



Commission économique pour l'Europe**Comité de gestion de la Convention TIR de 1975****Soixante-cinquième session**

Genève, 15 et 16 février 2017

Point 5 d) de l'ordre du jour provisoire

Révision de la Convention : Propositions d'amendements**à la Convention formulées par la Commission de contrôle TIR****Propositions d'amendements à la Convention formulées
par la Commission de contrôle TIR**

Note du secrétariat

I. Historique et mandat

1. À sa soixante-troisième session (février 2016), le Comité a, entre autres choses, poursuivi son examen de la proposition de la Commission de contrôle TIR (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. À ce propos, le Comité a salué le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2016/5, élaboré par le secrétariat pour faire suite aux questions soulevées par le Comité à sa session précédente, ainsi que l'additif 1 au document susmentionné, soumis par le Gouvernement suisse.

2. Dans ses réponses, le secrétariat a une fois de plus mis en lumière les concepts sous-tendant le projet de texte de la note explicative, précisant que le concept des expéditeurs agréés : a) s'inscrivait dans le cadre juridique existant ; b) restait de la seule compétence des autorités nationales ; et c) ne devait pas donner lieu à des différences de traitement sur le plan des transports, pendant le trajet ou à destination.

3. Les délégations de la République islamique d'Iran, de la Turquie et de l'Union européenne (UE) ont exprimé leur soutien à ces propositions. D'autres délégations (Kazakhstan et Ukraine), sans être opposées au principe d'accorder davantage de facilités en soi, ont estimé que la note explicative proposée ne s'accordait pas pleinement avec les dispositions de la Convention, qu'elle contredisait le principe de reconnaissance mutuelle et aggravait encore les risques afférents aux transports TIR. Elles ont en outre fait valoir que l'exécution de toute autorisation devrait, à tout le moins, prévoir la participation ou l'approbation de l'ensemble des autorités compétentes participant aux opérations de



transport avec les expéditeurs agréés. Au bout du compte, elles estimaient que les conditions requises pour obtenir le statut d'expéditeur agréé devraient être fixées par la Convention TIR. La délégation russe a informé le Comité qu'elle ne pouvait pas souscrire à la modification proposée, ni sur le fond ni dans la forme, estimant qu'une telle disposition entraînerait un accroissement significatif des risques, surtout pour les bureaux de douane des pays de destination. Elle a ajouté que, jusqu'à ce que cette proposition s'accompagne d'un système complexe et bien conçu de régulation et de contrôle, propre à susciter la confiance, il serait prématuré d'envisager l'introduction du concept d'expéditeurs agréés dans le cadre du régime TIR.

4. Le Comité a en outre pris note du document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2016/6, qui expose dans les grandes lignes les débats de la Commission de contrôle à propos de la note explicative proposée et du commentaire dont elle serait suivie. Il a aussi pris note du document informel WP.30/AC.2 (2016) n° 4 transmis par l'Union internationale des transports routiers (IRU) et citant des exemples d'application pratique du concept d'expéditeurs et de consignataires agréés dans différents pays. Pour lui, ces exemples mériteraient un complément d'examen. Le Comité a invité la TIRExB à continuer d'évaluer les exemples de l'IRU et décidé de reprendre l'examen de sa proposition lors d'une session future, lorsque la Commission de contrôle aurait finalisé ses conclusions (voir aussi ECE/TRANS/WP.30/AC.2/129, par. 26 à 29).

II. Autres considérations de la Commission de contrôle

5. À sa soixante-septième session (avril 2016), la Commission a décidé, pour le moment, de limiter ses débats au cas où l'expéditeur agréé est titulaire d'un carnet TIR et donc lié par sa responsabilité en vertu de la Convention TIR. Le fait d'être titulaire serait alors une condition pour devenir un expéditeur agréé. L'autorisation pourrait être délivrée en divers lieux.

6. Plusieurs membres de la TIRExB ont expliqué que « simplification » ne voulait pas dire suppression des critères ou des obligations faites aux transporteurs. Au contraire : les titulaires de carnet TIR agréés bénéficiant de simplifications sont tenus de remplir des critères plus stricts que pour la simple application du régime TIR normal. Il a aussi été relevé que le concept d'opérateur économique agréé et les accords de reconnaissance mutuelle, bien qu'ayant un lien avec les enjeux concernés, allaient bien au-delà des discussions actuelles qui mettent l'accent sur les concepts d'expéditeur et de destinataire agréés en tant que mesures de simplification nationales. En conclusion, la TIRExB a décidé de poursuivre l'examen de cette question lors d'une future session en mettant l'accent sur les aspects suivants : a) faire des mesures de facilitation un concept national, avec des contrôles douaniers renforcés ; b) les limiter aux seuls titulaires de carnets TIR ; et c) établir une série de conditions minimales et d'exigences strictes (voir également ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2016/13, par. 12 à 14).

