



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports

140^e session

Genève, 9 et 10 juin 2015

Point 4 b) i) de l'ordre du jour provisoire

Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975)

– Révision de la Convention: Propositions d'amendements à la Convention

Comité de gestion de la Convention TIR de 1975

Soixante et unième session

Genève, 11 juin 2015

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

Révision de la Convention – Propositions présentées par le Gouvernement de la Fédération de Russie

Observations sur les propositions d'amendements présentées par le Gouvernement de la Fédération de Russie

Note du secrétariat

I. Contexte et mandat

1. À sa précédente 138^e session, le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports a procédé à un premier examen du document ECE/TRANS/WP.30/2014/17, soumis par le Gouvernement de la Fédération de Russie, qui contient des propositions d'amendements à la Convention TIR. Selon la Fédération de Russie, ces propositions visent principalement à: a) renforcer le rôle de surveillance du Comité de gestion de la Convention TIR (AC.2); b) rendre plus transparent le fonctionnement du système international de garantie; c) offrir une indemnisation immédiate et complète en cas de perte pour le budget de l'État; et d) réformer la Commission de contrôle TIR (TIRExB). Le Groupe de travail a aussi pris note du document informel WP.30 (2014) n° 11 soumis par l'Union internationale des transports routiers (IRU) à l'appui de ces propositions. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner les propositions du Gouvernement russe ainsi que les

¹ Les modifications par rapport au document ECE/TRANS/WP.30/2015/1–ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/7 apparaissent en caractères *italiques et soulignés* pour les ajouts et en caractères ~~biffés~~ pour les suppressions.



observations sur les différentes propositions d'amendement reçues par le secrétariat, qui figurent dans le document ECE/TRANS/WP.30/2015/1. Par souci de clarté, le secrétariat a reproduit tout d'abord le texte de la proposition concernée, qui est suivi des observations reçues jusqu'au 21 novembre 2014. Le présent document contient également les propositions d'amendement à diverses dispositions du texte de la Convention proprement dite et à l'annexe 9, présentées par le Gouvernement russe dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2014/14, ainsi que les observations reçues de l'IRU à ce sujet.

Ib. À sa 139^e session, le Groupe de travail a décidé de reprendre à sa session suivante l'examen des propositions d'amendement figurant dans les documents ECE/TRANS/WP.30/2014/17 et ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2014/14. Les délégations ont été invitées à communiquer toutes autres observations sur ces propositions au secrétariat le 1^{er} avril 2015 au plus tard² (ECE/TRANS/WP.30/278, par. 15). La présente version révisée prend en compte toutes les observations reçues³ avant la date limite de soumission des documents aux fins de traduction, y compris celles qui figurent dans le document ECE/TRANS/WP.30/2015/1/Add.1–ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2015/7/Add.1, publié en anglais seulement (contribution de la République islamique d'Iran). Les observations faites par le Gouvernement ukrainien dans le document informel WP.30 (2015), n^o 6 (en russe seulement) seront communiquées séparément, sous la cote ECE/TRANS/WP.30/2015/15.

II. Propositions d'amendements présentées par la Fédération de Russie dans le document ECE/TRANS/WP.30/2014/17 et observations formulées à ce sujet

a) Annexe 9, première partie, paragraphe 3, alinéa ii)

Remplacer déterminé par les Parties contractantes, que l'on peut exiger de l'association nationale par que l'on peut exiger de l'association nationale si ce montant maximal est déterminé par la Partie contractante (ECE/TRANS/WP.30/2014/17).

Observations du Bélarus

2. Le Comité national des douanes du Bélarus (GTK) souscrit à l'idée de reprendre les discussions sur la question du montant maximal de la garantie par carnet TIR. Il estime que la proposition d'amendement au paragraphe 3, alinéa ii), de la première partie, de l'annexe 9 de la Convention devrait être examinée en même temps que les propositions d'amendements aux paragraphes 1 à 3 de l'article 8.

Observations de l'Union européenne et de ses États membres

3. L'Union européenne (UE) est d'avis que le système actuel de garantie laisse suffisamment de latitude aux Parties contractantes pour déterminer le montant de la garantie. Dans l'UE, le montant maximal de la garantie par carnet TIR est de 60 000 euros. Toutefois, comme le montre la pratique, ce système ne répond peut-être pas aux besoins des autorités douanières de certaines Parties contractantes (non membres de l'UE) pour ce qui est de préserver les revenus de l'État. Lorsque le montant de la garantie n'est pas suffisant, certaines Parties contractantes prescrivent des escortes douanières et d'autres exigent des garanties supplémentaires, telles que celle de 100 000 euros associée au volet supplémentaire du carnet TIR introduit par le programme TIR+ de l'IRU. L'UE estime que de telles pratiques ne sauraient être considérées comme des solutions idéales. Pour ce qui

² Dans un courriel daté du 18 février 2015, le secrétariat a invité les délégations à communiquer leurs observations le 15 mars 2015 au plus tard, pour que leurs contributions puissent être traitées et traduites en temps voulu.

³ Les contributions sont reproduites telles qu'elles ont été reçues.

est du programme TIR+, la Convention TIR ne prévoit pas un tel dispositif. Le recours à des garanties supplémentaires et à une application plus souple des garanties est l'une des questions importantes dont la TIRExB est actuellement saisie. L'UE suggère de soumettre à celle-ci la proposition russe pour qu'une proposition puisse être communiquée à l'AC.2. Cela étant, l'UE reste disposée à débattre plus avant de cette question ainsi que d'une éventuelle proposition de la TIRExB. Il est à noter qu'aucune modification quelle qu'elle soit ne peut être apportée au système de garantie sans que d'autres dispositions de la Convention, telles que celles de l'article 8, ne soient prises en compte.

Observations de la Suisse

4. L'Administration fédérale des douanes (AFD) de la Confédération suisse n'est pas opposée à l'idée de reconsidérer le montant de la garantie TIR. À cet égard, il est rappelé aux Parties contractantes que l'association garante suisse accorde actuellement une garantie plafonnée à 100 000 francs suisses. Les propositions de la Fédération de Russie vont cependant au-delà, vu que chaque Partie contractante fixerait le montant de la garantie au niveau national. En pareil cas, à la différence de la situation actuelle, il n'y aurait plus d'harmonisation au niveau international. L'AFD souhaite également faire observer que la Convention du 26 juin 1990 relative à l'admission temporaire (Convention d'Istanbul), par exemple, ne prescrit aucun montant maximal de garantie. Cela dit, elle contient des dispositions régissant strictement la perception des droits à l'importation par les Parties contractantes et le règlement de ces droits par les associations garantes nationales. Pour conclure, l'idée gagnerait à être approfondie.

