


Commission économique pour l'Europe

Comité de gestion de la Convention TIR de 1975

Soixante-deuxième session

Genève, 8 octobre 2015

**Rapport du Comité de gestion de la Convention TIR
de 1975 sur sa soixante-deuxième session**

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–5	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	6–7	3
III. État de la Convention TIR de 1975 (point 2 de l'ordre du jour)	8	3
IV. Activités et administration de la Commission de contrôle TIR (point 3 de l'ordre du jour)	9–22	4
A. Activités de la Commission de contrôle TIR	9–16	4
1. Rapport du Président de la Commission de contrôle TIR	9–12	4
2. Enquête sur les demandes de paiement	13–14	4
3. Bases de données internationales et outils électroniques administrés par le secrétariat TIR	15	5
4. Ateliers et séminaires TIR nationaux et régionaux	16	5
B. Administration de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR	17–22	6
1. États financiers provisoires pour 2015	17	6
2. Mode de financement du fonctionnement de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR	18–22	6
V. Habilitation à imprimer et à délivrer des carnets TIR et à assurer l'organisation et le fonctionnement du système de garantie (point 4 de l'ordre du jour)	23	7
VI. Habilitation à conclure un accord entre la CEE et l'IRU (point 5 de l'ordre du jour)	24	7
VII. Révision de la Convention (point 6 de l'ordre du jour)	25–37	7
A. Propositions d'amendements à la Convention acceptées, en attente d'adoption officielle	25	7



B.	Propositions d'amendements à la Convention présentées par la Commission de contrôle TIR.	26–29	7
C.	Amendement à la Convention en ce qui concerne le montant maximal de la garantie par carnet TIR.	30	8
D.	Propositions d'amendements à la Convention : procédures de vérification applicables aux organisations internationales habilitées.	31	9
E.	Proposition visant à modifier les deux premières lignes de l'alinéa q) de l'article premier.	32	9
F.	Propositions communiquées par le Gouvernement russe.	33–35	10
G.	Proposition d'amendement au paragraphe 5 de la première partie de l'annexe 9.	36	12
H.	Phase III du processus de révision TIR – Informatisation du régime TIR.	37	12
VIII.	Observations communiquées au Comité pour adoption (point 7 de l'ordre du jour)	38	12
IX.	Pratiques optimales (point 8 de l'ordre du jour)	39	13
X.	Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour)	40–43	13
A.	Application de l'article 45 de la Convention.	40	13
B.	Rapport de la troisième réunion du groupe informel de pays constitué en vue d'examiner en détail les différents aspects liés à l'accroissement du nombre de membres et à une représentation géographique plus large de la TIRExB.	41	13
C.	Date de la prochaine session.	42	13
D.	Restrictions à la distribution des documents.	43	13
XI.	Adoption du rapport (point 10 de l'ordre du jour)	44	13

I. Participation

1. Le Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 (AC.2) a tenu sa soixante-deuxième session le 8 octobre 2015 à Genève.
2. Des représentants des pays ci-après y ont participé : Allemagne, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Iran (République islamique d'), Italie, Lettonie, Ouzbékistan, Pays-Bas, Pologne, République de Moldova, République tchèque, Serbie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Des représentants de l'Union européenne (UE) et de la Communauté économique eurasiennne étaient aussi présents.
3. L'organisation non gouvernementale ci-après était représentée en qualité d'observateur : Union internationale des transports routiers (IRU).
4. Le Comité a annoncé que le quorum requis pour prendre des décisions – au moins le tiers des États qui sont Parties contractantes selon l'article 6 de l'annexe 8 de la Convention – était atteint.
5. M. Miodrag Pesut, chef de la Section de la facilitation et de l'économie des transports au sein de la Division des transports durables Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE), a souhaité la bienvenue aux membres du Comité et fait une déclaration liminaire dans laquelle il a félicité les Parties contractantes à l'occasion du quarantième anniversaire de la Convention TIR, signée le 17 novembre 1975. Il a également évoqué la récente adhésion du Pakistan à la Convention, le 21 juillet 2015, qui confirmait selon lui que la Convention TIR était toujours pertinente. Dans ce contexte, il a exprimé l'espoir et le vœu que le Comité poursuivrait ses travaux efficacement, en gardant à l'esprit le fait qu'une Convention TIR performante et moderne deviendrait une option attrayante pour d'éventuelles nouvelles Parties contractantes

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

6. Le Comité a adopté l'ordre du jour provisoire tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/126. L'Iran (République islamique d') a demandé qu'à la prochaine session un point de l'ordre du jour soit consacré à des propositions d'accroissement du nombre de membres et d'élargissement de la représentation géographique de la Commission de contrôle TIR (TIRExB). Le Groupe de travail a approuvé la demande.
7. Les délégations russophones se sont déclarées vivement préoccupées par le fait que le rapport de la session précédente ne soit pas disponible en russe, ont réaffirmé combien il importait que les documents soient disponibles dans toutes les langues de travail pour que les délégations puissent préparer efficacement les sessions et ont prié le secrétariat de tout mettre en œuvre pour que tous les documents officiels soient disponibles en temps voulu, avant chaque session, dans les trois langues de travail.

