



Conseil économique et social

Distr. générale
16 décembre 2014
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Soixante-dix-septième session

Genève, 24-26 février 2015

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

Réunion réservée aux représentants de gouvernements avec la participation des présidents des organes subsidiaires du Comité

Renforcer la participation de Parties contractantes non membres de la CEE aux travaux du CTI et de ses organes subsidiaires: situation actuelle et pistes envisageables

Note du secrétariat

Conformément à la demande du Comité, le secrétariat a préparé un compte rendu détaillé des pratiques au sein des Groupes de travail et des comités de gestion du CTI, assorti d'une analyse correspondante, en ce qui concerne la participation de Parties contractantes non membres de la CEE aux discussions et aux processus décisionnels relatifs à des instruments juridiques auxquels sont libres d'adhérer des États non membres de la CEE. Le Comité souhaitera peut-être noter qu'il y a actuellement trois catégories principales d'instruments juridiques qui comptent des Parties contractantes non membres de la CEE: ceux qui disposent d'un comité de gestion, ceux qui confèrent un certain pouvoir de décision à un groupe de travail et ceux qui ne comportent pas d'organe conventionnel ou pour lesquels aucun organisme de l'ONU n'a été désigné comme organe responsable. Le Comité est invité à évaluer les pratiques actuelles et l'analyse du secrétariat contenues dans le présent document ainsi qu'à envisager de demander aux Groupes de travail de trouver les solutions qui leur conviennent le mieux – s'ils ne l'ont pas encore fait – et de rendre compte de leurs réflexions lors de sa prochaine session en 2016. Le Comité voudra peut-être aussi noter que le présent exposé et l'analyse correspondante du secrétariat ont été effectués sans préjudice des droits acquis des Parties contractantes non membres de la CEE. Il s'agit de faire le point sur les pratiques actuelles qui permettent de renforcer la participation de pays non membres de la CEE ayant ratifié des instruments juridiques administrés par la CEE ou qui y ont adhéré (ou qui se proposent de le faire).

GE.14-24520 (F) 190115 200115



* 1 4 2 4 5 2 0 *

Merci de recycler



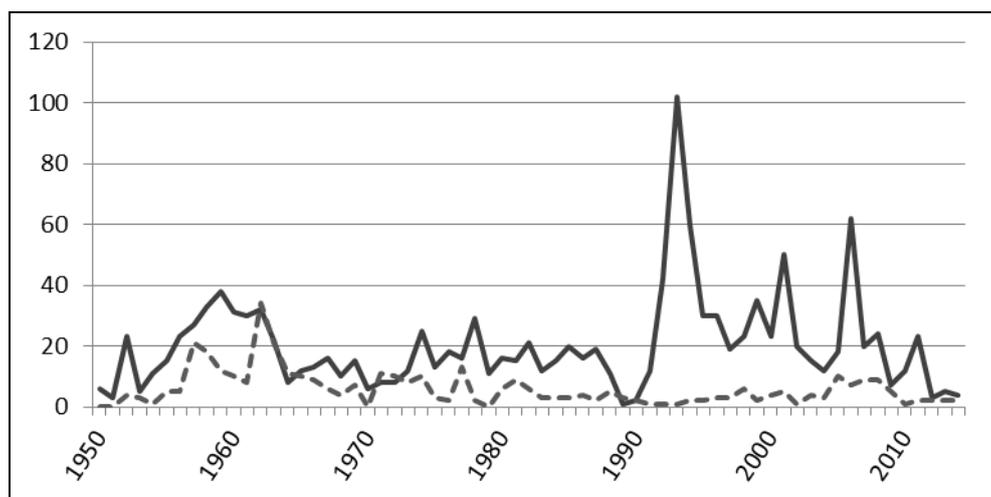
I. Introduction et mandat

1. Parmi les objectifs déclarés et les réalisations attendues du Comité des transports intérieurs (CTI) et de ses organes subsidiaires figurent une couverture géographique plus large et une mise en œuvre plus efficace des instruments juridiques des Nations Unies administrés par la Commission économique pour l'Europe (CEE)¹. Pour y parvenir, il faut augmenter le nombre des Parties contractantes à ces instruments (ibid.).

2. Dans le même temps, la figure 1 illustre l'évolution du nombre des adhésions d'États membres et non membres de la CEE aux conventions et accords de l'ONU en matière de transports depuis 1950. Les chiffres indiquent clairement qu'après un pic d'adhésions par des États membres de la CEE durant les années 1990, le rythme a fléchi considérablement ces dernières années. Il semble que cette augmentation ait été essentiellement le fait de pays héritiers de l'URSS et de la Yougoslavie. Selon le document, la baisse du rythme des nouvelles adhésions d'États membres de la CEE moindre pourrait s'expliquer par le fait qu'ils sont déjà devenus parties aux instruments juridiques les plus importants. Compte tenu de ce que chaque État membre de la CEE est en moyenne partie à 23 instruments juridiques contre 13 seulement pour les États non membres, il est raisonnable de penser que la prochaine étape de l'évolution des instruments juridiques sera l'élargissement de la couverture géographique des conventions relatives aux transports au-delà de la région de la CEE.

Figure 1

Nombre d'adhésions d'États membres aux conventions et accords de l'ONU relatives aux transports, par année



Légende: Ligne continue: États membres de la CEE – Ligne pointillée: États non membres de la CEE.

