A. Propositions d'amendements à la Convention présentées par la Commission de contrôle TIR**

18. Le Comité a étudié le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2014/5 établi par le secrétariat, pour communiquer des propositions de la TIRExB: a) amender l'article 42 *bis* au moyen d'une note explicative pour clarifier le sens du terme «immédiatement» dans le texte dudit l'article, ainsi que de directives pour la communication et l'introduction de nouvelles mesures de contrôle; b) modifier le texte de l'alinéa vi) du paragraphe 3 de la première partie de l'annexe 9, en remplaçant la formulation relative à la date limite du 1<sup>er</sup> mars par une formulation plus claire; et c) modifier le premier commentaire de l'annexe 4 sur le certificat d'agrément de manière à autoriser, outre le format A3, le format A4, sous réserve que les feuillets du certificat soient sécurisés par apposition de timbres ou reliés solidement entre eux. Le Comité a adopté la proposition d'amendement du texte de l'alinéa vi) du paragraphe 3 de la première partie de l'annexe 9 et a décidé, comme le texte de la proposition était disponible dans les trois langues de la Convention, d'inclure cette proposition dans l'ensemble de propositions d'amendements adoptées à sa session de février 2014 (voir le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/117, par. 29, 38, 41 et annexe I), ce qui signifie que, conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 60, elle entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015, sauf si au moins cinq objections sont soulevées avant le 1<sup>er</sup> octobre 2014. Le Comité a décidé de continuer à examiner les autres propositions présentées dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2014/5 et, dans ce but, a demandé au secrétariat d'établir un document pour examen à sa session suivante.

**B. Rapport de la première réunion d'un groupe informel de pays souhaitant examiner en détail les différents aspects liés à l'accroissement du nombre de membres de la TIRExB et à l'élargissement de sa représentation géographique**

19. Le Comité a pris note d'un rapport oral de M. M. Berdyev (Fédération de Russie), Président du groupe informel aux travaux duquel des représentants de huit États (Azerbaïdjan, Fédération de Russie, Iran (République islamique d'), Kazakhstan, Lituanie, Serbie, Ukraine et Turkménistan) ainsi que le Président du Comité avaient participé. Le Comité a demandé au groupe informel de le tenir informé des progrès que ce dernier effectuait dans ses activités et de lui communiquer un document écrit contenant les résultats finals des débats. Le Comité a encouragé toutes les Parties contractantes intéressées par les activités du groupe informel à y participer ou à y contribuer, et a demandé au secrétariat de faciliter l'organisation de la session suivante du groupe informel qui se tiendrait en même temps que la session du Groupe de travail du 24 octobre. Une déclaration complète sur les résultats des travaux du groupe informel est jointe, pour information, en annexe au rapport.

**C. Phase III du processus de révision TIR – Informatisation du régime TIR**

20. Le Comité de gestion a examiné le projet de déclaration commune sur l'informatisation du régime TIR, publié sous la cote ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2014/6, qui a été établi par le secrétariat pour approbation par les Parties contractantes. Plusieurs délégations ont fait valoir que le temps imparti n'était pas suffisant pour commenter et étudier le document, mais qu'elles étaient prêtes à accepter la déclaration en principe. La délégation de l'Union européenne en particulier a déclaré que l'UE n'était pas opposée au projet de déclaration mais ne serait pas en mesure d'allouer des crédits supplémentaires dans un proche avenir pour la mise en œuvre de la Convention eTIR, car elle donnait la priorité au nouveau Code des douanes de l'Union. La délégation de l'UE a ajouté par ailleurs qu'elle était favorable à l'informatisation et à une interconnectivité entre le futur régime eTIR et les systèmes de l'UE, c'est-à-dire le Nouveau système de transit informatisé (NSTI) et NSTI-TIR.

21. La délégation de la République islamique d'Iran s'est à nouveau déclarée favorable à ce que eTIR fonctionne parallèlement au système papier et elle a souligné qu'elle préférerait une approche intégrée qui prendrait en compte tous les aspects techniques, légaux, administratifs et financiers. La délégation iranienne a également mis en lumière l'importance des outils électroniques existants, tels que la prédéclaration électronique TIR et Real Time SafeTIR (RTS) de l'IRU ainsi que les projets pilotes prévus, pour démontrer la faisabilité de eTIR et ses avantages. Selon elle, il était également prématuré de mentionner le modèle de référence eTIR dans le projet de déclaration lorsqu'il était question des normes internationales pour l'informatisation de la gestion des opérations TIR au niveau national tant que le projet n'aurait pas été finalisé et totalement approuvé par le Comité. Le secrétariat a répondu en invitant instamment le Comité à prendre en compte le fait que le modèle de référence eTIR était le résultat de toutes les activités communes menées par le GE.1 pendant plus de dix ans, et il a rappelé que le Comité avait déjà accepté de larges parties du modèle, notamment le chapitre 2 traitant des prescriptions commerciales de haut niveau (voir le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/91, par. 19).