III. État de la Convention TIR de 1975 (point 2 de l'ordre du jour)

8. Le Groupe de travail a été informé que, le 23 juillet 2015, le Secrétaire général de l'ONU, agissant en sa qualité de dépositaire, avait publié la notification dépositaire C.N.420.2015.TREATIES-XIA.16, annonçant que, le 21 juillet 2015, le Gouvernement de la République islamique du Pakistan avait déposé ses instruments d'adhésion à la Convention TIR de 1975. Conformément au paragraphe 2 de

l'article 53, la Convention entrerait en vigueur pour le Pakistan le 21 janvier 2016. Avec l'adhésion du Pakistan, la Convention TIR compte désormais 69 Parties contractantes. Des informations plus détaillées sur la question et sur les diverses notifications dépositaires sont disponibles sur le site Web de la Convention¹.

IV. Activités et administration de la Commission de contrôle TIR (point 3 de l'ordre du jour)

A. Activités de la Commission de contrôle TIR

1. Rapport du Président de la Commission de contrôle TIR

9. Le Comité a approuvé les rapports de la Commission de contrôle TIR (TIRExB) sur ses soixante-deuxième (février 2015) et soixante-troisième (avril 2015) sessions (respectivement ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/18 et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/19) et a entendu un exposé du Président de la Commission de contrôle TIR sur les principales questions examinées à la soixante-cinquième session (octobre 2015) ainsi que sur les décisions prises à cette occasion.

10. À sa soixante-cinquième session, la TIRExB avait, entre autres, fini d'évaluer différentes options visant à assouplir le système de garantie TIR, fondées sur des propositions faites par la Fédération de Russie et d'autres pays et communiquées à la Commission par l'AC.2. Les options envisagées étaient les suivantes : a) que chaque pays détermine le montant maximal de la garantie au niveau national; b) que plusieurs niveaux de garantie soient établis; c) que la couverture de garantie soit totale dans toutes les Parties contractantes; d) qu'on procède à une augmentation générale du montant maximal de garantie recommandée; et e) qu'on a recours à des volets supplémentaires. Bien que la TIRExB ait estimé que chaque option présente des avantages, elle avait conclu qu'aucune d'entre elles ne semblait à ce point avantageuse pour le régime TIR que l'on pourrait recommander aux Parties contractantes de modifier la Convention TIR.

11. Lors de la session, la Commission avait également consacré beaucoup de temps à l'examen préliminaire de la question de l'utilisation du carnet TIR dans les transports intermodaux. En outre, elle s'était penchée sur une analyse et une évaluation détaillées du prix des carnets TIR, réalisées par le secrétariat, comme suite à une demande formulée par le Comité à sa soixante et unième session (voir ECE/TRANS/WP.30/AC.2/125, par. 38).

12. Au titre de ce point de l'ordre du jour, l'IRU a fait savoir au Comité que, comme suite aux délibérations avec les institutions compétentes, la chaîne de garantie serait en mesure de relever le montant maximal de la garantie par carnet TIR à 100 000 euros à compter du 1^{er} juillet 2016. Le Comité a pris note de cette information et décidé d'examiner la question au titre du point 6 f) de l'ordre du jour.

2. Enquête sur les demandes de paiement

13. Le Comité a pris note des résultats définitifs de l'enquête sur les demandes de paiement et le niveau de la garantie pour les années 2009-2012, tel qu'ils figurent dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/3/Rev.1, qui incluent les réponses de l'Espagne et de l'Ukraine. Le Comité a accueilli avec satisfaction la version révisée du document et appuyé les vues qui y étaient exprimées par le secrétariat et la TIRExB.

¹ www.unece.org/tir/tir-depositary_notification.html.

14. Le Comité a noté que les Parties contractantes avaient déjà été invitées à participer à l'enquête sur les demandes de paiement et le niveau de la garantie pour les années 2011-2014 et a demandé instamment à toutes les Parties contractantes de répondre au questionnaire en ligne avant la date limite du 30 novembre 2015.