Observations de la Turquie

5. L'objet de la proposition est de faire en sorte que les droits de douane soient dûment recouvrés en cas d'irrégularité dans l'application du régime TIR. Pour tout État, il est important de percevoir l'intégralité de ces droits et d'empêcher l'évasion fiscale.

6. À cet égard, la proposition est vue comme une mesure de préservation des revenus des Parties contractantes. Tout en reconnaissant pleinement que la fonction essentielle d'une administration consiste à prélever des droits, l'Administration douanière turque estime qu'il faut trouver un juste milieu pour ne pas compromettre le fonctionnement global du régime actuel. De ce point de vue, l'esprit et les buts de la Convention TIR devraient aussi être pris en considération dans l'examen de la proposition. Le régime TIR vise à faciliter le transport de marchandises en transit grâce à un mécanisme permettant des opérations de transport rapides et efficaces. En prévoyant une garantie, les carnets TIR simplifient les formalités et, partant, réduisent les délais d'attente aux points de passage des frontières et la durée totale d'une opération de transport.

7. En l'état actuel des choses, les entreprises de transport associées au régime TIR sont agréées par les autorités douanières et les associations nationales intervenant dans la chaîne de garantie. Ce régime repose donc sur la crédibilité et la fiabilité. Le fait de ne plus fixer de montant maximal aurait pour conséquence directe de supprimer la possibilité d'appliquer des régimes par défaut (procédures nationales) aux opérations de transit des Parties contractantes.

8. L'abrogation de la limite applicable au montant maximal pourrait donc ne pas servir le but de la Convention. Les opérations doivent être régies par un «principe de transparence». Vu que les entreprises de transport traversent aussi des pays de passage, les Parties contractantes devraient au moins se mettre d'accord sur le plus petit dénominateur commun. C'est la raison pour laquelle le régime TIR risque de ne pas être aussi efficace en cas de dérogation.

9. Après examen attentif de la proposition, il apparaît qu'au lieu de modifier les principes sur lesquels repose le régime TIR pour régler les problèmes qui se posent, il vaudrait peut-être mieux passer à un régime souple et fixer des montants distincts pour certaines catégories de marchandises assujetties à des taux plus élevés de droits de douane. La question de l'application d'un niveau de garantie variable mérite donc d'être étudiée plus en détail, faute de quoi la démarche sur laquelle repose la proposition d'amendement pourrait être considérée comme visant à exempter totalement le système de garantie de toute limite et à créer un mécanisme de paiement automatique.

10. Une autre solution consisterait à relever le montant maximal de la garantie assurée par le carnet TIR. Cette solution doit aussi être examinée par les Parties contractantes.

11. Ayant mûrement réfléchi à la question, l'Administration douanière turque mesure bien l'importance que la Fédération de Russie attache au régime TIR. Elle considère que ces propositions méritent d'être étudiées et devraient faire l'objet d'un examen plus large.

Observations de l'Ukraine

12. Le Ministère ukrainien des contributions étant en pleine réorganisation pour devenir une administration fiscale, l'Ukraine propose de procéder à un examen complet des propositions de la Fédération de Russie à la prochaine session du Groupe de travail. D'ici là, elle sera en mesure de soumettre un ensemble de propositions d'amendements à la Convention.

Observations de l'Union internationale des transports routiers

13. L'IRU souscrit à l'initiative de la Fédération de Russie tendant à rouvrir le débat sur la question importante du montant maximal de la garantie et n'est pas opposée à la proposition de modification de la première partie de l'annexe 9 de la Convention, qui pourrait être examinée en même temps que la proposition d'amendement au paragraphe 3 de l'article 8. Elle a expressément fait savoir à la session [de juin 2014] du Groupe de travail qu'elle était disposée à «reconsidérer la question du montant de la garantie».

Observations de la République islamique d'Iran

13 bis. La République islamique d'Iran approuve de manière générale la proposition. Cependant, afin de faciliter le commerce et les transports, elle aimerait examiner la possibilité d'introduire des garanties souples. Le relèvement de la garantie récemment introduit dans le programme TIR+ (montant supplémentaire de 100 000 €) par l'Union internationale des transports routiers (IRU) aurait pour effet d'augmenter la garantie donnée par le carnet TIR, et, partant, de réduire les risques relatifs aux procédures douanières.

b) Annexe 8, article 1 bis

Après le texte actuel, insérer deux nouveaux paragraphes 4 et 5 libellés comme suit:

«4. Le Comité doit contrôler périodiquement tous les rapports et comptes de l'organisation internationale pour assurer le bon fonctionnement du système de garantie international en relation avec l'application de la Convention et informer les Parties contractantes des résultats de ces contrôles. Cette vérification doit se faire au moins une fois par an.

5. Dans le cadre du contrôle mentionné au paragraphe 4, le Comité doit veiller à ce qu'il soit procédé à un audit indépendant de l'activité de l'organisation internationale et des associations garantes et que ses résultats soient rendus publics et accessibles à toutes les Parties contractantes.(ECE/TRANS/WP.30/2014/17).».

Observations du Bélarus

14. Le GTK souscrit à la proposition visant à modifier l'article 1 *bis* de l'annexe 8 de façon à élargir la compétence de l'AC.2 pour lui permettre de procéder à des contrôles réguliers de tous les rapports et comptes de l'IRU liés à l'application de la Convention.

Observations de l'UE et de ses États membres

15. L'UE accueille avec satisfaction toute proposition qui assurerait une transparence complète sur les questions financières liées au fonctionnement du régime TIR. À cet égard, elle a aussi suggéré de poursuivre l'examen des propositions d'amendements à la Convention portant sur les vérifications applicables aux organisations internationales habilitées. L'UE souscrit à la demande adressée à la Commission économique pour l'Europe (CEE) par la TIRExB tendant à consulter le Bureau des services de contrôle interne (BSCI) de l'ONU sur l'exécution des nouvelles obligations prévues dans la troisième partie de l'annexe 9 et sur les dispositions o), p) et q) proposées, comme indiqué au paragraphe 21 du document ECE/TRANS/WP.30/276. L'UE sera donc attentive aux explications complémentaires que donnera la Fédération de Russie au sujet de cette proposition.

