



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/2005/20
15 août 2005

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports

(Cent onzième session, 4-7 octobre 2005,
point 7 b) ii) 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

Préparation de la phase III du processus de révision TIR

Note du secrétariat

A. RAPPEL DES FAITS

1. À sa cent huitième session, le Groupe de travail a examiné la question – soulevée par le Groupe spécial informel d'experts des aspects théoriques et pratiques de l'informatisation du régime TIR (ci-après dénommé «le Groupe d'experts») à sa cinquième session – de savoir s'il y avait lieu, en vue de l'informatisation du régime TIR, d'envisager la création d'une nouvelle convention, qui serait baptisée Convention «e-TIR», afin de se doter d'un instrument juridique taillé sur mesure pour un régime de transit informatisé plutôt que de se lancer dans la modification de l'actuelle Convention. Le Groupe de travail a estimé qu'il était prématuré de se prononcer sur cette question et qu'il faudrait d'abord y réfléchir soigneusement. Il a néanmoins jugé qu'il serait utile d'examiner ces options à brève échéance et de demander au secrétariat d'établir pour la session de juin 2005 un document décrivant les modalités et les conséquences

* Le présent document a été soumis par la Division des transports après la date limite en raison d'un manque de ressources.

à la fois de l'adoption d'une convention «e-TIR» et d'une modification de la Convention actuelle (TRANS/WP.30/216, par. 41).

2. À sa cent dixième session, le Groupe de travail a réexaminé cette question et a demandé au secrétariat d'établir, pour sa prochaine session, un document de travail décrivant les modalités et les conséquences éventuelles de l'élaboration d'un projet de convention «e-TIR» et de l'alignement des cadres juridiques dans ce contexte. Le secrétariat n'avait pas soumis ce document pour la présente session car les résultats du questionnaire sur la Convention e-TIR, en particulier les vues des autorités douanières sur l'élaboration d'une nouvelle Convention e-TIR, n'étaient pas tous disponibles avant la présente session (TRANS/WP.30/220, par. 31).

3. On trouvera ci-après des informations sur les modalités et les conséquences susmentionnées.

B. LA CONVENTION TIR DE 1959 ET LA CONVENTION TIR DE 1975

4. La Convention TIR de 1959 a été achevée le 15 février 1959. Elle est entrée en vigueur le 7 janvier 1960. Elle ne compte plus qu'une seule Partie contractante: le Japon. La Convention TIR de 1975 a été achevée le 15 novembre 1975 et est entrée en vigueur le 20 mars 1978. À son entrée en vigueur, la Convention TIR de 1975 a remplacé, dans les relations entre les Parties contractantes qui y avaient adhéré, la Convention TIR de 1959 (art. 56 de la Convention TIR de 1975). Le nombre de Parties contractantes à la Convention TIR de 1975 s'élève actuellement à 65.

C. AMENDEMENT DE LA CONVENTION TIR DE 1975

5. Aux termes de l'article 59 de la Convention, tout amendement proposé à la Convention sera examiné par le Comité de gestion composé de toutes les Parties contractantes (...). 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 (...). Tout amendement proposé (...) 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 État qui est Partie contractante. Si une objection à l'amendement proposé a été notifiée (...), l'amendement sera réputé ne pas avoir été accepté et n'aura aucun effet. L'article 60 décrit la procédure spéciale et simplifiée à suivre pour amender les annexes de la Convention.

6. D'habitude, les propositions d'amendement sont soumises par une ou plusieurs Parties contractantes et sont largement débattues au sein du WP.30 avant d'être transmises à l'AC.2. En principe, les propositions doivent être mises aux voix (art. 59, par. 2, et art. 5 de l'annexe 8), mais l'AC.2 a adopté une pratique consistant à adopter les propositions par consensus. Ce faisant, l'AC.2 cherche à éviter qu'ultérieurement une Partie contractante ne formule une objection à l'amendement, empêchant ainsi celui-ci d'entrer en vigueur. Toutefois ce risque existe toujours puisque les Parties contractantes à la Convention n'assistent pas toutes aux sessions de l'AC.2.

D. ORGANISATION ET ISSUE ÉVENTUELLE D'UNE CONFÉRENCE DE RÉVISION

7. D'après le manuel des traités de l'ONU, «Révision et amendement ont fondamentalement le même sens. Toutefois, certains traités prévoient une révision, en plus des amendements. Dans ce cas, le terme "révision" désigne une adaptation profonde du traité au changement de circonstances alors que le terme "amendement" ne vise que les modifications portant sur des dispositions particulières.».

8. L'article 62 indique la marche à suivre pour organiser une conférence de révision de la Convention TIR. Une telle conférence peut être convoquée à la demande d'une Partie contractante ou de l'AC.2. Le Secrétaire général de l'ONU invite toutes les Parties contractantes et tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies (voir art. 52, par. 1) à participer à la conférence et à soumettre les propositions d'amendement qu'ils souhaiteraient voir examiner.