3. Bases de données internationales et outils électroniques administrés par le secrétariat TIR

15. Le Comité a été informé des progrès réalisés dans l'actualisation de la Banque de données internationale TIR (ITDB), y compris l'ajout d'une nouvelle base de données répertoriant les bureaux de douane agréés pour les opérations de transport TIR. Plus précisément, le secrétariat, en réponse à une question posée par la délégation de l'UE, a informé le Comité que le nouveau projet ITDB avait débuté en septembre 2015 et qu'il en était actuellement à la phase de conception. De ce fait, il était difficile d'estimer la date à laquelle le projet serait achevé. Le secrétariat a également expliqué que la nouvelle banque de données serait mise en place en plusieurs phases, et que la première d'entre elles aurait pour effet de remplacer les applications actuelles (ITDBonline+ et Registre de dispositifs de scellement et de timbres douaniers de la CEE). Ce n'est qu'à un stade ultérieur, peut-être à la fin de 2016, que les nouvelles applications telles que la base de données sur les bureaux de douane seraient mises en service. Le secrétariat a également informé le Comité que la date de lancement de l'application dépendrait de facteurs extérieurs tels que la réalisation d'un audit de sécurité et l'état de préparation de l'infrastructure. Le secrétariat a indiqué qu'un calendrier prévisionnel plus précis serait communiqué au Comité à sa prochaine session.

4. Ateliers et séminaires TIR nationaux et régionaux

16. Le Comité a été informé que, dans le cadre du projet 1213AA du Compte de l'ONU pour le développement, la CEE avait organisé avec succès un atelier d'échange de données de douane à douane à Tbilissi, les 22 et 23 juin 2015. Le secrétariat TIR avait également participé à un atelier sur le même thème organisé par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) à Issyk-Koul (Kirghizistan), les 7 et 8 septembre 2015, en y présentant la Convention TIR et le projet eTIR et en animant un débat à leur sujet. Le Comité a noté que, dans l'espoir de promouvoir l'élargissement géographique du régime TIR, le secrétariat TIR avait présenté la Convention TIR (au moyen de matériel de vidéoconférence) à l'occasion d'une réunion des chefs des administrations douanières organisée par le Secrétariat d'intégration économique de l'Amérique centrale (SIECA) à El Salvador, le 28 mars 2015. Le Comité a également noté que le secrétariat participerait à la prochaine session du Groupe de travail de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) sur l'Accord de l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation du commerce (Bruxelles, 12 et 13 octobre 2015) ainsi qu'à la réunion conjointe CEE-IRU qui devrait se tenir à la fin de la session en vue d'encourager les pays d'Afrique à adhérer à la Convention TIR. En outre, en collaboration avec l'IRU, le secrétariat TIR ferait la promotion du projet pilote eTIR CEE/IRU lors du cinquième Forum de l'OMD sur les technologies et l'innovation, qui se tiendrait à Rotterdam (Pays-Bas) du 26 au 29 octobre 2015. Le Comité a également été informé que le secrétariat TIR participerait au Forum Asie-Pacifique sur la facilitation du commerce à Wuhan (Chine), les 20 et 21 octobre 2015, et contribuerait à la réunion-débat sur le thème « Renforcer la connectivité régionale en favorisant les couloirs commerciaux et de transport » en mettant en avant les avantages potentiels du régime TIR dans la région de l'Asie et du Pacifique. Enfin, le secrétariat a informé le Comité qu'il était disposé à prêter son concours et à participer à l'organisation de manifestations liées au régime TIR, et a invité les Parties contractantes à se mettre en rapport avec la TIRExB, par l'intermédiaire de son secrétariat, si elles étaient désireuses d'accueillir une telle manifestation en 2016.

B. Administration de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR

1. États financiers provisoires pour 2015

17. Le Comité a pris note des états financiers provisoires pour 2015 figurant dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/20.

2. Mode de financement du fonctionnement de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR

18. Le Comité a examiné le projet de budget et le plan des dépenses pour le fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR en 2016 (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/21). Le projet de budget proposé pour 2016 était estimé à 1 632 850 dollars des États-Unis y compris les frais d'appui au programme, soit une baisse de 2 260 dollars par rapport au projet de budget et de dépenses approuvé pour la TIRExB et le secrétariat TIR pour l'année 2015 (1 635 110 dollars y compris les frais d'appui au programme). Cette diminution s'expliquait par la baisse des dépenses afférentes au personnel de projet, comme suite à l'achèvement des dernières procédures de recrutement.

19. Ayant rappelé la marche à suivre pour prélever et transférer le montant par carnet TIR aux fins du financement du fonctionnement de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/89, par. 38 et annexe 2), le Comité a approuvé le budget et le plan des dépenses pour le fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR pour l'année 2016, ainsi que le montant net qui devait être viré par l'IRU au Fonds d'affectation spéciale TIR, comme indiqué dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/21.