Observations de la Suisse

16. Selon le paragraphe 4 proposé, les Parties contractantes devraient contrôler périodiquement tous les rapports et comptes de l'organisation internationale. Le paragraphe 5 proposé spécifie que les audits devraient être réalisés de façon indépendante. Pour l'AFD, ces dispositions semblent être contradictoires. Habituellement, les organes autorisés à procéder à ce genre d'audit sont des entreprises internationales dignes de confiance, qui mènent leurs activités indépendamment de leurs clients. Cela étant, l'AC.2 pourrait être informé des résultats de l'audit et, si nécessaire et en concertation avec l'organisation internationale, inviter un représentant du cabinet d'audit à assister à ses réunions. Il va sans dire que les contrôles de l'AC.2 se limitent à l'application de la Convention par l'organisation internationale concernée. En conclusion, cette proposition nécessite un examen plus approfondi.

Observations de la Turquie

17. Le fait d'habiliter le Comité de gestion de la Convention TIR à contrôler périodiquement tous les rapports et comptes de l'IRU liés à l'application de la Convention et à communiquer les résultats de ces contrôles aux Parties contractantes ne peut que contribuer à la transparence et à la responsabilisation de l'organisation internationale. La solidité et l'efficacité du régime TIR en seraient renforcées.

18. Cependant, la proposition d'amendement au paragraphe 5 prévoit la réalisation d'«audit[s] indépendant[s]», ce qui pourrait selon toute vraisemblance soulever la question des ressources financières nécessaires. Si l'aspect financier de l'activité envisagée n'est pas pris en compte, le dispositif risque de rester inopérant. Par conséquent, le libellé du paragraphe proposé pourrait être revu en optant pour une formulation avec le verbe «pouvoir» au lieu de «devoir» de façon à laisser au Comité la possibilité de procéder comme il l'entend pour s'acquitter de son mandat.

19. De fait, cette proposition est sur le fond pratiquement identique à celle à laquelle ont donné lieu les séries d'amendements et l'approbation du processus de réévaluation des alinéas o, p et q de la troisième partie de l'annexe 9. Il vaudrait donc mieux rapprocher cette proposition des travaux en cours.

Observations de l'Union internationale des transports routiers

20. L'IRU n'est pas opposée à l'idée de fournir les documents demandés, ou de se soumettre à un audit de la gestion du régime TIR en application des dispositions actuelles de la Convention ou de tout amendement à celle-ci.

21. À la session [de juin 2014] du WP.30, l'IRU a déjà soutenu l'idée d'introduire dans la Convention «des prescriptions pour une plus grande transparence».

22. En outre, à la suite d'une rencontre informelle organisée à cette session entre certaines des principales parties prenantes, il est «apparu qu'il y avait de bonnes raisons d'espérer parvenir à un compromis sur la formulation» des dispositions relatives à l'audit, et le secrétariat a été invité à établir un nouveau document sur la question pour la session d'octobre 2014.

23. L'IRU entretient des contacts étroits avec la CEE et a bon espoir que le texte qui sera soumis aux Parties contractantes en octobre 2014 recueillera l'adhésion de toutes les parties prenantes pour permettre l'adoption de l'amendement à la troisième partie de l'annexe 9 de la Convention TIR, de sorte que l'amendement à l'annexe 8 proposé par la Fédération de Russie pourrait ne plus être nécessaire.

c) Propositions d'amendements tendant à harmoniser la terminologie employée dans la Convention

i) Article premier, alinéa *q* (lignes 1 et 2)

Après habilitation supprimer par les autorités douanières (ECE/TRANS/WP.30/2014/17).

Observations du Bélarus

24. L'alinéa *q* de l'article premier de la Convention, qui définit la compétence des autorités douanières pour ce qui est d'habiliter une association à se porter caution des personnes qui utilisent le régime TIR, est également incorporé dans la législation bélarussienne. En outre, lors du transport de marchandises sous le couvert de carnets TIR, y compris en cas de non-livraison des marchandises, l'association garante et les autorités douanières travaillent en étroite collaboration. Le GTK ne souscrit donc pas à la proposition d'amendement à l'alinéa *q* de l'article premier, qui retire l'agrément d'une association garante de la compétence des autorités douanières.

Observations de l'UE et de ses États membres

25. L'UE reconnaît que l'alinéa *q* de l'article premier devrait concorder avec le paragraphe 1 de l'article 6 et que le membre de phrase «par les autorités douanières» devrait être supprimé. Cependant, l'emploi de l'expression «les autorités compétentes de la Partie contractante», figurant à l'alinéa *d* du paragraphe 1 de l'annexe 9, est à prendre en considération. De plus, il faudrait revoir en conséquence la note explicative au paragraphe 2 de l'article 6.

Observations de la Suisse

26. La Convention TIR est une convention douanière. Il incombe donc aux autorités douanières d' agréer des associations nationales. Cependant, on pourrait envisager de remplacer «les autorités douanières» par «les autorités compétentes».

Observations de la Turquie

27. Aux termes du texte actuel de l'alinéa *q* de l'article premier, on entend «par «association garante», une association habilitée par les autorités douanières d'une Partie contractante pour se porter caution des personnes qui utilisent le régime TIR».

28. Dans la proposition de la Fédération de Russie, il a été suggéré de supprimer l'expression «autorités douanières» pour faire concorder la terminologie de l'alinéa *q* de l'article premier et celle du paragraphe 1 de l'article 6. Or les expressions employées dans le texte actuel de la Convention ne semblent pas incompatibles. Il n'est donc sans doute pas nécessaire de modifier l'article concerné.

Observations de la République islamique d'Iran

28 bis. Selon la législation de la République islamique d'Iran, les autorités douanières sont les seules à pouvoir choisir l'association garante nationale. La suppression des mots «autorités douanières» ne serait donc pas conforme à la législation nationale de la République islamique d'Iran.

ii) **Article 3, alinéa b (ligne 1)**

Remplacer agréées par ayant reçu l'autorisation de la Partie contractante (ECE/TRANS/WP.30/2014/17).

Observations du Bélarus

29. Le terme «agréées» étant employé au paragraphe 2 de l'article 6 de la Convention, le GTK estime qu'il n'est pas nécessaire de modifier l'alinéa b de l'article 3 en remplaçant ce terme par «ayant reçu l'autorisation de la Partie contractante». Cependant, il est proposé d'étudier cette proposition dans le cadre d'un réexamen complet de la terminologie employée dans la Convention TIR.

Observations de l'UE et de ses États membres

30. L'UE souscrit à la proposition. Comme elle l'a fait valoir plus haut, l'expression «autorités compétentes» pourrait aussi être introduite. À cet égard, il faudrait en outre envisager de modifier les termes «agréée» et «agréer» au paragraphe 2 de l'article 6 et dans la note explicative y relative.

Observations de la Suisse

31. Voir les observations formulées pour l'alinéa q de l'article premier. La proposition russe ne semble pas modifier la teneur du paragraphe.

