



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des problèmes douaniers  
intéressant les transports****Groupe d'experts des aspects juridiques  
de l'informatisation du régime TIR****Deuxième session**

Genève, 4-5 avril 2016

Point 8 de l'ordre du jour provisoire

**Statut juridique du modèle de référence eTIR  
et procédure d'amendement****Statut juridique du modèle de référence eTIR  
et procédure d'amendement****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. À sa première session, le Groupe d'experts des aspects juridiques de l'informatisation du régime TIR (GE.2) a estimé que le modèle de référence eTIR, en raison de sa nature technique, justifiait la mise en place d'une procédure d'amendement distincte ainsi que d'un organe technique qui serait chargé d'élaborer ces amendements, selon des modalités qui restaient toutefois à préciser. Dans ce contexte, le secrétariat a été prié d'établir pour la session suivante un document dans lequel seraient présentées diverses options concernant la manière de donner au modèle de référence eTIR un statut juridiquement contraignant, sur les parties dudit modèle qui devraient figurer dans le Protocole ainsi que sur les procédures d'amendement possibles (voir le document ECE/TRANS/WP.30/GE.2/3, par. 8 e)). Pour donner suite à cette demande, le secrétariat a établi le présent document.

**II. Statut juridique des documents techniques  
dans les traités internationaux**

2. Les traités comprenant des éléments techniques ou établissant des procédures techniques sont devenus extrêmement courants au cours des deux dernières décennies. Étant donné que le droit des traités n'avait pas prévu de donner force contraignante à des documents techniques joints ou liés à un traité ni n'avait fourni d'indications



concrètes sur la manière de le faire, diverses pratiques ont évolué, dont chacune a été sélectionnée pour satisfaire aux besoins particuliers de tel ou tel instrument juridique et de ses Parties contractantes.

3. Parmi les exemples de tels traités, on peut citer l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), l'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues (Accord de 1998), ainsi que la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL). Bien que cette dernière soit administrée par l'Organisation maritime internationale, elle est prise ici en exemple en raison de sa pertinence à l'égard du sujet présent (les transports) et de nombreux éléments techniques. Dans chacun des cas susmentionnés, la validité juridique des détails techniques afférents aux obligations de fond en vertu de ces conventions a été établie de différentes manières, dont toutes, cependant, comprennent une référence dans le corps principal du texte juridique.

4. L'AETR établit, dans son appendice 1B, des dispositions relatives à la construction, l'essai, l'installation et le contrôle du matériel d'enregistrement numérique utilisé dans les transports routiers (tachygraphe numérique). Bien qu'il soit désigné comme l'appendice B de l'annexe 1, ce document technique d'environ 300 pages est géré séparément du reste de l'Accord et tire sa validité juridique d'une référence qui lui est faite à l'article 10 du texte principal de l'AETR, qui stipule que l'appareil de contrôle doit répondre aux prescriptions énoncées dans son annexe et ses appendices.

5. L'Accord de 1998 sur les Règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules établit, dans son texte principal, un document distinct appelé « Registre mondial » des Règlements techniques. Par conséquent, les Règlements adoptés et tenus à jour dans ce document sont considérés comme contraignants en vertu de l'Accord de 1998, comme indiqué au paragraphe 6.1 de celui-ci.

6. Enfin, la Convention MARPOL intègre tous ses éléments techniques dans ses annexes (qui sont facultatives) et protocoles (qui sont obligatoires), auxquels est donné un statut juridiquement contraignant au moyen d'une seule disposition figurant dans le texte principal de la Convention, à savoir le paragraphe 2 de son article 1, qui stipule que les annexes et protocoles à la Convention sont considérés comme faisant partie intégrante de celle-ci.

7. D'après les exemples ci-dessus, il apparaît possible de faire du modèle de référence eTIR un document technique contraignant au moyen d'une référence, c'est-à-dire en incluant dans le cadre juridique du régime eTIR une disposition énonçant expressément le caractère contraignant des caractéristiques techniques et fonctionnelles du régime eTIR tel qu'il figure dans le modèle de référence eTIR. Cela ne fera pas de différence, sur le plan juridique, que le modèle de référence devienne un appendice à une annexe ou une annexe à un protocole, ou qu'il soit dénommé document technique faisant partie intégrante du cadre juridique du régime eTIR (selon quelques modalités que ce soit). L'élément d'importance décisive est d'indiquer clairement dans l'instrument énonçant les obligations juridiques de fond des Parties contractantes qu'il est obligatoire d'appliquer ce document technique pour mettre en œuvre le régime eTIR. En ce sens, il ne semble pas nécessaire d'inclure des parties du modèle de référence eTIR dans le corps principal du cadre juridique du régime eTIR, étant donné que ce modèle de référence fera partie intégrante dudit cadre juridique.

### **III. Procédures d'amendement par acceptation tacite et procédures fondées sur le consentement**

8. Traditionnellement, les procédures officielles d'amendement des accords et conventions internationaux impliquaient une procédure exclusivement fondée sur le consentement. Il en découlait une procédure de notifications dépositaires du Secrétaire général, et une réponse écrite active des Parties contractantes acceptant expressément l'amendement proposé. En d'autres termes, suivant les procédures traditionnelles des traités à l'ancienne mode, il était nécessaire que la majorité (simple ou qualifiée) des Parties contractantes notifie par écrit son acceptation au dépositaire pour qu'un amendement entre en vigueur. Par exemple, les amendements à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) sont adoptés lors des réunions de la Conférence des Parties, normalement par consensus mais en dernier ressort par une majorité des trois quarts des membres présents et votants. Cependant, ces amendements n'entrent en vigueur que si les trois quarts des 194 Parties à la Convention déclarent les accepter par un écrit adressé au dépositaire pendant une période déterminée.