20. Le Comité a noté que l'IRU prévoyait de distribuer 1 550 000 carnets TIR en 2016 (document informel WP.30/AC.2 n° 8 (2015)). Sur la base de ces prévisions et des calculs du secrétariat, le Comité a approuvé le montant de 0,87 dollar par Carnet TIR, soit le montant requis pour couvrir le financement supplémentaire de 1 343 939 de dollars devant assurer le fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR en 2016. Ce montant sera converti en francs suisses après le virement du montant net sur le compte bancaire désigné de la CEE, en fonction du taux de change entre le dollar des États-Unis et le franc suisse en vigueur au jour du virement.

21. Le secrétariat a répondu à une question posée par la délégation ukrainienne concernant la possibilité de financer le fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR au moyen du budget ordinaire de l'ONU, comme initialement envisagé par les Parties contractantes au moment où la TIRExB et le secrétariat TIR avaient été mis en place. Le secrétariat a expliqué que, bien que cette solution soit préférable, une telle décision ne relevait pas du Comité à Genève mais des organes décisionnels compétents du Siège, à New York, chargés des questions relatives au budget ordinaire de l'ONU. Dans ce contexte, les missions permanentes des Parties contractantes à la Convention TIR auprès de l'ONU à New York pourraient jouer un rôle décisif.

22. L'IRU a informé le Comité que, malgré les difficultés, notamment le fait que le montant par carnet TIR avait augmenté au cours des dernières années en raison de la diminution du nombre de carnets TIR distribués, elle continuait d'appuyer l'action menée par la TIRExB et le secrétariat TIR pour promouvoir la Convention TIR et était donc disposée à conserver les méthodes actuelles.

V. Habilitation à imprimer et à délivrer des carnets TIR et à assurer l'organisation et le fonctionnement du système de garantie (point 4 de l'ordre du jour)

23. Le Comité a rappelé qu'il avait précédemment autorisé l'IRU à centraliser l'impression et la délivrance des carnets TIR et à administrer le fonctionnement du système de garantie pendant la période 2014-2016 (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/113, par. 28) et noté qu'il devrait, à sa session de février 2016, prendre une décision pour la période suivante (2017-2019).

VI. Habilitation à conclure un accord entre la CEE et l'IRU (point 5 de l'ordre du jour)

24. Le Comité a rappelé que l'Accord actuellement en vigueur entre la CEE et l'IRU (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2013/3) expirait fin 2016 et devrait être prorogé. Comme par le passé, à sa session de février 2016, le Comité sera invité à approuver un nouveau projet d'accord et à donner mandat au secrétariat pour conclure le nouvel accord en vue de continuer à financer le fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR à compter de l'année 2017. Le Comité a donc demandé au secrétariat d'établir, en consultation avec l'IRU et les services compétents de l'ONU, un nouveau projet d'accord couvrant, de préférence, la même période que l'autorisation, à savoir la période 2017-2019, pour examen à sa prochaine session.

VII. Révision de la Convention (point 6 de l'ordre du jour)

A. Propositions d'amendements à la Convention acceptées, en attente d'adoption officielle

25. Le Comité a rappelé qu'il avait accepté, à titre provisoire, la proposition visant à modifier l'article 42 *bis* en y adjoignant la note explicative 0.42 *bis* (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/125, par. 9 et annexe I), ainsi que la proposition tendant à adopter un nouveau modèle de véhicule et un nouveau modèle de conteneur dans le cadre de la Convention TIR (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/125, par. 14). Par souci de clarté, le secrétariat avait regroupé ces propositions dans un document unique publié sous la cote ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/22. La délégation de l'UE a informé le Comité qu'elle n'avait pas encore approuvé les modifications proposées, mais qu'elle devrait le faire avant la prochaine session du Comité. De plus, plusieurs délégations ont souligné l'existence d'incohérences linguistiques entre les versions anglaise et russe du projet de note explicative à l'article 42 *bis* et ont demandé au secrétariat de veiller à leur harmonisation avant l'adoption du document unique. Par conséquent, le Comité a décidé de reporter l'adoption officielle de ces propositions à sa prochaine session, en février 2016.