9. Une convention de révision peut aboutir à l'adoption d'une nouvelle Convention, laquelle peut, dans ses dispositions finales, stipuler qu'elle abroge et remplace la Convention précédente dans les relations entre les Parties contractantes à la nouvelle Convention (comme ce fut le cas pour la Convention TIR de 1975 (art. 56, par. 1)). Toutefois, les États qui participent à la conférence de révision peuvent aussi décider que la nouvelle Convention aura un statut indépendant et n'aura aucune conséquence sur les conventions déjà en vigueur. S'agissant de la Convention TIR, cela aboutirait à une situation où la Convention TIR actuellement en vigueur continuerait d'exister tandis que les États désireux de/disposés à appliquer le régime TIR informatisé le feraient savoir en ratifiant la nouvelle Convention appelée Convention «e-TIR».

E. AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS DES DIFFÉRENTES OPTIONS

10. Une modification de la Convention TIR actuelle présente l'avantage de ne nécessiter qu'une procédure relativement simple puisque l'adoption d'une proposition (au moyen d'un vote ou par consensus) aboutira à un amendement de la Convention, qui entrera en vigueur à l'égard de toutes les Parties contractantes. Par contre, toute proposition d'amendement adoptée par l'AC.2 (au moyen d'un vote ou par consensus) risque de faire l'objet d'une objection de la part d'une Partie contractante (en particulier celles qui n'ont pas participé à l'adoption de la proposition par l'AC.2), ce qui conduirait à la non-acceptation de ladite proposition. L'affaire se complique encore du fait que, d'après le manuel des traités de l'ONU, la procédure d'amendement ne devrait viser que les modifications portant sur des dispositions particulières et ne devrait pas consister en une adaptation profonde du traité au changement de circonstances.

11. Une conférence de révision aboutissant à l'adoption de la Convention e-TIR présente l'avantage de constituer une bonne base pour entreprendre l'élaboration d'une nouvelle convention sans avoir à effectuer la tâche délicate consistant à insérer de nouvelles idées ou de nouveaux mots dans des concepts et des dispositions existants. Quel que soit le statut de la Convention e-TIR, c'est-à-dire qu'elle vienne compléter la Convention TIR actuelle ou qu'elle la remplace, l'adoption de cette convention présente un autre avantage: les États souhaitant l'appliquer devront le faire savoir sans équivoque en la signant ou en déposant leur instrument d'adhésion. Il y a toutefois un inconvénient, à savoir que la phase préparatoire risque de nécessiter des négociations internationales longues et intenses et que l'instrument qui en

résultera n'aura force obligatoire que pour les États qui se seront engagés à l'appliquer. La portée de la nouvelle Convention TIR risque donc d'être limitée au cas où un petit nombre de pays, n'ayant pas nécessairement des frontières communes, décideraient d'y adhérer. Enfin, il peut s'écouler un temps considérable (presque trois ans dans le cas de la Convention TIR de 1975) avant que soit atteint le nombre d'États ayant déposé leur instrument d'adhésion requis par les dispositions relatives à l'entrée en vigueur de la Convention e-TIR pour que cet instrument devienne applicable.

F. PREMIERS RÉSULTATS DU QUESTIONNAIRE e-TIR

12. Étant donné que la question posée dans le questionnaire e-TIR porte non pas sur l'adoption d'une nouvelle Convention e-TIR en tant que telle mais sur le thème plus général d'une convention de e-Transit, le Groupe de travail trouvera peut-être plus approprié d'examiner les réponses à la question 37 du questionnaire e-TIR dans le cadre d'un point de l'ordre du jour distinct se rapportant à l'échange d'idées sur l'élaboration d'un régime de transit douanier global couvrant tous les modes de transport, auquel a procédé le Groupe de travail lors de la présente session.

G. RÉFLEXIONS DU GROUPE DE TRAVAIL

13. Lorsqu'en 2001, il a examiné les incidences du processus d'informatisation sur les dispositions juridiques et les procédures administratives existantes, le Groupe spécial d'experts sur l'informatisation du régime TIR a considéré que, quelle que soit l'approche qui serait finalement retenue, d'un point de vue juridique, l'ampleur des modifications apportées à la Convention TIR pourrait être limitée et qu'en principe il serait suffisant de modifier la Convention soit au moyen d'une définition du carnet TIR qui inclurait l'utilisation de fichiers électroniques portatifs, soit au moyen d'un nouvel article qui autoriserait l'utilisation de nouvelles technologies en général, y compris l'acceptation de signatures électroniques, sans modifier le texte actuel de la Convention. Des dispositions particulières, énonçant les spécifications juridiques et techniques des nouvelles technologies acceptées, pourraient être insérées dans une annexe distincte, à créer (TRANS/WP.30./2001/13, par. 23).

14. En 2004, à sa cent sixième session, le Groupe de travail a confirmé que l'objectif final de l'informatisation du régime TIR englobait l'informatisation de l'ensemble des opérations touchant le carnet TIR pendant toute sa durée de vie, de sa délivrance et sa distribution via le transport TIR jusqu'à son retour et son archivage, et qu'elle devrait en fin de compte permettre de remplacer l'actuel carnet TIR sur support papier (TRANS/WP.30/212, par. 26).

15. Le Groupe de travail voudra peut-être tenir compte des considérations ci-dessus lorsqu'il examinera les deux approches que sont la modification de la Convention TIR actuelle et l'adoption d'une Convention e-TIR distincte et devra indiquer laquelle de ces deux approches lui semble la plus appropriée pour introduire un régime TIR informatisé.