9. L'augmentation importante du nombre d'accords internationaux et le renforcement de la coopération multilatérale ont entraîné une évolution de la pratique moderne en matière de traités et l'établissement de procédures moins formelles et plus commodes, comme celle de l'acceptation tacite; c'est-à-dire que, à moins que ne soient émises des objections, une proposition est considérée comme acceptée sans que les Parties aient à déclarer formellement leur acceptation. La Convention TIR elle-même constitue un exemple de cette pratique, puisque l'article 59 stipule clairement que les amendements entrent en vigueur trois mois après l'expiration de la période au cours de laquelle une Partie contractante peut formuler une objection. Les Parties n'ont pas à notifier obligatoirement leur acceptation. Le processus est similaire dans le cas des annexes à la Convention TIR, quoique l'article 60 requière que soient notifiées un plus grand nombre d'objections à l'encontre de l'amendement pour que celui-ci n'entre pas en vigueur.

### **IV. Le cas particulier de l'amendement de documents techniques dans les traités internationaux**

10. Une façon d'adapter les traités à l'évolution technique est d'établir des mécanismes prévoyant des procédures d'amendement moins formelles. Il est courant de distinguer, afin de gagner en souplesse, entre les amendements qui créent de nouvelles obligations et ceux qui n'en créent pas mais sont au contraire d'ordre purement technique ou administratif. Pour ces derniers, la procédure d'adoption peut être moins laborieuse que pour ceux qui créent de nouvelles obligations. Par exemple, ils peuvent être adoptés à la majorité simple au lieu d'une majorité qualifiée. Les dispositions relatives à l'entrée en vigueur peuvent aussi être plus simples : il arrive souvent que des amendements qui ne créent pas de nouvelles obligations entrent en vigueur dès leur adoption, ou à une date fixée au cas par cas par les parties.

11. En ce qui concerne les traités assortis d'annexes ou d'autres documents d'ordre technique, on trouve tout un éventail de pratiques diverses. Le secrétariat en a sélectionné quelques exemples relatifs aux transports aux fins d'examen par le GE.2.

12. L'AETR a établi ce que l'on ne peut décrire que comme une sorte de procédure d'amendement automatique de l'Annexe 1B, qui porte sur les dispositions relatives à la construction, l'essai, l'installation et le contrôle du matériel d'enregistrement numérique utilisé dans les transports routiers (tachygraphe numérique). Le groupe de travail compétent de la CEE adopte les amendements à l'Annexe 1B par un vote à la

majorité; les amendements adoptés entrent en vigueur trois mois après notification à toutes les Parties contractantes, sans qu'elles aient la possibilité de s'y opposer.

13. L'Accord de 1998 concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues stipule que tout amendement d'un règlement inscrit au Registre mondial est soumis à la procédure d'amendement officielle de l'Accord. Cela implique l'adoption par consensus par le Comité exécutif de l'Accord (consensus des membres présents et votants), et que par la suite aucune objection ne soit formulée au cours de la période de notification dépositaire. Il s'agit là d'un exemple de procédure d'amendement technique très rigide et laborieuse.

14. Enfin, la Convention MARPOL comprend plusieurs annexes techniques facultatives. Celles-ci peuvent être amendées par les organes techniques, créés notamment pour aborder les amendements techniques à chacune des annexes selon une procédure simplifiée d'acceptation tacite. La période de réception des éventuelles objections est variable et est fixée par l'organe technique au moment de l'adoption de chaque amendement.

## **V. Possibilités à envisager pour le modèle de référence eTIR**

15. Dans le cas du modèle de référence eTIR, et plus particulièrement les sections techniques qui sont pertinentes pour le fonctionnement du système international eTIR, une procédure d'amendement tenant le milieu entre les formules les plus souples et les plus exigeantes pourrait être envisagée. Par exemple, des amendements techniques pourraient être adoptés par un organe technique créé à cet effet et communiqués lors de l'adoption par l'organe technique à toutes les Parties contractantes au cadre juridique eTIR. Les Parties contractantes auraient alors une courte période de trois mois pour élever des objections. Dans ce cas, le seuil de blocage pourrait être fixé assez haut, de façon similaire à ce qui est prescrit dans l'article 60 de la Convention TIR. Les experts techniques qui ont élaboré le modèle de référence eTIR pourraient même, en théorie, déterminer des types d'amendements techniques ayant si peu d'importance fonctionnelle ou juridique qu'aucune objection n'y serait autorisée, comme cela est le cas pour l'AETR. Cependant, une classification des amendements techniques en plusieurs catégories risquerait d'entraîner des complications administratives et de faire obstacle à l'harmonisation des méthodes. Le modèle de référence eTIR est un document trop technique et trop complexe pour être révisé et actualisé en permanence par le WP.30 ou l'AC.2, et il ne sera donc probablement pas possible d'éviter de créer un organe chargé des amendements techniques.

## **VI. Examen par le Groupe d'experts**

16. Le GE.2 est invité à prendre en considération, au cours de ses débats sur l'attribution d'un statut juridique au modèle de référence eTIR, les exemples fournis ci-dessus et à déterminer une procédure d'amendement appropriée.