7. À sa soixante-neuvième session, la TIRExB a examiné une proposition d'amendement modifiée, qui visait à introduire de nouvelles mesures de facilitation dans la Convention TIR, au titre de l'article 49. Dans un premier temps, certains membres ont expliqué que, dans leur pays, la facilité accordée à l'expéditeur ou au destinataire agréé n'était pas limitée aux seuls titulaires de carnets TIR agréés. C'est pourquoi ils ont demandé que la référence soit supprimée ou, sinon, remplacée par un terme plus neutre, tel que « personne dûment habilitée ». D'autres membres étaient d'avis que le texte du projet de note explicative ne traitait pas suffisamment de la question de la responsabilité du titulaire du carnet TIR et était contraire aux dispositions des articles 19 et 21. Ils ont aussi indiqué qu'une mesure de facilitation accordée par un pays à un titulaire de carnet TIR agréé créait des risques supplémentaires durant le reste du transport TIR. M. S. Somka (Ukraine) a

réaffirmé que, selon lui, les mesures de facilitation accordées à des personnes dûment habilitées ne devaient pas être limitées au bureau de douane de départ ou de destination et qu'il était donc favorable à la réintroduction d'une référence aux bureaux de douane de passage. En outre, comme un titulaire de carnet TIR n'agit que rarement en qualité de destinataire ou expéditeur agréé, il estimait plus approprié, dans ce contexte, d'introduire le terme de « transporteur agréé ».

8. Le Président a de nouveau expliqué que la disposition de l'article 11 restait parfaitement inchangée, de même que le champ d'application des prescriptions des articles 19 et 21, qui étaient remplacées par une série de contrôles douaniers.

9. En conclusion, la Commission de contrôle TIR : a) reconnaissant que diverses Parties contractantes appliquent déjà de telles mesures de facilitation, qui étaient conformes aux pratiques modernes en matière de logistique ; b) tenant compte de l'absence d'obligation pour une quelconque Partie contractante d'appliquer de telles mesures de facilitation sur son propre territoire ; c) ayant établi qu'aucun amendement à d'autres dispositions de la Convention n'était requis ; d) a décidé que la proposition pouvait être communiquée au Comité de gestion de la Convention TIR de 1975 (AC.2) pour examen approfondi. M. S. Amelyanovitch (Fédération de Russie) a réaffirmé ne pas être en mesure d'appuyer les propositions (voir également ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2017/2, par. 13 à 16).

III. Proposition modifiée de nouvelle note explicative à l'article 49

Note explicative à l'article 49

« **0.49¹** Les Parties contractantes peuvent accorder, conformément à leur législation nationale, des facilités plus grandes pour l'application des dispositions de la Convention *à des personnes dûment habilitées*. Les conditions que les autorités compétentes imposent lorsqu'elles accordent de telles facilités devraient au moins comprendre l'utilisation des technologies de l'information et de la communication pour assurer le bon déroulement de la procédure TIR, l'exemption de l'obligation de présenter les marchandises, le véhicule routier, l'ensemble de véhicules, le conteneur et le Carnet TIR aux bureaux de douane de départ, de passage ou de destination, ainsi que des instructions destinées aux personnes dûment autorisées à exécuter des tâches spécifiques confiées selon la Convention TIR aux autorités douanières, notamment celles qui consistent à remplir et tamponner le Carnet TIR et à apposer ou vérifier les scelllements douaniers. *Les personnes dûment habilitées auxquelles ont été accordées des facilités plus grandes devraient mettre en place un système de conservation des données permettant aux autorités douanières d'effectuer des contrôles efficaces, ainsi que de superviser la procédure et d'effectuer des contrôles aléatoires.* Des facilités plus grandes devraient être accordées aux titulaires des Carnets TIR sans préjudice de leur obligation de paiement comme le prévoit le paragraphe 2 de l'article 11 de la Convention. ~~Il est recommandé à toutes les Parties contractantes de surveiller l'application de toute facilité accordée.~~ ».

¹ Les modifications importantes par rapport au texte de la proposition figurant dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/11 sont indiquées en italiques soulignées, les passages supprimés étant biffés.

IV. Proposition de commentaire à la note explicative 0.49

10. Pour faire notamment en sorte que les expéditeurs et destinataires habilités soient considérés comme visés par la note explicative 0.49, la Commission de contrôle TIR propose le commentaire ci-après² :

Commentaire à la note explicative 0.49

Il est recommandé aux Parties contractantes d'accorder des facilités plus grandes, aux expéditeurs et destinataires agréés par exemple, aussi largement que possible lorsqu'elles ont la conviction que les conditions imposées dans la législation nationale sont réunies.

V. Considérations du Comité

11. Le Comité est invité à examiner cette proposition modifiée. Au cours de ses discussions, il souhaitera peut-être tenir compte, entres autres, du fait que :

a) « Simplification » ne veut pas dire suppression des critères ou des obligations faites aux transporteurs. Au contraire : les titulaires de carnet TIR agréés bénéficiant de simplifications sont tenus de remplir des critères plus stricts que pour la simple application du régime TIR normal ;

b) La mise en place d'une mesure de facilitation plus importante laisse l'application de la disposition de l'article 11 parfaitement inchangée, de même que le champ d'application des prescriptions des articles 19 et 21, qui étaient remplacées par une série de contrôles douaniers ;

c) Diverses Parties contractantes appliquent déjà cette mesure de facilitation, ce qui est conforme aux pratiques modernes en matière de logistique ;

d) Même en adoptant cette note explicative, aucune Partie contractante n'est tenue d'appliquer la mesure de facilitation sur son propre territoire.

² Voir également le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/11.