Source: CEE.

3. C'est dans ce contexte général que les présidents des comités de gestion des instruments juridiques dont la CEE assure l'administration et des organes subsidiaires du CTI ont participé, en compagnie des membres du Bureau et de représentants des gouvernements, à la quatrième «Réunion des présidents des organes subsidiaires du

¹ Voir Cadre stratégique du sous-programme des transports pour la période 2014-2015, réalisations escomptées b); et Cadre stratégique du sous-programme pour la période 2016-2017, réalisations escomptées b).

Comité» qui s'est tenue en séance restreinte au cours de la soixante-seizième session du Comité. Lors de cette réunion, les délégués ont parlé des pratiques actuelles en matière de participation des Parties contractantes non membres de la CEE aux instruments juridiques internationaux en matière de transports dans les organes subsidiaires du Comité (voir le document informel ITC [2014] n° 10). L'objectif de cette discussion était notamment de faire en sorte que les instruments juridiques administrés par la CEE soient suffisamment attractifs pour inciter des États non membres de la CEE à y adhérer; l'un des moyens d'y parvenir serait de permettre aux Parties contractantes non membres de la CEE de participer aux activités qui concernent l'instrument juridique auquel elles sont parties, et ce, de manière relativement homogène dans tous les Groupes de travail. Dans ce contexte, il est apparu que les Parties contractantes non membres de la CEE à des instruments juridiques administrés par la CEE bénéficiaient de droits de participation différents dans les différents organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs.

4. Les participants ont estimé que les règlements intérieurs respectifs du Comité et de ses organes subsidiaires devaient être revus de façon plus approfondie. Ils ont admis que la flexibilité était un avantage mais que des dispositions exagérément individualisées et fortement divergentes des règlements intérieurs compliquaient l'administration des instruments juridiques relatifs aux transports. C'est afin de faciliter les débats et la décision du Comité que le secrétariat a été prié d'établir le présent document qui fait le point de manière détaillée sur les pratiques du CTI et de ses Groupes de travail ainsi que des comités de gestion et propose une analyse (voir ECE/TRANS/2014/R.1, par. 20).

II. Pratiques actuelles

5. Le Comité souhaitera peut-être se rappeler ses débats qui ont porté sur les formes de participation des Parties contractantes non membres de la CEE aux organes subsidiaires du CTI, telles qu'elles ont été identifiées par l'évaluation préliminaire du secrétariat (voir ECE/TRANS/2014/R.1, par. 9 à 11). Elles peuvent être:

- i) Membres à part entière: les États non membres de la CEE peuvent participer de plein droit, sous réserve de l'accord du comité sectoriel concerné (c'est-à-dire le CTI);
- ii) Observateurs: les États non membres de la CEE peuvent participer en tant qu'observateurs (c'est-à-dire à titre consultatif) aux travaux des Groupes de travail sur toute question présentant un intérêt particulier pour eux, conformément au paragraphe 11 du mandat de la CEE;
- iii) Observateurs hybrides: les États non membres de la CEE peuvent participer en tant qu'observateurs aux travaux de certains Groupes de travail sur toute question présentant un intérêt particulier pour eux, mais aussi participer de plein droit aux séances consacrées à des questions liées à des instruments juridiques auxquels ils sont Parties contractantes, conformément aux lignes directrices du Comité exécutif.

6. À la demande du Comité, le secrétariat a entrepris de recueillir et d'évaluer les pratiques actuelles des organes subsidiaires du CTI. Pour procéder à cette analyse, le secrétariat a passé en revue les principaux instruments juridiques de la CEE auxquels peuvent adhérer des États qui n'en sont pas membres, ainsi que les Groupes de travail correspondants qui sont responsables de l'administration de ces instruments juridiques. Il a donc examiné les règlements intérieurs et les méthodes de travail des organes subsidiaires de la CEE en relation avec les dispositions pertinentes de ces instruments juridiques internationaux.

7. Le secrétariat se propose d'aborder les trois éléments de discussion suivants:
- a) Dans quelles conditions des Parties contractantes non membres de la CEE participent à chacun des Groupes de travail;
 - b) Quelles sont les procédures formelles en vigueur dans chacun des Groupes de travail en ce qui concerne la participation des Parties contractantes non membres de la CEE;
 - c) Le niveau d'engagement de l'organisation à l'égard des Parties contractantes non membres de la CEE ou les contraintes réelles de la coopération avec elles en ce qui concerne la mise en œuvre de l'instrument juridique.

III. Principales constatations

8. Le secrétariat a recueilli des informations relatives à dix-huit (18) instruments juridiques de sept (7) Groupes de travail. Huit (8) d'entre eux disposent d'un comité de gestion. Deux (2) confèrent certaines responsabilités à un Groupe de travail du CTI². Ces responsabilités s'apparentent à celles d'un comité de gestion même si, techniquement, le Groupe de travail n'est pas un organe conventionnel.

9. Dans le cas de quatre (4) instruments juridiques gérés par deux (2) Groupes de travail³, le statut de membre à part entière a été accordé en vertu du règlement intérieur adopté par ces Groupes de travail conformément aux lignes directrices du Comité exécutif. Il est à relever que ces quatre (4) instruments juridiques disposent tous de comités de gestion.