B. Propositions d'amendements à la Convention présentées par la Commission de contrôle TIR

26. Le Comité a poursuivi son examen du document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/11, présentant une proposition de la TIRExB visant à introduire une nouvelle note explicative, assortie d'un commentaire, à l'article 49 de la Convention, afin d'élargir le champ des facilités que les Parties contractantes pourraient accorder aux opérateurs de transport. Le secrétariat a rappelé que la proposition en question reflétait

le fait que les autorités douanières et les professionnels du secteur étaient de plus en plus demandeurs de nouvelles mesures de facilitation dans le cadre de la Convention TIR, et que la notion d'expéditeur agréé était déjà appliquée avec succès dans plusieurs pays. Il a rappelé en outre que le but des propositions était de garantir que des autorités nationales compétentes puissent décider en toute indépendance des conditions dans lesquelles elles seraient disposées à accorder de plus grandes facilités au sens de l'article 49 telles que celles, notamment, d'expéditeur agréé et de destinataire agréé, conformément aux dispositions applicables du droit interne. En d'autres termes, des pays dont la législation nationale ne prévoyait pas de telles facilités n'étaient pas liés par le texte de la note explicative et ne pouvaient être obligés par d'autres Parties à mettre en place de telles mesures. Ces pays, en acceptant la proposition, reconnaissaient seulement que d'autres pays avaient le droit souverain d'introduire des facilités plus grandes dans le contexte de l'application de la Convention TIR sur leur territoire national.

27. Certaines délégations n'étaient pas opposées par principe à l'octroi de facilités plus grandes tant que celles-ci étaient conformes à la Convention TIR, mais d'autres délégations ont exprimé des réserves motivées, en attendant que la TIRExB et le secrétariat apportent des éclaircissements supplémentaires sur les propositions. Au cours des discussions, les questions suivantes ont été soulevées : a) la relation entre la note explicative proposée et les dispositions existantes de la Convention TIR, notamment le risque d'introduire des contradictions dans l'application de la Convention; b) l'incidence qu'aurait l'acceptation de la notion d'expéditeur agréé sur le principe général de reconnaissance mutuelle des contrôles douaniers; c) le traitement des carnets TIR pour les transports TIR ayant commencé dans les locaux d'un expéditeur habilité, dans les pays de transit et de destination; d) la relation entre titulaires de carnets TIR agréés et expéditeurs agréés au titre de la Convention TIR; e) les motifs justifiant qu'une question aussi importante puisse être traitée par une note explicative à une disposition existante plutôt que par la rédaction d'une ou plusieurs nouvelles dispositions; f) l'augmentation du risque pour les autorités douanières en conséquence du fait que les transports TIR partiraient directement des locaux d'un expéditeur agréé plutôt que d'un bureau de douane de départ; g) l'harmonisation du texte proposé avec le traitement de la notion d'expéditeur agréé dans d'autres instruments juridiques, tels que la Convention de Kyoto révisée ou le Cadre de normes SAFE de l'Organisation mondiale des douanes.

28. En réponse à une question de la délégation de l'UE, l'IRU a informé le Comité qu'il avait communiqué à ses associations membres des exemples de l'application de la notion d'expéditeur et de destinataire agréés dans différents pays et s'est déclarée prête à partager ces informations avec le Comité.

29. Au vu du nombre important de questions nécessitant éclaircissement, le Comité a prié le secrétariat d'établir un document approfondissant son évaluation de ces questions pour examen à la prochaine session. Les Parties contractantes ont également été invitées à soumettre leurs questions ou à faire connaître leur position au secrétariat par écrit, au plus tard le 16 novembre 2015, afin qu'elles puissent être traitées dans le document susmentionné. Le secrétariat a également été prié d'établir un document exposant succinctement les débats tenus au sein de la TIRExB dans le cadre de l'élaboration du projet de note explicative et de commentaire connexe.

C. Amendement à la Convention en ce qui concerne le montant maximal de la garantie par carnet TIR

30. Le Comité a rappelé que la TIRExB, à sa soixante-cinquième session (5 octobre 2015), avait achevé son évaluation des différentes options pour modifier le niveau de

garantie et communiquerait au Comité ses observations finales pour examen à sa prochaine session. Dans le même temps, le Comité a noté que la question d'une éventuelle modification des dispositions concernant le montant de la garantie par Carnet TIR était également à l'examen au titre du point 6 f) de l'ordre du jour, dans le contexte des propositions soumises par le Gouvernement russe. Le Comité a donc décidé qu'il serait préférable de poursuivre le débat au titre de ce point de l'ordre du jour.