Observations de la Turquie

32. L'alinéa b de l'article 3 est actuellement libellé comme suit: «Les transports doivent avoir lieu sous la garantie d'associations agréées conformément aux dispositions de l'article 6 et doivent être effectués sous le couvert d'un Carnet TIR conforme au modèle reproduit à l'annexe 1 de la présente Convention».

33. La Fédération de Russie propose de remplacer dans cet article le terme «agréées» par l'expression «ayant reçu l'autorisation de la Partie contractante». L'administration douanière turque juge cette proposition appropriée.

iii) **Alinéa vii) du paragraphe 3 de la première partie de l'annexe 9 (ligne 2)**

Remplacer l'administration du régime TIR par l'application de la Convention (ECE/TRANS/WP.30/2014/17).

Observations du Bélarus

34. Le GTK souscrit à l'amendement proposé.

Observations de l'UE et de ses États membres

35. L'UE souhaiterait avoir des éclaircissements sur l'objet de la proposition, vu que la vérification des dossiers et des comptes lui semble être plutôt liée à l'administration de la Convention TIR.

Observations de la Suisse

36. La Suisse n'a pas d'observations particulières à formuler.

Observations de la Turquie

37. L'alinéa vii) du paragraphe 3 de la première partie de l'annexe 9 est actuellement libellé comme suit: «permettre aux autorités compétentes de vérifier tous les dossiers et les comptes tenus quant à l'administration du régime TIR».

38. Il est proposé de remplacer le membre de phrase «l'administration du régime TIR» par «l'application de la Convention». L'Administration douanière turque considère cette proposition comme tout à fait appropriée, car elle reflète le contenu réel et l'esprit des dispositions de la Convention.

iv) Paragraphe 5 de la première partie de l'annexe 9 (première phrase)

Après prescriptions *insérer* ainsi qu'aux obligations de l'association énoncées au paragraphe 3 (ECE/TRANS/WP.30/2014/17).

Observations du Bélarus

39. Le GTK souscrit à cette proposition.

Observations de l'UE et de ses États membres

40. L'UE partage l'opinion de la Fédération de Russie selon laquelle les obligations des associations garantes énoncées au paragraphe 3 de la première partie de l'annexe 9 devraient être dûment respectées. Cependant, elle estime que la question de ces obligations est déjà traitée dans ce paragraphe et qu'il n'est donc pas nécessaire d'y faire expressément référence au paragraphe 5.

Observations de la Suisse

41. La Suisse n'a pas d'observations particulières à formuler.

Observations de la Turquie

42. Le sous-titre de la première partie de l'annexe 9 est «Conditions et prescriptions». Le paragraphe 3 définit les obligations qui incombent aux associations garantes. Comme le paragraphe 5 renvoie déjà au paragraphe 3 par le membre de phrase «manquement aux présentes conditions et prescriptions», il n'est peut-être pas nécessaire de le modifier.

Observations de la République islamique d'Iran

42 bis. la République islamique d'Iran appuie cette proposition.

v) Paragraphe 7 de la première partie de l'annexe 9 (lignes 2 et 3)

Remplacer les Parties contractantes souhaiteraient *par* la Partie contractante souhaiterait (ECE/TRANS/WP.30/2014/17).

Observations de l'UE et de ses États membres

43. L'UE serait encline à souscrire à cette proposition, mais souhaiterait avoir des explications supplémentaires avant de se prononcer définitivement.

Observations de la Suisse

44. La Suisse n'a pas d'observations particulières à formuler.

Observations de la Turquie

45. Dans la proposition de la Fédération de Russie, il a été suggéré de remplacer «les Parties contractantes souhaiteraient » par «la Partie contractante souhaiterait». Or, après un examen approfondi, il apparaît que cette proposition ne tend pas à modifier la teneur du paragraphe et que celui-ci devrait donc rester inchangé. Si la Fédération de Russie en

précise la justification, l'Administration douanière turque est disposée à reconsidérer la proposition.

Observations du Bélarus

45 bis. Le Bélarus appuie cette proposition.

Observations de la République islamique d'Iran

45 ter. Des éclaircissements supplémentaires sont nécessaires pour examiner la formulation proposée eu égard aux articles 6, 8 et 11 de la Convention.

Observations de l'Union internationale des transports routiers

46. L'IRU souscrit à la proposition de la Fédération de Russie.

d) Annexe 8, article 9

47. Élargissement de la composition de la Commission de contrôle TIR et instauration d'une règle lui imposant d'être principalement composée d'experts des Parties contractantes à la Convention qui assurent l'essentiel du transport des marchandises transportées au titre du régime TIR (ECE/TRANS/WP.30/2014/17).

Observations du Bélarus

48. La Fédération de Russie propose d'élargir la composition de la TIRExB et d'instaurer une règle en vertu de laquelle la Commission devrait se composer en majorité d'experts des Parties contractantes assurant l'essentiel du transport des marchandises transportées au titre du régime TIR. Vu que la question de l'élargissement de la composition de la Commission nécessite une plus ample évaluation, le GTK propose de continuer à l'examiner aux prochaines sessions du Groupe de travail.

Observations de l'UE et de ses États membres

49. La TIRExB est d'autant mieux à même de s'acquitter de sa tâche qu'elle rassemble des experts qualifiés et expérimentés qui, de fait, venaient souvent jusqu'ici des Parties contractantes où le régime TIR est le plus largement utilisé. En établissant un lien direct entre le nombre de carnets TIR et la représentation, la Commission pourrait ne pas être en mesure d'attirer de telles personnes. En outre, avec neuf experts, la TIRExB s'avère être un groupe d'une taille adéquate pour tenir des débats fructueux. On peut douter qu'un groupe élargi présente un avantage sur le plan des résultats. Les contraintes budgétaires ne sont pas non plus à négliger.

Observations de la Turquie

50. La Commission de contrôle TIR est un organe dynamique de supervision et d'appui dans l'application du régime TIR. C'est la raison pour laquelle ses modalités de fonctionnement sont d'une importance capitale.

51. Le pluralisme est assurément, pour les instances internationales, une caractéristique fondamentale qui permet de procéder à des évaluations approfondies et de faire valoir des points de vue. Cela dit, la TIRExB est un organe subsidiaire de l'AC.2, qui se caractérise par une large participation des Parties contractantes. Une initiative tendant à en accroître le nombre de membres pourrait compromettre l'efficacité et l'utilité de cet organe.