10. Dans le cas de trois (3) instruments juridiques correspondant à deux (2) Groupes de travail⁴, c'est la formule de participation «hybride» qui est appliquée. Dans l'un (1) de ces cas, le statut hybride est accordé en vertu du règlement intérieur, alors que dans les deux (2) autres cas c'est le Groupe de travail qui a développé cette pratique «hybride». Dans ce dernier cas, le Groupe de travail⁵ a fini par adopter un nouveau règlement intérieur mentionnant clairement que la «formule hybride» doit s'appliquer aux Parties contractantes non membres de la CEE pour tous les instruments juridiques relevant de sa compétence, y compris les trois (3) qui disposent d'un comité de gestion.

11. Il reste donc sept (7) instruments juridiques relevant de deux (2) Groupes de travail⁶, qui n'ont pas de comité de gestion et dont les règlements intérieurs n'accordent pas de statut de membre à part entière ni de droit de participation hybride à des Parties contractantes non membres de la CEE.

12. Le tableau de l'annexe I résume quelques-unes des informations recueillies auprès de Groupes de travail, alors que l'analyse est présentée à l'annexe II du présent document.

13. S'agissant des paramètres qui influent sur le niveau d'engagement des Parties contractantes non membres de la CEE, les réponses reçues soulignent l'absence de ressources disponibles pour les activités d'assistance technique et de renforcement des capacités destinées spécifiquement aux pays qui ne sont pas membres de la CEE. La participation croissante de ces pays aux instruments juridiques de la CEE a en outre des incidences financières importantes pour le secrétariat. Les instruments juridiques sont

² Les WP.11 et WP.24.

³ Les WP.29 et WP.11.

⁴ Les WP.15 et WP.30.

⁵ Le WP.30.

⁶ Le WP.1 et le SC.1.

souvent administrés depuis une plate-forme régionale et dans le cadre d'un budget de la CEE limité. Ces facteurs empêchent la CEE de promouvoir efficacement ces instruments juridiques dans d'autres parties du monde et de mener des travaux d'analyse, de renforcement des capacités et d'assistance technique en dehors de la région de la CEE.

IV. Principales conclusions

14. Le secrétariat a abordé son analyse de deux points de vue différents. Le premier consiste à dire que le règlement intérieur et les méthodes de travail doivent en principe être compatibles avec les droits et obligations découlant des instruments juridiques. Ceci revêtirait une importance particulière si la prochaine vague d'adhésion provenait de Parties contractantes non membres de la CEE.

15. Le second point de vue est plus pragmatique et découle de l'observation des pratiques actuelles au sein des Groupes de travail du Comité des transports intérieurs, d'où il ressort que la recherche d'un consensus dans la phase préparatoire permet de réduire le risque qu'il soit fait objection à un amendement au stade de la notification dépositaire, ce qui permet de rendre la mise à jour des instruments juridiques plus efficace et moins coûteuse. Plus précisément, tous les instruments juridiques qui ont été examinés dans le cadre de la préparation du présent document comportent un mécanisme permettant de contester un amendement. Pour certains d'entre eux, l'objection d'une seule Partie contractante suffit à empêcher l'entrée en vigueur d'un amendement. Dans d'autres instruments juridiques, il est stipulé que plusieurs objections sont nécessaires. Dans les deux cas, les pratiques actuelles de plusieurs Groupes de travail ont révélé que la proportion d'amendements acceptés était de loin supérieure lorsque les Parties contractantes avaient participé aux étapes préparatoires (c'est-à-dire aux discussions au sein des Groupes de travail).

16. Poursuivant son raisonnement, le secrétariat a conclu provisoirement que:

a) Le cas est moins compliqué lorsque des droits sont conférés au comité de gestion ou au Groupe de travail. Quand la Convention établit clairement un organe conventionnel ou attribue la responsabilité à un organisme existant, toutes les Parties contractantes participent sans restriction aux processus décisionnels. Dans les cas où la formule hybride est utilisée dans un Groupe de travail qui dispose par ailleurs d'un comité de gestion, il s'agit d'un mécanisme de facilitation conforme aux dispositions des instruments juridiques correspondants;

b) Dans les cas où le statut de membre à part entière a été accordé au niveau du Groupe de travail, alors qu'il existait un comité de gestion, ce statut a été accordé conformément aux lignes directrices du Comité exécutif. Si ce statut a été accordé, c'est principalement parce qu'il a été jugé plus pratique, compte tenu du grand nombre d'amendements examinés au niveau du Groupe de travail, de permettre aux Parties contractantes de participer à part entière afin que les décisions soient prises plus rapidement au niveau du comité de gestion pour ne pas retarder l'entrée en vigueur des amendements;

c) Dans les cas où les instruments juridiques ne disposent pas d'un organe conventionnel établi ni ne mentionnent aucun Groupe de travail ou autre entité de l'ONU en tant qu'organisme responsable, les organes de la CEE qui ont participé à l'élaboration de ces instruments juridiques restent intéressés à les actualiser et à maintenir leur pertinence. Dans de tels cas, le Groupe de travail s'est mué en plate-forme de discussion destinée à favoriser le plus possible la coopération et le consensus entre toutes les Parties contractantes et autres parties affectées ou intéressées. On favorise en général la participation la plus large possible à de telles discussions, en tenant compte du fait que tout amendement élaboré par cette plate-forme ne pourra en fin de compte qu'être soumis par

une Partie contractante pour acceptation par l'intermédiaire d'un processus de notification dépositaire et que l'acceptation finale de tels amendements demeure la prérogative exclusive des Parties contractantes.