22. La délégation de la Turquie a dit qu'elle soutenait pleinement le projet eTIR et qu'elle était prête à adopter la déclaration et à dégager des crédits en temps voulu pour aider à la mise en place de l'informatisation et prendre part aux projets pilotes.

23. La Suisse a émis des réserves sur les détails de la mise en application de eTIR et sur les étapes nécessaires pour avancer, mais a dit qu'elle était prête à apporter son appui de principe à la déclaration.

24. La délégation de la Fédération de Russie s'est déclarée favorable à l'informatisation, mais a souligné qu'il était nécessaire de soutenir les Parties contractantes n'ayant pas les ressources ou la capacité technique pour mettre en place l'informatisation et a encouragé les Parties à adopter la déclaration.

25. En l'absence de consensus sur certaines parties de la déclaration, le Comité n'a pas été en mesure d'adopter le texte tel qu'il était proposé, même avec les modifications présentées par l'UE (voir le document WP.30/AC.2 (2014) n° 10), la République islamique d'Iran et la Fédération de Russie. Faute de temps, le secrétariat a demandé que ces propositions soient prises en compte lors de l'établissement d'un nouveau projet pour adoption à la session suivante en octobre. En conclusion de ses débats sur la question, le Comité a réaffirmé son appui de principe à l'informatisation en raison des avantages qu'on peut en attendre en termes de simplification, de sécurité et de sûreté.

## **V. Application de la Convention TIR (point 4 de l'ordre du jour)**

### **A. Application de la Convention TIR dans la Fédération de Russie**

26. Le Comité de gestion a été informé que le Service fédéral des douanes de la Fédération de Russie (SFD) avait répondu à neuf questions posées par la TIRExB lors de sa cinquante-septième session en février 2014 (document informel WP.30/AC.2(2014) n° 9). Faisant référence à ces réponses, plusieurs délégations ont demandé à la délégation de la Fédération de Russie des éclaircissements supplémentaires, portant principalement sur la façon dont la Convention TIR serait mise en application sur le territoire de la Fédération de Russie après le 1<sup>er</sup> juillet 2014. Cette date a été retenue parce qu'elle coïncidait avec la fin de l'actuel accord entre le SFD et l'association garante nationale en Fédération de Russie (ASMAP). D'autres demandes d'éclaircissements avaient trait, entre autres, aux sujets suivants: le fondement juridique de la non-acceptation des carnets TIR sur le territoire de la Fédération de Russie, les coûts plus élevés pour les opérateurs de transport étrangers entrant en Fédération de Russie avec des carnets TIR valides, la probabilité de bon fonctionnement du régime TIR après l'expiration des accords entre le SFD et l'ASMAP au 1<sup>er</sup> juillet 2014, et la justification de ce que la plupart des délégations ont considéré comme une violation persistante – au mépris de la Convention de Vienne sur le droit des traités et des articles pertinents de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) et de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) – du principe d'application en bonne et due forme de la Convention TIR. Faisant allusion aux limites territoriales du champ de la Convention TIR en Fédération de Russie, la délégation ukrainienne a dit que les autorités douanières russes accordaient à certains transitaires un traitement de faveur fondé sur l'origine nationale. Par exemple, à la frontière entre l'Ukraine et la Russie, les carnets TIR des transitaires kazakhs étaient les seuls à être acceptés, alors que les transitaires venant d'autres Parties contractantes se voyaient proposer d'autres types de garanties.

27. D'autres délégations, réaffirmant que la Convention TIR était pertinente et qu'elle offrait des avantages à toutes les Parties contractantes, se sont dites préoccupées par les conséquences négatives du statu quo sur l'application de la Convention en Fédération de Russie sur le secteur du transport routier, sur d'éventuelles nouvelles Parties contractantes et sur les possibilités d'étendre la portée de la Convention.