52. Comme chacun le sait, chaque Partie contractante a le droit de proposer un candidat lors des élections aux postes à pourvoir à la TIRExB. Comme l'aspect géographique n'entre pas en ligne de compte, les Parties contractantes s'intéressant au régime TIR ou désireuses de contribuer à son application au niveau international désignent des experts pour qu'ils se portent candidats. La participation d'experts originaires d'une Partie contractante utilisant fréquemment le régime TIR améliorerait certainement la qualité des débats et des décisions

de l'organe. Cependant, l'Administration douanière turque a des doutes quant à l'opportunité d'une augmentation du nombre de sièges. La structure dynamique qui découle du fonctionnement actuel avec neuf membres risquerait d'en pâtir. Les membres de la TIRExB sont élus par les représentants des Parties contractantes à la majorité des membres du Comité de gestion présents et votants. La proposition tendant à modifier la structure d'un organe aussi dynamique est donc à examiner avec prudence.

Observations de l'Union internationale des transports routiers

53. L'IRU a toujours souscrit aux appels lancés par différentes Parties contractantes à la Convention pour faire en sorte que les principales Parties contractantes soient dûment représentées au sein des organes officiels de la Convention TIR, notamment à la TIRExB.

54. Cela est particulièrement important compte tenu du rôle joué dans le cadre de la Convention par la Fédération de Russie, qui est actuellement la deuxième Partie contractante en nombre de carnets TIR délivrés et celle qui affiche le plus grand nombre d'avis de fin d'opération TIR.

55. À cet égard, l'IRU soutient les activités que mène actuellement le groupe informel sur les ajustements dont pourrait faire l'objet la composition de la Commission et souscrit à la déclaration publiée à ce sujet à l'occasion de la dernière réunion de l'AC.2.

Observations de la République islamique d'Iran

55bis. La position de la République islamique d'Iran sur l'élargissement de la composition de la TIRExB est bien connue (voir le document informel WP.30/AC.2 n° 7 (2012)) et ne changera pas. Elle encourage le Comité de gestion de la Convention TIR à examiner en détail cette proposition pour parvenir à un consensus sur la couverture géographique dans l'intérêt de toutes les Parties contractantes à la Convention TIR.

III. Propositions d'amendements présentées par la Fédération de Russie dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2014/14 et observations formulées à ce sujet

a) Article premier, alinéa o (lignes 2 et 3)

Remplacer au nom de laquelle par par laquelle.

Observations de l'Union internationale des transports routiers

56. L'IRU souscrit aux propositions tendant à réviser la terminologie actuelle de la Convention TIR.

Observations de l'UE et de ses États membres

56 bis. Cette proposition exclurait toute possibilité de désigner un représentant pour faire une déclaration douanière. Dans la pratique, le titulaire autorisé d'un carnet TIR est généralement une entreprise (de transport). La représentation directe, dans le cadre de laquelle le représentant en douane agit au nom et pour le compte de cette entreprise (de transport) titulaire du carnet TIR, devrait être autorisée. La conclusion est donc qu'il faut conserver le libellé actuel de l'alinéa o) de l'article premier et celui de l'article 19 (voir aussi les observations sur l'article 19).

Observations de la Suisse

56 ter. De manière générale, la proposition vise à faire en sorte que le titulaire d'un carnet TIR ne puisse plus faire appel à un sous-traitant pour effectuer un transport TIR pour son compte. En outre, l'adoption de la proposition aurait pour effet que le titulaire du carnet

dont le nom apparaîtrait dans la case 3 à la page 1 de la couverture du carnet devrait lui-même effectuer le transport TIR. La question se pose de savoir si le nom d'une entreprise pourrait alors encore être indiqué dans la case 3. De fait, si cette entreprise emploie plusieurs conducteurs, il serait intéressant de savoir qui serait le titulaire du carnet TIR. L'entreprise? Un conducteur précis? Divers conducteurs? À titre d'information, on peut faire référence au carnet ATA, tel qu'il figure dans l'annexe A de la Convention douanière sur le carnet ATA pour l'admission temporaire de marchandises qui contient une case libellée «Représenté par». On peut donc se demander s'il ne faudrait pas offrir une telle possibilité pour le carnet TIR.

Observations de la Turquie

56 quater. Selon les explications données par la Fédération de Russie, l'accès de personnes non autorisées au régime TIR accroît le risque de non-respect de la législation douanière et a des effets néfastes sur le budget de la Fédération de Russie. En Turquie, la pratique actuelle ne permet pas à quiconque n'est pas partie au régime TIR d'utiliser des carnets TIR. La Turquie estime que la forme actuelle du texte pertinent sert l'objectif de la Convention. La Turquie apprécie vivement les explications données par le Gouvernement de la Fédération de Russie, mais reste circonspecte face à la proposition. Si la Fédération de Russie fournit des explications complémentaires sur le risque susmentionné, l'Administration douanière turque sera disposée à reconsidérer la proposition.

b) Article 2 (ligne 2)

Après frontières ajouter douanières.

Observations de l'Union internationale des transports routiers

57. L'IRU souscrit aux propositions tendant à réviser la terminologie actuelle de la Convention TIR.

Observations de l'UE et de ses États membres

57 bis. L'UE a désigné son territoire douanier comme un territoire unique aux fins des règles relatives à l'utilisation du régime TIR. Le fait que l'UE forme un marché unique sans frontières intérieures exclut la possibilité d'utiliser des carnets TIR pour des transports intérieurs. L'amendement proposé pour l'article 2 ne change pas la position de l'UE, laquelle peut donc accepter la proposition.

Observations de la Suisse

57 ter. L'amendement proposé peut être accepté.

Observations de la Turquie

57 quater. Selon la législation turque, il n'y a pas de différence entre les frontières douanières et les frontières politiques de la Turquie. Comme il y a un bureau de douane à chaque point de passage des frontières en Turquie, l'emploi des termes «passage de frontières» ou «passage de frontières douanières» dans quelque texte que ce soit ne fait pas de différence sur le plan pratique. En revanche, la question pourrait se poser dans le cas où plusieurs Parties contractantes ont établi une union douanière ou économique. Cependant, même en pareil cas, la question des frontières douanières ou politiques pourrait être réglée par la législation douanière de l'union douanière ou économique. La Turquie rappelle les débats qui ont eu lieu à la 139^e session du WP.30 (ECE/TRANS/WP.30/278, par. 20) et pense qu'un tel amendement n'est pas nécessaire au stade actuel.

c) **Article 8, paragraphe 1 (ligne 2)**

Après montant garanti ajouter ou, si un tel montant n'est pas établi, en totalité.