V. Considérations du Comité

17. Le Comité est invité à prendre note des informations contenues dans le présent document, établi par le secrétariat pour faciliter l'échange d'informations et de meilleures pratiques, lors de sa session restreinte.

18. Le Comité souhaitera peut-être noter que:

a) Le fait de disposer d'un comité de gestion pour un instrument juridique est considéré comme une meilleure pratique permettant de maximiser l'efficacité de l'administration d'un tel instrument;

b) La formule de participation hybride s'avère être la pratique la plus répandue;

c) Dans certains Groupes de travail le statut de membre à part entière est accordé aux Parties contractantes non membres de la CEE, ce qui semble avoir eu un effet positif sur l'efficacité des travaux portant sur les instruments juridiques;

d) Dans certains Groupes de travail traitant d'instruments juridiques mais sans comité de gestion, aucune pratique commune claire ne s'est imposée;

e) Le secrétariat ne dispose ni des outils d'analyse et de renforcement des capacités ni des ressources suffisantes pour faire la promotion des Conventions de l'ONU relatives aux transports auprès des États non membres de la CEE.

19. Le Comité souhaitera peut-être demander aux Groupes de travail de trouver les solutions qui leur conviennent le mieux – s'ils ne l'ont pas encore fait – et d'en faire rapport à sa prochaine session en 2016.

20. Le Comité est également invité à exprimer son soutien et à donner des orientations aux activités du secrétariat et des Groupes de travail visant à assister les Parties contractantes non membres de la CEE à adhérer à ces instruments juridiques et à les mettre en œuvre.

Annexe I

Tableau synthétique des pratiques des Groupes de travail

<i>Groupe de travail</i>	<i>Instrument(s) juridique(s) correspondant(s) ouverts à l'adhésion d'États non membres de la CEE</i>	<i>Nombre de Parties contractantes non membres de la CEE</i>	<i>Comité de gestion</i>	<i>Statut (en pratique) de la participation au Groupe de travail</i>	<i>Règlement intérieur</i>
Groupe de travail des transports routiers	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR, 1956)	7 sur 55	Non	Les Parties contractantes non membres de la CEE peuvent présenter des propositions d'amendements pour discussion	Consultatif/observateur
	Convention relative au régime fiscal des véhicules effectuant des transports internationaux de voyageurs (1956)	2 sur 20	Non	Les Parties contractantes non membres de la CEE peuvent présenter des propositions d'amendements pour discussion	Consultatif/observateur
	La Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers à usage privé en circulation internationale (1956)	3 sur 23	Non	Les Parties contractantes non membres de la CEE peuvent présenter des propositions d'amendements pour discussion	Consultatif/observateur
Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières	Convention de 1949 sur la circulation routière	60 sur 96	Non	Les Parties contractantes non membres de la CEE peuvent présenter des propositions d'amendements pour discussion	Consultatif/observateur
	Convention de 1968 sur la circulation routière	27 sur 73	Non	Comme indiqué ci-dessus	Consultatif/observateur
	Convention de 1968 sur la signalisation routière	22 sur 63	Non	Comme indiqué ci-dessus	Consultatif/observateur

<i>Groupe de travail</i>	<i>Instrument(s) juridique(s) correspondant(s) ouverts à l'adhésion d'États non membres de la CEE</i>	<i>Nombre de Parties contractantes non membres de la CEE</i>	<i>Comité de gestion</i>	<i>Statut (en pratique) de la participation au Groupe de travail</i>	<i>Règlement intérieur</i>
	Accord sur les exigences minimales pour la délivrance et la validité des permis de conduire (APC), 1975	1 sur 7	Non	Comme indiqué ci-dessus	Consultatif/observateur
Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique	Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), 1991	0 sur 32	WP.24 en tant que comité de gestion, en vertu du paragraphe 2 de l'article 14 de la Convention	Sans objet	Consultatif/observateur
Groupe de travail du transport des denrées périssables	Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), 1970	2 sur 48	WP.11 en tant que comité de gestion, en vertu du paragraphe 1 de l'article 18 de la Convention	Membres à part entière	Membres à part entière
Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), 1957	2 sur 48	Non	Hybride	Hybride
Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules	Accord de 1958 concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions	9 sur 48*	Oui	Membres à part entière	Membres à part entière
	Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et à la reconnaissance réciproque des contrôles, 1997	0 sur 12	Oui	Sans objet	Membres à part entière