D. Propositions d'amendements à la Convention : procédures de vérification applicables aux organisations internationales habilitées

31. Le Comité a poursuivi l'examen du document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/12, transmis par le Groupe de travail et contenant la liste de tous les documents soumis par l'IRU pour satisfaire à ses obligations au titre de la troisième partie de l'annexe 9. Il a également accueilli avec satisfaction le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/23, établi par le secrétariat et l'IRU, dans lequel sont décrits plusieurs moyens possibles de communiquer ces documents aux Parties contractantes tout en préservant la confidentialité de rigueur. La délégation de l'UE était d'avis que seul le secrétariat de la CEE, et non l'IRU, devrait être responsable de la diffusion des documents, et a proposé qu'il soit possible de soumettre des demandes de documents par voie électronique aussi bien que sur papier. En outre, la délégation de l'UE a indiqué que si une demande était transmise au secrétariat par les voies officielles, il devrait suffire d'indiquer le nom de l'autorité gouvernementale requérante, sans qu'il soit nécessaire de préciser le nom du destinataire ou le motif de la demande. La Fédération de Russie a appuyé cette proposition. Le Comité s'est également demandé si l'IRU devrait être avisée chaque fois qu'un document était divulgué, et dans quelle mesure le secrétariat pouvait communiquer des informations concernant les demandes de documents et la suite qui leur était donnée. L'IRU a indiqué qu'elle aimerait qu'il existe un système de notification pour les documents diffusés par le secrétariat, car certains de ces documents pourraient contenir des informations communiquées par ses partenaires contractuels. À ce sujet, la délégation de l'UE a fait valoir que l'IRU devrait informer ses partenaires contractuels que les documents concernés pouvaient être diffusés aux Parties contractantes à la Convention TIR, conformément aux obligations qui lui incombent en vertu de la Convention TIR. Enfin, le Comité était d'avis que les autorités requérantes ne devraient pas être tenues de faire une déclaration de confidentialité mais que le secrétariat pourrait expédier les documents assortis d'une note indiquant qu'ils devaient être traités comme confidentiels. En conclusion, le Comité a demandé au secrétariat d'établir un document révisé qui tienne compte des observations reçues et qui énonce des lignes directrices pour la procédure de communication de documents, pour examen et décision finale à la prochaine session.

E. Proposition visant à modifier les deux premières lignes de l'alinéa q) de l'article premier

32. Le Comité a examiné la proposition de modification reproduite dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/24, ayant trait à la définition de l'expression « association garante ». Le Comité a été informé que cette proposition avait été initialement soumise par la Fédération de Russie et que le Groupe de travail l'avait transmise au Comité pour adoption. Plusieurs délégations ont fait savoir qu'elles pouvaient approuver la proposition à titre provisoire mais qu'elles préféreraient qu'elle fasse partie d'un ensemble d'amendements plutôt qu'elle soit communiquée séparément au Secrétaire général de l'ONU en vue de son acceptation par les Parties

contractantes. D'autres délégations ont fait valoir qu'il leur semblait justifié soit de reporter l'adoption de la proposition jusqu'à ce que le Groupe de travail ait fini d'examiner diverses questions d'ordre rédactionnel, concernant notamment certains termes employés dans la proposition en question, soit de demander au Groupe de travail de réexaminer la proposition dans le contexte de l'ensemble des questions d'ordre rédactionnel. Pour finir, le Comité a décidé d'accepter provisoirement la proposition et a prié le secrétariat d'inclure celle-ci dans l'ensemble de propositions d'amendements à la Convention acceptées en attente d'adoption officielle, pour examen à la prochaine session.

F. Propositions communiquées par le Gouvernement russe

33. Le Comité a poursuivi son examen des propositions soumises par la Fédération de Russie tendant à modifier diverses dispositions du texte principal de la Convention ainsi que de l'annexe 9, reproduites dans les documents ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2014/14, ECE/TRANS/WP.30/2015/1/Rev.1-ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/7/Rev.1 et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/17-ECE/TRANS/WP.30/2015/16.

34. Le Comité a rappelé qu'afin d'éviter les chevauchements d'activités, il avait décidé, à sa soixante et unième session, de ne pas traiter les propositions faisant actuellement l'objet d'un débat en parallèle dans le cadre du WP.30, mais plutôt d'attendre que le Groupe de travail fasse connaître ses conclusions à ce sujet. Le Comité a donc poursuivi l'examen des propositions d'amendements, comme indiqué ci-après :

a) Proposition visant à modifier l'article 2 afin de préciser que le terme « frontières » désigne une frontière douanière : le Comité a rappelé qu'il avait accepté la proposition d'amendement et demandé au secrétariat de l'inclure dans l'ensemble de propositions d'amendements à la Convention acceptées en attente d'adoption officielle, pour examen à sa prochaine session.