Observations de la Suisse

57 quinquies. L'amendement proposé pourrait entraîner des problèmes quant à l'uniformité de l'application de la Convention. À titre d'exemple, en Suisse, lorsque des marchandises sont importées sous couvert d'un carnet TIR étranger, qui n'est pas apuré et pour lequel les marchandises n'ont pas été déclarées au titre d'une importation pour mise en libre circulation, l'administration douanière suisse ouvre des enquêtes pour pouvoir identifier le destinataire. Dans le cas où le destinataire peut être identifié, et conformément au paragraphe 2 de l'article 11 de la Convention, il doit faire une déclaration après coup, payer les droits et taxes d'importation, ce qui n'exclut pas la possibilité d'ouverture d'une procédure pénale. Dans le cas où le destinataire ne peut pas être identifié, l'administration douanière suisse réclame le paiement par ASTAG, l'association nationale suisse. ASTAG paie alors un maximum de 100 000 francs suisses, même si les droits et taxes d'importation dépassent ce montant. Ceci est conforme au certificat d'assurance que AXA Winterthur émet au titre de l'accord de garantie entre l'administration douanière suisse et ASTAG. Chacun sait que le niveau de la couverture donnée par la garantie peut varier d'un pays à l'autre. Cependant, la Suisse ne voit pas comment une association garante nationale pourrait accepter qu'aucune limite de garantie ne soit établie. L'amendement proposé mérite donc d'être examiné plus avant par le Groupe de travail.

d) **Article 8, paragraphe 3 (ligne 1)**

Remplacer le verbe «déterminera» par «sera en droit de déterminer».

Observations de l'Union internationale des transports routiers

58. Ces nouvelles propositions d'amendements sont analogues à celles que la Fédération de Russie a présentées dans le document ECE/TRANS/WP.30/2014/17. Pour ce qui est des propositions ci-dessus, l'IRU réaffirme qu'elle adhère à l'initiative de la Fédération de Russie tendant à rouvrir le débat sur la question importante du montant maximal de la garantie et reste disposée à reconsidérer la question du montant de la garantie.

Observations de l'Union européenne et de ses États membres

58 bis. Cette proposition concerne la possibilité pour une Partie contractante de ne pas fixer le montant maximal de la garantie par carnet TIR qui peut être exigée de l'association garante nationale. L'avis de l'UE a déjà été exprimé sur la proposition 1 de la Fédération de Russie formulée dans le document ECE/TRANS/WP.30/2014/17, où la même proposition est faite de modifier l'alinéa ii) du paragraphe 3 de la première partie de l'annexe 9: «L'UE est d'avis que le système actuel de garantie laisse suffisamment de latitude aux Parties contractantes pour déterminer le montant de la garantie. Dans l'UE, le montant maximal de la garantie par carnet TIR est de 60 000 euros. Toutefois, comme le montre la pratique, ce système ne répond peut-être pas aux besoins des autorités douanières de certaines Parties contractantes (non membres de l'UE) pour ce qui est de préserver les revenus de l'État. Lorsque le montant de la garantie n'est pas suffisant, certaines Parties contractantes prescrivent des escortes douanières et d'autres exigent des garanties supplémentaires, telles que celle de 100 000 euros associée au volet supplémentaire du carnet TIR introduit par le programme TIR+ de l'IRU. L'UE estime que de telles pratiques ne sauraient être considérées comme des solutions idéales. Pour ce qui est du programme TIR+, la Convention TIR ne prévoit pas un tel dispositif. Le recours à des garanties supplémentaires et à une application plus souple des garanties est l'une des questions importantes dont la TIRExB est actuellement saisie. L'UE suggère de soumettre la proposition russe à la TIRExB et de l'ajouter au programme de ses discussions actuelles de

façon à pouvoir élaborer une proposition qui soit suffisamment affinée pour être soumise à l'AC.2. Cela étant, l'UE reste disposée à débattre plus avant de cette question ainsi que d'une éventuelle proposition de la TIRExB. Il est à noter qu'aucune modification quelle qu'elle soit ne peut être apportée au système de garantie sans que d'autres dispositions de la Convention, telles que celles de l'article 8, ne soient prises en compte.»

Observations de la Suisse

58 ter. L'amendement proposé ne semble pas entraîner de modification pour le texte français.

Observations de la Turquie

58 quater. La Turquie a déjà communiqué ses vues sur la question en réponse aux propositions formulées dans le document ECE/TRANS/WP.30/2014/17 (voir par. 5 à 9 du présent document). En outre, l'AC.2 a décidé de charger la TIRExB d'examiner la proposition visant à modifier l'alinéa ii) du paragraphe 3 de la première partie de l'annexe 9 qui a un rapport avec le paragraphe 3 de l'article 8 de la Convention (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/123, par. 24).

e) Article 11, paragraphe 3 (lignes 2 et 3)

Remplacer trois mois par un mois.

Observations de la Suisse

58quinques. L'amendement proposé peut être accepté.

Observations de la Turquie

58 sexies. L'Administration douanière turque a soigneusement étudié les propositions. La Turquie appuie toutes les mesures de précaution visant à éviter toute lacune dans la collecte des droits et taxes au profit de l'État, mais toutes sortes de possibilités et de situations devraient être envisagées. Les propositions russes visent à faire passer de trois à un mois le délai dont dispose l'association garante pour payer les montants réclamés. Ceci pourrait cependant entraîner d'autres problèmes. En particulier, lorsque l'apurement est effectué après ce délai d'un mois, les administrations douanières devraient rembourser les montants perçus. Ceci nécessiterait des procédures et formalités administratives supplémentaires et entraînerait alors un surcroît de travail pour les autorités. Un délai de un mois est donc trop court et la Turquie n'appuie pas la proposition.

f) Article 11, paragraphe 4

À la fin du paragraphe, insérer une nouvelle phrase ainsi conçue:

«Si elle n'acquiesce pas les sommes exigées dans le délai imparti, les autorités compétentes sont habilitées à prélever ces sommes d'office sur les comptes bancaires de l'association, au titre des garanties fournies par cette dernière de couvrir ses responsabilités à la satisfaction des autorités compétentes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle elle est établie.».

Observations de l'UE et de ses États membres

58 septies. Selon la note explicative à l'article 11, paragraphe 4, si l'association garante ne verse pas les sommes exigées dans le délai de trois mois, les autorités compétentes peuvent en exiger le paiement sur la base de leur réglementation nationale. Ces dispositions nationales peuvent prévoir, comme la Fédération de Russie le suggère, que l'on s'adresse à un tribunal pour récupérer les sommes en question. L'UE propose que soient examinées une éventuelle révision de la note explicative et, peut-être, sa transformation en un nouveau paragraphe 4 bis. L'UE est aussi ouverte à toutes nouvelles

propositions qui modifieraient les devoirs des associations garantes énoncés dans la première partie de l'annexe 9, même si, selon le paragraphe 7 de cette première partie, des Parties contractantes peuvent imposer aux associations garantes nationales des conditions et prescriptions supplémentaires (qui devraient être énoncées dans l'accord écrit).