<i>Groupe de travail</i>	<i>Instrument(s) juridique(s) correspondant(s) ouverts à l'adhésion d'États non membres de la CEE</i>	<i>Nombre de Parties contractantes non membres de la CEE</i>	<i>Comité de gestion</i>	<i>Statut (en pratique) de la participation au Groupe de travail</i>	<i>Règlement intérieur</i>
	Accord de 1998 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	9 sur 34*	Oui	Membres à part entière	Membres à part entière
Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports	Convention TIR, 1975	16 sur 68*	Oui	Consultatif/observateur	Consultatif/observateur
	Convention sur l'harmonisation, 1982	10 sur 57*	Oui	Consultatif/observateur	Consultatif/observateur
	Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool, 1994	3 sur 14*	Oui	Consultatif/observateur	Consultatif/observateur
	Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux, 1956	7 sur 42*	Non	Hybride	Consultatif/observateur
	Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés, 1954	44 sur 80*	Non	Hybride	Consultatif/observateur

* Pour les besoins de la présente analyse, le secrétariat a compté le nombre des Parties contractantes qui ne sont pas membres de la CEE par rapport au nombre total des Parties contractantes à chaque instrument juridique. Lorsque l'Union européenne est une Partie contractante, elle est incluse dans le nombre total des Parties contractantes et marquée d'un astérisque. L'UE n'est toutefois pas un État mais une organisation d'intégration économique régionale. La présente analyse se borne à faire la distinction entre États membres et États non membres de la CEE parmi les États Membres des Nations Unies.

Annexe II

Analyse détaillée du secrétariat

I. Le cadre de la CEE

1. Contrairement aux organes conventionnels (comités de gestion) de certaines conventions des Nations Unies administrées par la CEE, où tous les États contractants indépendamment de leur localisation géographique jouissent et ont les mêmes droits, notamment de vote, le règlement intérieur de la CEE (art. 4) et son mandat (point 11) n'accordent aux États non membres de la CEE que le statut d'observateur lorsqu'ils assistent à ses sessions. D'autre part, ce mandat et ce règlement interne ne tiennent pas expressément compte de la situation particulière des instruments juridiques auxquels des pays non membres de la CEE sont Parties contractantes. Il y est cependant fait mention de l'autonomie des organes subsidiaires pour ce qui est de leurs règlements intérieurs:

L'article 18 (dernière phrase) stipule que la Commission peut «déléguer aux organes subsidiaires tous les pouvoirs qui peuvent leur être nécessaires pour leur permettre de s'acquitter efficacement des travaux de caractère technique qu'elle leur confie».

L'article 20 indique que «les organes subsidiaires établissent eux-mêmes leur règlement intérieur, à moins que la Commission n'en décide autrement».

2. Suite à l'examen de la réforme de la CEE de 2005, la CEE a approuvé les procédures et pratiques d'harmonisation et a chargé le Comité exécutif de veiller à ce que tous les organes subsidiaires mais aussi le secrétariat appliquent les Lignes directrices relatives aux procédures et pratiques, telles qu'elles figurent dans l'annexe III du document E/ECE/1468 de 2013. L'article 2 de ces lignes directrices stipule que:

Tous les comités sectoriels et les autres organes subsidiaires peuvent adopter leur propre règlement intérieur, fondé sur le Règlement intérieur de la CEE et, s'il y a lieu, le Règlement intérieur du Conseil économique et social, compte tenu des présentes lignes directrices. À défaut, leurs travaux sont censés être régis par le Règlement intérieur de la Commission et, s'il y a lieu, le Règlement intérieur du Conseil économique et social, compte tenu mutatis mutandis des présentes lignes directrices.

3. En outre, les directives aux fins de l'établissement et du fonctionnement de groupes de travail au sein de la CEE, telles qu'elles ont été approuvées par le Comité exécutif de la CEE à sa quatrième session (juillet 2006) (voir le document ECE/EX/1 qui figure en annexe), stipulent entre autres que:

«Tous les États membres de la CEE peuvent participer aux groupes de travail. Les États qui ne sont pas membres de la CEE peuvent y participer en qualité d'observateurs ou, avec l'accord du comité sectoriel principal, en tant que membres à part entière.».

II. Le cadre juridique international

A. Éléments communs mis en évidence dans les instruments juridiques de la CEE

4. D'une manière générale, il n'existe pas de format unique contraignant pour la conclusion de traités. D'abord par habitude et par commodité, puis plus tard en vertu de la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités, il a été établi que tous les traités devaient respecter les mêmes principes tout en restant exceptionnellement souples en ce qui concerne leur formulation et leurs variations. C'est la raison pour laquelle il existe toute une série de dispositions similaires mais différentes en ce qui concerne les divers éléments de tous les instruments juridiques de la CEE qui ont été examinés: entrée en vigueur, procédures d'amendement, règlement des différends, notifications, réserves, pour n'en citer que quelques-uns, sont autant d'éléments qui se retrouvent dans chacun des instruments juridiques de la CEE. Dans la plupart des cas, cependant, ces dispositions sont formulées de manières différentes. Le présent document s'intéresse aux dispositions relatives aux processus décisionnels tels que le vote et l'adoption d'amendements.

5. Avant d'examiner les différences, il convient d'abord de trouver les points communs. Le seul dénominateur commun entre tous les instruments juridiques dans le domaine des transports administrés par le CTI de la CEE et ses organes subsidiaires est que dans tous les cas ce sont les Parties contractantes qui décident. Cela revient à dire que toute modification des dispositions juridiques est en dernier ressort acceptée ou refusée par les États qui sont Parties contractantes à l'instrument juridique en question.