28. Dans sa réponse, la délégation de la Fédération de Russie a souligné que les carnets TIR délivrés par d'autres Parties contractantes étaient reconnus à certains points de passage de frontières en Fédération de Russie et que les opérations de transport TIR pour des marchandises entrant par le Bélarus et le Kazakhstan étaient dûment apurées. La Fédération de Russie jouait un rôle majeur dans la zone TIR et il lui incombait donc la tâche importante de faire en sorte que le volume des opérations de transport sous le couvert de carnets TIR soit correctement géré et réponde à l'objectif principal de la Convention qui est de faciliter le transport et le commerce internationaux et d'assurer la protection efficace des recettes douanières. Selon les informations données par le SFD, les coûts des transports ne dépassaient pas ceux des transports sous couvert de carnets TIR et des mécanismes pour réduire encore les coûts avaient été mis en place comme, par exemple, la possibilité donnée par la législation douanière de transférer les frais d'assurance sur les importateurs. Pour veiller à ce que la mise en application de la Convention TIR atteigne son but et évite des pertes budgétaires dans la Fédération de Russie, des mesures étaient prises pour lancer une procédure d'appel d'offres, qui mènerait à un nouvel accord, avec un garant national qualifié, satisfaisant à la fois aux prescriptions nationales et aux obligations au titre de la Convention TIR en vigueur. Toutefois, en raison des retards dans le lancement de l'appel d'offres public, le représentant du Ministère des transports de la Fédération de Russie a informé le Comité que son ministère avait demandé au Gouvernement de maintenir l'actuel accord entre le SFD et l'ASMAP jusqu'à ce que la procédure d'appel d'offres soit terminée et qu'un garant soit choisi.

29. De plus, la délégation de la Fédération de Russie a informé le Comité qu'elle avait soumis au Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) des propositions concrètes d'amendements à la Convention TIR qui, à son avis, devraient permettre d'améliorer le fonctionnement de la Convention TIR et d'harmoniser ses dispositions avec les exigences actuelles (document informel WP.30 (2014) n° 9). Elle a invité toutes les Parties contractantes à prendre ces propositions en considération et à engager des discussions constructives à leur sujet. Les représentants de l'IRU ont accueilli avec satisfaction et soutenu ces propositions et ont demandé instamment qu'elles soient examinées dans les plus brefs délais.

30. L'IRU a également proposé d'accorder une assistance supplémentaire à la Fédération de Russie pour finaliser les termes du futur appel d'offres et le nouvel accord de garantie, notamment pour ce qui est d'améliorer la procédure de réclamation de paiement TIR et de créer un comité de supervision afin de mieux contrôler l'application du régime TIR en Fédération de Russie. Enfin, l'IRU a demandé à la Fédération de Russie non seulement de proroger l'accord de garantie existant avec l'ASMAP, mais aussi d'autoriser à nouveau le régime TIR sur tout le territoire russe. L'IRU a informé le Comité que, si aucun progrès n'était fait, elle se verrait dans l'obligation d'arrêter de délivrer des carnets TIR à l'ASMAP à partir du 1<sup>er</sup> juillet à 0 heure TMG et d'invalider plus de 36 000 carnets TIR russes entreposés à l'ASMAP, ainsi que 34 000 carnets TIR russes en circulation, ce qui ne porterait préjudice qu'aux opérateurs de transport russes.

31. Après des discussions approfondies, le Comité a rappelé qu'à l'issue de sa précédente session, il était arrivé à la conclusion que les mesures introduites par le SFD sur le territoire de la Fédération de Russie constituaient une violation de la Convention TIR (voir le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/117, par. 55). La délégation russe n'était pas en mesure de donner la ferme assurance que l'application pleine et sérieuse du système TIR serait assurée après le 1<sup>er</sup> juillet 2014. Le Comité a pris bonne note de la demande formulée par le Ministère des transports de la Fédération de Russie pour obtenir la prorogation de l'accord en vigueur entre le SFD et l'ASMAP jusqu'à ce que la procédure d'appel d'offres ait été terminée et qu'un nouveau garant ait été choisi, et le Comité a aussi fait savoir qu'il espérait que la Convention TIR serait dans les plus brefs délais à nouveau appliquée comme il convient à tous les points de passage des frontières de la Fédération de Russie. Le Comité

a accueilli avec satisfaction les propositions d'amendements à la Convention TIR soumises par la Fédération de Russie et a encouragé toutes les Parties contractantes à les examiner activement à la session suivante du Groupe de travail en octobre 2014.

**B. Amélioration de la transparence dans le fonctionnement du régime TIR**

32. Faute de temps, la question n'a pas été examinée.

**VI. Questions diverses (point 5 de l'ordre du jour)**

**A. Date de la prochaine session**

33. Le Comité a décidé de tenir sa cinquante-neuvième session le mercredi 8 octobre 2014, à l'occasion de la 138<sup>e</sup> session du WP.30 (7-10 octobre 2014) et de la dixième session du Comité de gestion de la Convention sur l'harmonisation (AC.3) (9 octobre 2014).