Observations de la Suisse

58 octies. L'amendement proposé mérite d'être examiné plus avant par le Groupe de travail.

Observations de la Turquie

58 nonies. Si l'association garante ne verse pas les sommes exigées dans le délai de trois mois (ce qui serait contraire aux dispositions de l'accord de garantie), les autorités compétentes peuvent s'appuyer sur les réglementations nationales. Le recouvrement des sommes par débit direct répondrait aux intérêts des administrations douanières, mais entraînerait des formalités administratives, des démarches supplémentaires et un surcroît de travail pour les autorités compétentes dans le cas où elles auraient à rembourser ces sommes après avoir été déboutées par les tribunaux.

g) Article 11, nouveau paragraphe 4 bis

Après le paragraphe 4 modifié, insérer un nouveau paragraphe 4 bis ainsi conçu:

«Si l'association garante ne verse pas les sommes visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8 dans le délai de trois mois fixé par la Convention, les autorités compétentes peuvent s'adresser à un tribunal aux fins du recouvrement des sommes en question dans le délai fixé par l'accord conclu avec l'association garante nationale.»

Observations de l'Union internationale des transports routiers

59. Les propositions d'amendements aux paragraphes 3 et 4 de l'article 11 et la proposition de nouveau paragraphe 4 bis de cet article visent à:

- Ramener de trois à un mois le délai d'envoi de la demande de paiement à l'association garante (proposition d'amendement au paragraphe 3 de l'article 11);
- Créer la possibilité pour les autorités compétentes de prélever directement et d'office, en cas de défaut de paiement, les sommes dues par l'association sur les comptes bancaires de celle-ci au titre des garanties fournies, dans le délai de trois mois prévu (proposition d'amendement au paragraphe 4 de l'article 11);
- Créer la possibilité pour les autorités compétentes de s'adresser à un tribunal aux fins du recouvrement des sommes dues par l'association garante nationale dans le délai fixé dans l'accord conclu avec celle-ci (proposition de nouveau paragraphe 4 bis de l'article 11).

60. L'IRU souscrit à l'initiative de la Fédération de Russie tendant à revoir la procédure de recouvrement des sommes dues par l'association garante en vue d'en accélérer le règlement au profit du budget de l'État. Elle n'est donc opposée ni aux amendements qu'il est proposé d'apporter aux paragraphes 3 et 4 de l'article 11, ni à la proposition de nouveau paragraphe 4 bis du même article.

61. En tout état de cause, les modalités de recouvrement peuvent toujours être fixées dans l'accord de garantie national en fonction des dispositions de la législation nationale, en sus de celles de la Convention.

Observations de l'UE et de ses États membres

61bis. L'UE appuie l'objectif consistant à réduire le plus possible le risque de pertes pour les budgets des Parties contractantes. Elle considère que c'est à l'association garante (après la personne directement responsable du versement) qu'il faut adresser la demande de versement et non à une compagnie d'assurances, à un groupe d'assureurs ou à une institution financière. En ce qui concerne la proposition d'amendement du paragraphe 3 de l'article 11, les autorités compétentes doivent, conformément au paragraphe 2 de l'article 11, requérir le paiement de la personne redevable avant d'introduire une réclamation près l'association garante. La réduction de deux mois (un mois au lieu de trois) du délai minimal pour envoyer la demande de paiement réduirait fortement la période disponible pour régler la question du paiement avec la personne directement redevable. Cependant, il serait peut-être possible d'examiner plus avant la possibilité de modifier le délai retenu dans les cas où il serait clair que la personne directement redevable ne pourrait pas être identifiée. En ce qui concerne la proposition d'amendement du paragraphe 4 de l'article 11, selon la note explicative à l'article 11, paragraphe 4, dans le cas où l'association garante, ne verse pas les sommes exigées dans le délai de trois mois, les autorités compétentes s'appuient sur les réglementations nationales pour exiger le paiement. Ces réglementations nationales peuvent prévoir, comme la Fédération de Russie le suggère, que les montants à verser seront récupérés d'office sur le compte bancaire de l'association garante ou par tout autre moyen.

Observations de la Suisse

61ter. La Suisse comprend les préoccupations de la Fédération de Russie, mais la question se pose de savoir si le texte du nouveau paragraphe 4 bis proposé devrait être réellement inclus dans la Convention TIR. En fait, la Suisse estime que cette clause pourrait tout aussi bien être incluse dans l'accord écrit entre l'association garante et les autorités compétentes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle elle est établie (voir annexe 9, première partie, paragraphe 1, alinéa d).

h) Article 19 (ligne 2)

Après seront présentés ajouter par le titulaire du Carnet TIR.

Observations de l'Union internationale des transports routiers

62. L'IRU souscrit aux propositions tendant à réviser la terminologie actuelle de la Convention.

Observations de l'UE et de ses États membres

62bis. Les mêmes dispositions [que celles qui s'appliquent à l'alinéa o) de l'article premier] s'appliquent à la production des marchandises et des véhicules au bureau de douane de départ. L'adoption de cette proposition, tout particulièrement en ce qui concerne l'article 19, serait contradictoire avec le concept de «sous-traitants», qui est concrètement utilisé dans le régime TIR. Le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/13, contenant une proposition faite par le secrétariat de commentaire à l'alinéa o) de l'article premier concernant l'emploi d'un carnet TIR par d'autres personnes que le titulaire porte sur cette question et est en cours d'examen. L'UE conclut donc qu'il faudrait conserver le libellé actuel de l'article premier, alinéa o) et de l'article 19 (voir aussi le commentaire sur l'article premier, alinéa o).

Observations de la Suisse

62 ter. Voir aussi les observations de la Suisse sur l'article premier, alinéa o).

Observations de la Turquie

62 quater. Rappelant les explications données pour l'article premier, alinéa o), la Turquie demande des explications et justifications complémentaires pour analyser la nécessité de modifier la Convention.

j) Article 19 (deuxième phrase)

Remplacer le texte actuel par:

«Les autorités douanières du pays de départ s'assureront de la correspondance entre le manifeste des marchandises et les renseignements fournis dans les documents de transport et/ou d'autres documents commerciaux, ainsi que dans les documents remplis par lesdites autorités en vue de l'exportation desdites marchandises, inspecteront les marchandises et apposeront les scelllements douaniers.».

Observations de la Suisse

62 quater. L'amendement proposé peut être accepté.

