



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports****139^e session**

Genève, 3-6 février 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****Soixantième session**

Genève, 5 février 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 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 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 observations sur les différentes propositions d'amendement reçues par le secrétariat, qui figurent ci-après. 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.

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 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 maximum 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 ii), 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, telle que la garantie d'un montant de 100 000 euros que le programme TIR+ de l'IRU permet aux titulaires de carnets TIR d'obtenir. 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 à celle-ci la proposition russe en vue d'adresser une proposition 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 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 bien 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. En conclusion, 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 recouverts en cas d'irrégularité dans l'application du régime TIR. Tout État a pour objectifs 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 modification qu'il est proposé d'apporter à 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».

b) Annexe 8, article 1 bis

Après le texte actuel insérer deux nouveaux paragraphes 4 et 5:

«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 permettrait 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 habilitée 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 agréée 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.

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».

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: «[l'association] permettra 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 décrites 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 titre de la première partie de l'annexe 9 est «Conditions et prescriptions». Le paragraphe 3 définit les obligations qui incombent aux associations garantes. Le paragraphe 5 renvoyant 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.

v) Paragraphe 7 de la première partie de l'annexe 9 (ligne 2)

Remplacer Parties contractantes *par* Partie contractante (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 que «Parties contractantes» soit remplacé par «Partie contractante». 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 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 TIRECE/TRANS/WP.30/2014/17 (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, un groupe de neuf experts s'avère être d'une taille adéquate pour 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.

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 (ligne 2)

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.

b) Article 2 (lignes 2 et 3)

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.

c) Article 8, paragraphe 1 (ligne 2)

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

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 de ces propositions, 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.

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

Remplacer trois mois *par* un mois.

f) Article 11, paragraphe 4

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

«Si elle n'acquitte 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.».

g) Article 11, nouveau paragraphe 4 bis

À la fin de l'article 11 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 pas opposée 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.

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.

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.».

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

Supprimer la première phrase.

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.

m) Article 21 (dernière ligne)

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

n) Article 38, paragraphe 1 (ligne 3)

Après grave *ajouter* ou répétée.

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.

q) Annexe 9, première partie, paragraphe 3 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.