6. À un second niveau, les accords commencent à se diviser en différentes catégories. Ainsi, par exemple, il y a ceux qui sont ouverts à l'adhésion d'un grand nombre d'États et ceux qui limitent la participation aux États membres de la CEE. Les accords qui sont ouverts à l'adhésion d'États non membres de la CEE se subdivisent eux-mêmes en deux catégories, comme le montre le tableau ci-dessous:

Tableau 1

Types d'instruments juridiques ouverts à l'adhésion de pays qui ne sont pas membres de la CEE

<i>Type</i>	<i>Clause la plus fréquente</i>	<i>Structure</i>	<i>Exemples</i>
1. Ouvert	«Tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies ou membres de l'une de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, Parties au statut de la Cour internationale de Justice, et tout autre État invité par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies, peuvent devenir Parties contractantes à la présente Convention»	Avec ou sans comité de gestion	Convention TIR (1975), Convention internationale sur l'harmonisation (1982), Conventions de Vienne sur la circulation routière et sur la signalisation routière (1968), Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954), Convention sur les pools de conteneurs (1994)

<i>Type</i>	<i>Clause la plus fréquente</i>	<i>Structure</i>	<i>Exemples</i>
2. Ouvert avec restrictions	«Les États qui peuvent participer à certains travaux de la Commission économique pour l'Europe en application du paragraphe 11 du mandat de cette commission, peuvent devenir Parties contractantes à la présente Convention en y adhérant après son entrée en vigueur»	Avec ou sans comité de gestion	Accord de 1958 sur les véhicules, accords de 1997 et de 1998 sur les véhicules, ADR (1957), CMR(1956), AGTC (1991), ATP (1970), APC (1975), Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (1956)

B. Principaux types de dispositions relatives au processus décisionnel dans les instruments juridiques de la CEE ouverts aux pays non membres de la CEE

7. En procédant à son analyse, le secrétariat s'est efforcé de regrouper en quatre catégories les principaux mécanismes décisionnels identifiés dans les conventions pertinentes. Il s'agissait de comparer les obligations découlant de chacune de ces conventions avec le règlement intérieur en vigueur dans chaque organe subsidiaire. Le but de cette comparaison était de mettre en évidence la souplesse accordée aux organes subsidiaires, c'est-à-dire la possibilité qui leur est laissée d'adapter leurs règlements intérieurs pour autant qu'ils n'entrent pas en contradiction avec les dispositions légales de l'instrument juridique correspondant.

Tableau 2

Types de dispositions relatives au processus décisionnel dans les instruments juridiques ouverts à des pays qui ne sont pas membres de la CEE

<i>Type</i>	<i>Clause la plus fréquente</i>	<i>Structure</i>	<i>Exemples</i>
A. Clause prévoyant un droit de vote direct	i) «Chacune des Parties contractantes disposera d'une voix» ou	Avec ou sans comité de gestion	i) Convention TIR (1975), Convention internationale sur l'harmonisation (1982), Accord de 1958 sur les véhicules, Accord de 1997 sur les véhicules
	ii) «Les amendements sont adoptés à la majorité des Parties contractantes présentes et votantes» (avant d'être transmis au Secrétaire général pour notification et acceptation)		ii) AGTC (1991)
	iii) Les deux dispositions ci-dessus peuvent être présentes dans la même Convention		iii) Convention sur les pools de conteneurs (1994), Convention TIR (1975)

<i>Type</i>	<i>Clause la plus fréquente</i>	<i>Structure</i>	<i>Exemples</i>
B. Clause prévoyant un consensus direct ou indirect	<p>i) «Les amendements sont adoptés par consensus des Parties contractantes présentes et votantes» (au sein de l'AC ou du WP avant notification via le SG) ou</p> <p>ii) «Un amendement doit être considéré comme rejeté si une Partie contractante notifie une objection» (après notification dépositaire)</p>	Avec ou sans comité de gestion	<p>i) Accord de 1998 sur les véhicules</p> <p>ii) Convention TIR (1975), Convention sur les pools de conteneurs (1994)</p>
C. Acceptation ou rejet au stade de la notification dépositaire sans demande d'adoption provisoire par le WP	«Toute Partie contractante peut transmettre une proposition d'amendement au Secrétaire général pour distribution à toutes les Parties contractantes»	Sans comité de gestion	Conventions d'importation temporaire (1954 et 1956), ATP (1970), Conventions de Vienne sur la circulation routière et sur la signalisation routière (1968)
D. Amendement seulement possible à la suite de la convocation d'une conférence de révision	Toute Partie contractante peut, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de réviser la Convention	Sans comité de gestion	CMR (1956)

V. Analyse

A. Le cas des comités de gestion

8. Lorsqu'il existe un comité de gestion, la situation est assez claire. Puisque la Convention établit clairement un organe conventionnel, toutes les Parties contractantes participent sans limite aux processus décisionnels. Dans le même temps, puisqu'il existe un organe conventionnel, le statut de Partie contractante non membre de la CEE dans le Groupe de travail correspondant revêt une moindre importance.

9. En pratique, les Parties contractantes non membres de la CEE qui participent aux réunions du Groupe de travail peuvent donner leur opinion sur des questions qui les concernent; elles peuvent participer aux débats et leurs opinions sont prises en considération par les membres à part entière, dans un esprit de coopération. Au moment de prendre une décision, bien que seuls les pays membres de la CEE puissent voter, les points de vue des Parties contractantes non membres de la CEE sont dûment pris en considération. Par ailleurs, ces Parties ont l'assurance que leurs préoccupations pourront le cas échéant être examinées à nouveau dans le cadre du comité de gestion.