Observations de la Turquie

62 quinquies. La Turquie considère que les Parties contractantes agissant conformément à la législation nationale ont le droit d'inspecter les marchandises quand elles le jugent nécessaire. Comme les dispositions de la législation nationale chargent les autorités douanières de contrôler et vérifier un vaste éventail de renseignements, il n'est peut-être pas nécessaire d'adopter un nouvel amendement.

k) (Annexe 6) Note explicative 0.19 (première phrase)

Supprimer la première phrase.

Observations de l'UE et de ses États membres

62 quinquies. L'UE souhaite obtenir des éclaircissements supplémentaires. Une certaine discrétion devrait être conservée pour les autorités douanières. Il n'est peut-être pas toujours nécessaire de produire des documents établis pour l'exportation par les autorités douanières lors de la présentation des marchandises, du véhicule, de l'ensemble de véhicules ou du conteneur et du carnet au bureau de douane de départ. L'exactitude du manifeste des marchandises peut être vérifiée de diverses manières au moyen de divers documents. L'UE n'est favorable à aucune approche conduisant à une augmentation du niveau des contrôles physiques. Il faudrait préférer une solution fondée sur les résultats obtenus avec un système de gestion des risques douaniers. L'UE considère donc pour l'heure qu'il suffit de conserver l'actuelle note explicative à l'article 19.

Observations de la Suisse

62 sexies. L'amendement proposé peut être accepté.

l) Article 21 (ligne 2)

Après seront présentés ajouter par le titulaire du Carnet TIR.

Observations de l'Union internationale des transports routiers

63. L'IRU souscrit aux propositions tendant à réviser la terminologie actuelle de la Convention TIR.

Observations de l'UE et de ses États membres

63bis. Voir les observations de la Suisse relatives à l'article premier, alinéa o), et à l'article 19.

Observations de la Suisse

63ter. La proposition visant à ajouter «par le titulaire du Carnet TIR» peut être acceptée à condition que les amendements proposés à l'article premier, alinéa o), et à l'article 19 (ligne 2) le soient aussi.

m) Article 21 (dernière ligne)

Après y afférent ajouter dans lequel est énuméré tout le contenu du chargement.

Observations de la Suisse

63ter. Rappelant les règles relatives à l'utilisation du carnet TIR et en particulier la note explicative 1.10 c), la Suisse ne comprend pas pourquoi les autorités russes souhaiteraient ajouter «dans lequel est énuméré tout le contenu du chargement» à la fin de l'article 21.

Observations de la Turquie

63quater. Rappelant les explications données pour l'article premier, alinéa o), la Turquie demande à la Fédération de Russie d'apporter des éclaircissements supplémentaires à propos de cette prescription.

n) Article 38, paragraphe 1 (ligne 3)

Après grave ajouter ou répétée.

Observations de la Suisse

63quinques. L'amendement proposé peut être accepté.

p) Article 38, paragraphe 1

À la fin du paragraphe, insérer une nouvelle phrase ainsi conçue:

«La Partie contractante détermine les critères sur la base desquels une violation des lois et règles douanières est considérée comme étant grave.»

Observations de l'Union internationale des transports routiers

64. L'IRU souscrit aux propositions tendant à réviser la terminologie actuelle de la Convention TIR.

Observations de l'UE et de ses États membres

64bis. L'adoption d'une décision d'exclure du régime TIR le titulaire d'un carnet est une question grave et doit être dûment justifiée. L'UE est favorable à l'amélioration du texte actuel de l'article 38 en ce qui concerne non seulement l'examen d'infractions graves ou répétées, mais aussi la définition de ce qui doit constituer une base permanente ou temporaire pour l'exclusion. L'UE estime cependant que l'ajout d'une note explicative ou d'un commentaire pourrait suffire. Elle est disposée à approuver la proposition tendant à ajouter «ou répétée» au paragraphe 1 de l'article 38 sous réserve que des avis interprétatifs soient donnés sur l'application pratique.

Observations de la Suisse

64ter. La proposition visant à ajouter une phrase dans l'article 38 semble acceptable. Cependant, la Suisse estime que les critères utilisés pour définir le degré de gravité d'une infraction contre la législation ou la réglementation douanières devraient être plus ou moins identiques ou similaires pour toutes les Parties contractantes, faute de quoi les titulaires de carnets TIR ne seraient pas traités de manière égale par les autorités compétentes. La Suisse considère donc que la proposition mérite d'être examinée plus avant par le Groupe de travail.

Observations de la Turquie

64quater. La Turquie estime que le membre de phrase «infraction grave», qui figure déjà dans le texte de l'article 38 englobe toute «infraction répétée». Puisque chaque Partie contractante a le droit de prendre des mesures en cas de non-respect des dispositions de la Convention, ainsi que l'indique cet instrument, et de déterminer quelles sont les infractions graves, il n'est peut-être pas nécessaire de modifier l'article 38.

q) Annexe 9, première partie, paragraphe 3, alinéa v) (ligne 4)

Après financière ajouter conformément à la législation nationale de la Partie contractante.

Observations de l'Union internationale des transports routiers

65. Les propositions de la Fédération de Russie visent à aligner les prescriptions relatives aux responsabilités que doit couvrir l'association garante sur les procédures établies par les règlements nationaux des Parties contractantes à la Convention.

66. L'IRU souscrit en principe à une telle démarche. Cependant, le libellé actuel de l'alinéa v) du paragraphe 3 de la première partie de l'annexe 9 laisse déjà toute latitude aux autorités compétentes et aux associations garantes pour choisir la façon dont l'association garante nationale couvre ses responsabilités tant dans le cadre de la Convention que de la législation nationale. L'IRU estime donc qu'en l'occurrence aucun amendement ne s'avère nécessaire à ce stade.

Observations de l'UE et de ses États membres

66 bis. L'UE estime que la formulation «à la satisfaction des autorités compétentes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle elle est établie» couvre déjà le fait que le contrat d'assurance ou de garantie financière est conforme aux prescriptions nationales de ladite Partie contractante. Le second sous-alinéa de l'alinéa v) du paragraphe 3 devrait aussi être conservé. Cependant, l'UE est prête à examiner plus avant la proposition.

Observations de la Suisse

66ter. L'amendement proposé peut être accepté.

Observations de la Turquie

66 quater. Le texte actuel de cette disposition contient la formulation «à la satisfaction des autorités compétentes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle elle est établie» La Turquie estime que cette formulation devrait satisfaire aux prescriptions nationales de toute Partie contractante, mais elle aimerait recevoir de la Fédération de Russie des éclaircissements supplémentaires sur l'objectif pratique de la proposition.