**B. Restrictions à la distribution des documents**

34. Le Comité a décidé de lever la restriction portant sur le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2014/6.

**VII. Adoption du rapport (point 6 de l'ordre du jour)**

35. Conformément à l'article 7 de l'annexe 8 de la Convention, le Comité a adopté le rapport de sa cinquante-septième session sur la base d'un projet établi par le secrétariat de la CEE. Lors de l'adoption du rapport, les délégations francophones et russophones ont déploré qu'il n'ait pas été disponible dans les trois langues officielles.



## Annexe

### **Déclaration que le Président de la réunion informelle sur un éventuel ajustement de la composition de la TIRExB a faite sur les résultats de ladite réunion et sur le projet de décision présenté par l'AC.2**

Au cours de sa cinquante-septième session tenue en février 2014, le Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 a décidé de mener un débat dans le cadre d'un groupe informel afin de traiter certains aspects relatifs à la composition de la TIRExB mentionnés dans le document (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/117, par. 28). Cette démarche était motivée par la nécessité de faire en sorte que davantage de pays et de régions deviennent parties à la Convention, que le principe fondamental des Nations Unies d'une représentation géographique équitable soit respecté et que la crédibilité et la pertinence des recommandations de la Commission soient renforcées.

En application de cette décision, le secrétariat a invité les Parties contractantes à la Convention TIR à prendre part à une session informelle qui s'est tenue le mercredi 11 juin 2014. En ma qualité de Président élu, laissez-moi tout d'abord remercier chaleureusement la délégation iranienne pour le document de référence qu'elle a établi et qui a été une bonne base pour nos travaux. En résumé, l'initiative vise à porter de 9 à 15 le nombre des membres de la TIRExB et à établir des quotas pour les pays les plus actifs dans le contexte de la Convention et pour les différentes régions.

J'aimerais aussi remercier les délégations nationales qui ont été présentes lors de la réunion. Parmi les personnes présentes, j'aimerais citer les représentants de l'Azerbaïdjan, de la Fédération de Russie, de l'Iran, du Kazakhstan, de la Lituanie, de la Serbie, du Turkménistan et de l'Ukraine, et le Président du Comité. Si la liste n'est pas complète, je suis prêt à la modifier à la demande d'autres délégations. Les contributions de fond précieuses dont nous avons bénéficié ont enrichi les échanges de vues et nous ont aidés à trouver le chemin menant à une solution.

Conformément à la décision de l'AC.2, j'aimerais rendre compte succinctement des conclusions de cette réunion informelle.

De l'avis de tous, la Commission de contrôle doit être adaptée afin de mieux répondre aux besoins des Parties contractantes et d'aboutir à des décisions profondément ancrées dans la pratique courante et fondées sur une bonne connaissance des atouts et des failles actuels de la Convention. Aucune objection n'a été formulée contre une éventuelle réorganisation de la TIRExB.

Il a également été établi que la proposition iranienne visant à élargir la composition de la TIRExB et à la rendre plus représentative ressemble à de nombreux égards à la proposition récemment présentée par la Fédération de Russie au sujet de la Commission. L'accent y est mis sur la nécessité d'augmenter le nombre de ses membres et sur le fait que les sièges de la Commission devraient être attribués sur la base des rôles que jouent les pays dans l'application de la Convention, en particulier ceux qui constituent la destination finale des marchandises transportées.

Le débat a montré qu'il y avait des nuances dans les conceptions qu'avaient les Parties contractantes des principes à appliquer pour réorganiser la Commission. Par exemple, mon pays insiste pour que la participation concrète aux travaux relatifs à la Convention soit un critère capital pour être membre de la Commission. Il est également

apparu que les Parties contractantes étaient prêtes à continuer d'examiner la question de l'ajustement de la composition de la TIRExB et que les perspectives étaient bonnes d'aboutir à un consensus.

Compte tenu du déroulement de la réunion, il a été proposé par le Président et accepté par les délégations présentes que la question de l'ajustement de la TIRExB devrait être examinée plus en détail dans un cadre informel et qu'il faudrait demander à l'AC.2 d'organiser une autre réunion similaire en marge de la réunion du WP.30 qui aura lieu cet automne. Après avoir rendu compte de notre réunion, j'aimerais vous inviter à soutenir les résultats obtenus et à les adopter sous la forme d'une décision de l'AC.2.

---