b) Proposition visant à modifier les paragraphes 1 et 3 de l'article 8 afin d'avoir la possibilité de demander le règlement de la totalité des droits et taxes exigibles dans le cas où aucun montant maximum n'est fixé par une Partie contractante : le Comité a rappelé l'évaluation faite par la TIRExB, qui avait permis de recenser plusieurs scénarios présentant chacun des avantages et des inconvénients, ainsi que les informations fournies par l'IRU, à savoir que, comme suite aux délibérations avec les institutions compétentes, la chaîne de garantie serait en mesure de porter le montant maximal de la garantie par carnet TIR à 100 000 euros, à compter du 1^{er} juillet 2016. Le Comité était d'avis qu'il serait préférable de poursuivre le débat à sa prochaine session, sur la base de l'évaluation finale faite par la TIRExB, qui serait communiquée sous la forme d'un document officiel. Par ailleurs, plusieurs délégations ont fait part de leurs commentaires préliminaires sur les informations communiquées par l'IRU. La délégation de l'UE était d'avis que la note explicative 0.8.3 relative au montant maximum recommandé devrait être modifiée pour tenir compte de ce changement, et a demandé à l'IRU un complément d'information sur les éventuelles incidences de la modification du niveau de garantie sur le prix de distribution des carnets TIR. Dans ce contexte, la délégation russe a de nouveau demandé à l'IRU de fournir des informations détaillées sur les éléments qui déterminent le prix des carnets TIR, facteur important dans l'examen de ces questions. L'IRU a informé le Comité que le prix comprenait actuellement la prime d'assurance ainsi qu'une série de frais fixes, et que des informations supplémentaires sur les éléments spécifiques qui composaient le prix de distribution ainsi que sur la manière dont celui-ci serait influencé, le cas échéant, par l'augmentation du niveau de garantie seraient communiquées à la prochaine session. La délégation turque était d'avis que

l'augmentation du niveau de garantie par carnet TIR était, a priori, une évolution positive pour les administrations douanières, mais elle se demandait si cette évolution aurait des conséquences pour les associations garantes qui émettaient un faible nombre de carnets TIR mais voyaient un grand nombre de transports TIR se terminer sur leur territoire. La délégation turque souhaitait également obtenir de plus amples informations sur l'incidence de cette évolution sur les coûts et sur le prix de distribution des carnets TIR. En conclusion, le Comité a décidé de poursuivre l'examen de cette question à sa prochaine session et déclaré attendre avec intérêt les renseignements complémentaires que l'IRU fournirait à cette occasion sur les questions soulevées au cours des débats.

c) Proposition visant à modifier le paragraphe 3 de l'article 11 afin de réduire le délai minimal à partir duquel une demande de paiement peut être adressée à une association garante : le Comité a pris connaissance avec intérêt des données statistiques fournies par l'IRU sur cette question (document informel WP.30/AC.2 n° 10 (2015)). Il a pris note du document et estimé que, étant donné que la chaîne de garantie était en mesure de fonctionner efficacement avec un délai réduit et que ce délai d'un mois n'empêcherait pas les administrations douanières de soumettre leurs demandes à une date ultérieure, la proposition pouvait être acceptée à titre provisoire. Le Comité a prié le secrétariat d'inclure celle-ci dans l'ensemble de propositions d'amendements à la Convention acceptées en attente d'adoption officielle, pour examen à la prochaine session.

d) Proposition visant à modifier l'article 11 en y ajoutant un nouveau paragraphe 4 *bis*, disposant que les tribunaux peuvent être saisis d'une demande de paiement dans un délai fixé par l'accord de garantie national : la délégation de l'UE était d'avis que, pour l'essentiel, les nouvelles dispositions proposées étaient déjà couvertes par la note explicative 0.11.4. Par conséquent, la délégation de l'UE a proposé qu'on envisage de transformer la note explicative existante en un nouveau paragraphe 4 *bis*. La délégation suisse était d'avis que le texte actuel était suffisant et que, le cas échéant, des dispositions détaillées en la matière pourraient être introduites dans les accords de garantie conclus entre les autorités douanières et les associations nationales garantes. Après de longs débats, le Comité a estimé que la note explicative 0.11.4 ne pouvait pas être lue indépendamment du reste de l'article 11 et que, compte tenu de la proposition d'amendement, il serait souhaitable que toutes les Parties contractantes se penchent sur l'article 11 à la lumière de leurs pratiques et lois existantes actuelles, et de réexaminer le chapitre 5.4 du Manuel TIR sur les procédures de recherche et de recouvrement. Compte tenu de ce qui précède, le Comité a décidé de poursuivre l'examen de cette question à sa prochaine session.