10. L'exemple le plus parlant de cette pratique est celui du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), où les pays non membres de la CEE qui sont Parties contractantes aux Conventions TIR et d'harmonisation, qui disposent

de comités de gestion, participent formellement, à titre consultatif mais fort activement, aux discussions. Les autres instruments juridiques relevant du WP.30 qui sont dépourvus de comité de gestion sont en pratique administrés au niveau du WP.30 en appliquant la formule de participation «hybride». Au cours du processus d'adoption d'un nouveau règlement intérieur, le WP.30 a estimé que la formule «hybride» reflétait bien ses pratiques et suffisait pour répondre aux besoins des Parties contractantes non membres de la CEE. Le WP.30 envisage désormais d'adopter un nouveau règlement intérieur dans lequel la formule «hybride» ferait l'objet d'une disposition spécifique.

11. Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) a décidé de simplifier encore ses méthodes de travail en accordant le statut de membre de plein droit à toutes les Parties contractantes non membres de la CEE malgré l'existence de comités de gestion dans les trois instruments juridiques relevant de sa compétence. En premier lieu, cela s'est fait conformément aux lignes directrices du Comité exécutif. La raison de ce choix réside probablement dans le fait que la plus grande partie du temps imparti aux sessions du WP.29 était consacrée à des discussions portant sur ces instruments juridiques, jusqu'à constituer le sujet unique de certaines de ces sessions. Il a donc été jugé plus pratique, compte tenu du grand nombre d'amendements, de permettre à ces Parties contractantes de participer de plein droit aux réunions du WP.29 afin que les décisions soient prises plus rapidement au niveau du Comité de gestion et pour ne pas retarder l'entrée en vigueur de ces amendements.

B. Les cas des Groupes de travail auxquels sont confiées certaines responsabilités en vertu des dispositions de la Convention

12. L'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) ainsi que l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) stipulent tous les deux qu'un Groupe de travail de la CEE doit assumer le rôle d'organe de décision. Plus précisément, les dispositions disent ce qui suit:

AGTC, article 14: «[...] À la demande d'une Partie contractante, tout amendement au présent Accord proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.».

ATP, article 18: «Toute Partie contractante pourra proposer un ou plusieurs amendements au présent Accord. Le texte de tout projet d'amendement sera communiqué au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui le communiquera à toutes les Parties contractantes et le portera à la connaissance des autres États visés au paragraphe 1 de l'article 9 du présent Accord. Le Secrétaire général pourra également proposer des amendements au présent Accord ou à ses annexes qui lui auront été communiqués par le Groupe de travail du transport des denrées périssables du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe.».

13. Dans le cas de l'AGTC, le Groupe de travail assume la responsabilité d'un organe conventionnel, où les décisions se prennent à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes. Bien que l'AGTC ne compte actuellement aucune Partie contractante non membre de la CEE, un tel développement n'est pas exclu à l'avenir.

Dans une telle éventualité, les Parties contractantes non membres de la CEE pourraient participer de plein droit aux instances pour lesquelles le Groupe de travail fait office de comité de gestion (formule hybride).

14. Dans le cas de l'ATP, les Parties contractantes ont le choix entre transmettre des propositions directement au Secrétaire général ou de se mettre d'accord pour les transmettre à la CEE via le Groupe de travail. Afin de permettre aux Parties contractantes de participer au processus, le Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) a introduit, dans son règlement intérieur, le droit pour les Parties contractantes à l'ATP qui ne sont pas membres de la CEE de participer à part entière aux discussions portant sur ces propositions d'amendements (formule hybride).

C. Transmission directe au dépositaire sans nécessité d'adoption provisoire par le Groupe de travail (sans comité de gestion)

15. Certaines conventions ne disposent pas d'un organe conventionnel et ne mentionnent spécifiquement aucun Groupe de travail ou autre entité de l'ONU comme organisme responsable. C'est notamment le cas des Conventions relatives à l'importation temporaire ainsi que des Conventions de Vienne de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière, qui ne comportent que la disposition suivante:

«Toute Partie contractante pourra proposer un ou plusieurs amendements à la présente Convention. Le texte de tout projet d'amendement sera communiqué au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui le communiquera à toutes les Parties contractantes.».

16. En conséquence de quoi, ces Conventions prévoient le nombre d'objections requis pour empêcher l'entrée en vigueur de l'amendement proposé.

17. L'intérêt de cette formule réside dans le fait que dans le cas précis de ces Conventions, les organes de la CEE qui ont participé à l'élaboration des instruments juridiques restent intéressés à leur mise à jour et au maintien de leur pertinence. Le Groupe de travail devient alors une plate-forme de discussion permettant de maximiser la coopération et le consensus entre toutes les Parties contractantes et les parties affectées ou intéressées. On s'efforce généralement de faire en sorte que la participation à de telles discussions soit la plus large possible, sans perdre de vue que tout amendement élaboré par cette plate-forme ne pourra, au bout du compte, être soumis que par une Partie contractante pour acceptation par l'intermédiaire du processus de notification dépositaire et que l'acceptation finale de tels amendements reste la prérogative des Parties contractantes.