e) Proposition visant à modifier l'article 38 afin d'autoriser, sans équivoque, une Partie contractante à déterminer si une infraction douanière est suffisamment grave pour entraîner une exclusion : l'avis général du Comité était que la formulation actuelle permet déjà de le faire. Même si d'une manière générale le Comité n'était pas opposé à l'ajout du mot « ou répétée » à l'article 38, certaines délégations ont mis en doute la nécessité du reste de la modification proposée, puisqu'il était généralement admis que le texte actuel de l'article 38 donne déjà une telle compétence aux Parties contractantes. La délégation de la Fédération de Russie a expliqué qu'il serait nécessaire d'inclure une telle référence dans le texte de l'article 38 pour éviter toute interprétation ambiguë au cours des processus législatifs dans son pays. À titre de solution de rechange, la délégation de l'UE a proposé qu'une note explicative ou un commentaire précise les droits que l'article 38 confère aux parties contractantes, ce qui devrait assurer une orientation interprétative suffisante. N'étant pas en mesure de prendre une décision, faute de temps, le Comité a décidé de reprendre l'examen de cette proposition à sa session suivante. Il a demandé au secrétariat de diffuser les réflexions antérieures du Comité et de la TIRExB en vue de sa prochaine session.

f) La série de propositions visant à modifier l'article 19 et la note explicative s'y rapportant se traduirait par les prescriptions suivantes : i) les documents présentés au bureau de douane de départ seraient établis par les autorités douanières; ii) les autorités douanières au bureau de départ procéderaient systématiquement à l'inspection matérielle des marchandises; iii) le véhicule, les marchandises et le carnet TIR devraient être présentés exclusivement par le titulaire du carnet TIR. Le Comité a rappelé que, souvent, la présentation des marchandises au bureau de départ était réalisée par le conducteur du véhicule, qui était un représentant ou un employé du titulaire, et que le titulaire était en fait souvent une personne morale (une société) et non une personne physique. Par ailleurs, plusieurs délégations étaient d'avis qu'à l'heure actuelle, les autorités douanières employaient un large éventail de pratiques et d'outils d'évaluation et de gestion des risques afin de déterminer quelles étaient les inspections matérielles à effectuer. Le Comité a conclu qu'il n'y avait pas de raisons suffisantes de modifier l'article 19 et, par conséquent, qu'il ne reviendrait pas sur la question à ses prochaines sessions.

g) Proposition visant à modifier l'article 21 afin de rendre la présentation du véhicule, du chargement et du carnet TIR par le titulaire du carnet obligatoire aux bureaux de douane de passage : le Comité a brièvement étudié le texte proposé mais, faute de temps, a décidé de revenir sur la question à sa prochaine session.

35. S'agissant des propositions de modification encore en suspens figurant dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2014/14 et des observations s'y rapportant, reproduites dans le document ECE/TRANS/WP.30/2015/1/Rev.1-ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/7/Rev.1, le Comité a décidé d'en poursuivre l'examen à sa prochaine session.

G. Proposition d'amendement au paragraphe 5 de la première partie de l'annexe 9

36. Cette question n'a pas été examinée faute de temps.

H. Phase III du processus de révision TIR – Informatisation du régime TIR

37. Cette question n'a pas été examinée faute de temps.

VIII. Observations communiquées au Comité pour adoption (point 7 de l'ordre du jour)

38. Le Comité a poursuivi son examen des documents ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/16 et Corr.1 portant sur un nouveau commentaire relatif à l'article 23 de la Convention et visant à offrir des solutions autres que l'escorte douanière, telles que des dispositifs de repérage GPS ou l'utilisation de scellements électroniques, afin de renforcer la sécurité des marchandises transportées selon la procédure TIR. Plusieurs délégations ont souligné que le Système mondial de positionnement (GPS) n'était pas le seul système de navigation par satellite disponible et ont demandé au secrétariat d'établir une version révisée du document soit qui tienne compte de tous les systèmes existants, soit qui désigne tous ces systèmes par un terme générique, pour examen à la prochaine session.

IX. Pratiques optimales (point 8 de l'ordre du jour)

Recours à des sous-traitants

39. Cette question n'a pas été examinée faute de temps.

X. Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour)

A. Application de l'article 45 de la Convention

40. Cette question n'a pas été examinée faute de temps.

B. Rapport de la troisième réunion du groupe informel de pays constitué en vue d'examiner en détail les différents aspects liés à l'accroissement du nombre de membres et à une représentation géographique plus large de la TIRExB

41. Cette question n'a pas été examinée faute de temps.

C. Date de la prochaine session

42. Le Comité a décidé de tenir sa soixante-troisième session le 11 février 2016.

D. Restrictions à la distribution des documents

43. Le Comité a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'appliquer des restrictions à la distribution des documents publiés pour la présente session.

XI. Adoption du rapport (point 10 de l'ordre du jour)

44. Conformément à l'article 7 de l'annexe 8 de la Convention TIR de 1975, le Comité a adopté le rapport de sa soixante-deuxième session. Durant l'adoption du rapport, les délégations francophones et russophones ont déploré que le rapport ne soit pas disponible dans les trois langues officielles et ont souligné qu'il importait de veiller à ce que le rapport soit disponible dans les trois langues de travail avant le début de la prochaine session en février 2016.