18. Compte tenu du fait que seules les Parties contractantes peuvent accepter ou rejeter un amendement, en vertu des Conventions elles-mêmes, il paraît logique de considérer que toutes les Parties contractantes peuvent participer à toute discussion portant sur ces instruments juridiques.

19. Puisque les Conventions de cette catégorie n'ont pas besoin d'approbation provisoire pour être transmises au dépositaire, quel est donc le rôle du Groupe de travail?

20. On peut peut-être répondre à cette question en examinant la pratique actuelle des Groupes de travail. Ainsi, par exemple, un nouvel amendement à la Convention de 1954 sur l'importation temporaire doit entrer en vigueur en mars 2015. Cet amendement a été transmis directement par le Ministère des affaires étrangères des Émirats arabes unis à la Section des traités de l'ONU à New York pour notification à toutes les Parties contractantes. Cette proposition d'amendement n'a pas été soumise, négociée ou formulée dans le cadre du WP.30. Au contraire, au titre du point de l'ordre du jour correspondant, le Groupe de travail a été informé de l'intention des Émirats arabes unis de transmettre une

proposition d'amendement; le Groupe de travail a également été informé du contenu de cette proposition. Les Parties contractantes présentes lors de cette session ont été invitées à examiner et à adopter cet amendement tel quel au moment où elles en ont reçu la notification.

21. En revanche, le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1), qui administre de facto les Conventions de Vienne de 1968, applique une pratique très différente: les Parties contractantes du monde entier peuvent soit présenter des propositions pour examen au WP.1 si elles le souhaitent, soit les transmettre directement au dépositaire à New York, en vertu des Conventions. Dans ce dernier cas, et sans consultation préalable avec d'autres Parties contractantes, il est fort probable que la proposition d'amendement soit rejetée. Cependant, si la discussion a lieu au sein du Groupe de travail auquel assistent et participent de nombreuses Parties contractantes, il est plus facile de formuler un amendement qui soit acceptable par toutes ou la plupart d'entre elles. Comme la Convention n'exige aucune forme d'approbation préalable d'une proposition d'amendement par un organisme intergouvernemental, la plate-forme ne sert logiquement qu'à faciliter les discussions. Le Groupe de travail constitue donc une plate-forme de discussion destinée à favoriser la coopération et le consensus afin de réduire le risque que les amendements se voient opposer des objections au stade ultérieur du dépositaire, mais il n'est pas une plate-forme décisionnelle habilitée à déterminer si une proposition d'amendement peut ou non être transmise aux Parties contractantes pour approbation par l'intermédiaire du dépositaire.

22. Conformément à son mandat, le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières est tenu de développer et de maintenir les Conventions. En pratique, le seul moyen de le faire efficacement sans porter atteinte aux droits des Parties contractantes non membres de la CEE au titre de ces instruments juridiques est de considérer le Groupe de travail comme un forum permettant de discuter des amendements et des nouveaux développements, d'apporter de nouvelles idées d'amendements nécessaires et de parvenir à un consensus au sujet d'amendements qui seront ensuite transmis au dépositaire par les Parties contractantes pour notification et en vue de leur acceptation par d'autres Parties contractantes.

D. Le règlement intérieur du Comité des transports intérieurs

23. Le Comité des transports intérieurs suit le règlement intérieur de la CEE. Même s'il est techniquement responsable, en tant qu'organisme de tutelle, des instruments juridiques en question – sauf de ceux qui disposent d'un comité de gestion – le CTI a en pratique délégué cette tâche à ses organes subsidiaires, les Groupes de travail. Des questions relatives au processus décisionnel ne devraient donc guère se poser au cours d'une session du Comité des transports intérieurs.

Annexe III

Liste des accords examinés dans le cadre de la présente analyse

<i>Titre abrégé</i>	<i>Nom officiel de l'Accord/de la Convention</i>
CMR:	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (1956)
Convention sur la taxation du transport de passagers:	Convention relative au régime fiscal des véhicules effectuant des transports internationaux de voyageurs (1956)
Convention sur la taxation des véhicules privés:	Convention relative au régime fiscal des véhicules routiers à usage privé en circulation internationale (1956)
Convention de 1949:	Convention de 1949 sur la circulation routière
Conventions de Vienne de 1968:	Convention de Vienne sur la signalisation routière (1968) et Convention de Vienne sur la circulation routière (1968)
APC:	Accord sur les exigences minimales pour la délivrance et la validité des permis de conduire (1975)
AGTC:	Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (1991)
ATP:	Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (1970)
ADR:	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (1957)
Accord de 1958 sur les véhicules:	Accord de 1958 concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions
Accord de 1997 sur les véhicules:	Accord de 1997 concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles
Accord de 1998 sur les véhicules:	Accord de 1998 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
Convention TIR:	Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (1975)

<i>Titre abrégé</i>	<i>Nom officiel de l'Accord/de la Convention</i>
Convention sur l'harmonisation:	Convention internationale de 1982 sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières
Convention sur les pools de conteneurs:	Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool (1994)
Convention sur l'importation temporaire, 1956:	Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (1956)
Convention sur l'importation temporaire, 1954:	Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954)
