



Conseil économique et social

Distr. générale
2 août 2012
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité de gestion de la Convention TIR de 1975

Cinquante-quatrième session

Genève, 12 octobre 2012

Point 8 b) de l'ordre du jour provisoire

Pratiques optimales: Recours à des sous-traitants

Recours à des sous-traitants

Note du secrétariat

I. Historique et mandat

1. Lors de sa cinquante-troisième session, le Comité a eu un échange de vues préliminaire sur la question des sous-traitants, sur la base du document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/7, établi par le secrétariat, ainsi que du document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/3 et du document informel n° 5 (2012), soumis par le Comité national des douanes de la République du Bélarus. Afin de se faire une idée claire de tous les enjeux, le Comité a demandé au secrétariat d'élaborer, pour examen à sa session suivante, un document récapitulatif qui fasse l'historique de la question et présente toutes les propositions de commentaires en suspens concernant l'introduction de la notion de sous-traitant dans la Convention. Les délégations ont été invitées à débattre des différentes propositions et à communiquer leurs éventuelles observations par écrit au secrétariat (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/109, par. 33).

2. Le secrétariat présente ici un historique succinct des débats tenus par la Commission de contrôle TIR (TIRExB) et le Comité de gestion TIR (AC.2) sur la question susmentionnée, ainsi que diverses propositions visant à introduire le concept de sous-traitant dans la Convention, pour examen par le Comité.

II. Précédents examens de la question des sous-traitants par la Commission de contrôle TIR et le Comité de gestion TIR

3. À sa vingt-septième session, la TIRExB a accueilli avec satisfaction le document informel n° 21 (2005), établi par le secrétariat, qui exposait les schémas logistiques modernes des opérations de transport dites «intermodales», où plusieurs transporteurs participaient à l'acheminement d'une seule cargaison. La Commission a noté que la Convention TIR prévoyait incontestablement, en particulier dans son article 2, de telles

opérations et que l'utilisation de ces schémas logistiques dans le cadre de la Convention était largement acceptée dans la pratique. La Commission a toutefois estimé que la Convention ne contenait pas de dispositions à même de garantir une application harmonisée de la Convention au niveau national en ce qui concerne le transport intermodal.

4. La TIRExB a noté que le titulaire d'un carnet TIR confiait souvent une partie de l'opération de transport à un autre transporteur, qui était généralement appelé «sous-traitant». C'est pourquoi, la Commission a décidé d'examiner les questions suivantes:

a) Un sous-traitant peut-il effectuer une opération de transport TIR sous le couvert d'un carnet TIR délivré à une autre personne (titulaire)?

b) Si oui, dans quelles conditions (s'il en existe) cette opération peut-elle être effectuée? De telles conditions doivent-elles figurer dans les dispositions juridiques de la Convention TIR ou ailleurs?

5. La Commission a estimé que la Convention TIR ne devrait pas constituer un obstacle aux pratiques modernes en matière de logistique et qu'en conséquence les opérations de transport effectuées par un «sous-traitant» devraient pouvoir s'intégrer d'une manière ou d'une autre dans le régime TIR. Toutefois, la TIRExB n'a pas été en mesure de parvenir à un consensus sur cette question. Diverses opinions ont été exprimées, notamment les suivantes:

a) D'après la Convention TIR, le titulaire du carnet TIR est seul responsable du bon déroulement de l'opération de transport TIR. Il peut externaliser une opération de transport (contrat) mais pas ses responsabilités. Il est donc libre de rechercher des sous-traitants fiables, mais le fait à ses propres risques. Les autorités douanières n'ont pas à s'intéresser aux sous-traitants; en conséquence, aucun amendement ni nouvelle note explicative ou nouveau commentaire aux dispositions de la Convention TIR ne s'impose à cet égard;

b) Quelques membres ont estimé eux aussi que le titulaire du carnet TIR était seul responsable, mais ont considéré qu'il faudrait ajouter une nouvelle note explicative ou un nouveau commentaire, éventuellement à l'alinéa *o* de l'article premier, afin de garantir une approche commune au niveau national;

c) D'autres membres ont estimé que les risques de fraude douanière étaient plus élevés lorsque des sous-traitants étaient associés à des opérations de transport TIR et qu'en conséquence celles-ci devaient faire l'objet d'un certain nombre de dispositions, dont la principale devrait préciser que peuvent accéder au régime TIR non seulement les titulaires du carnet TIR mais aussi tous leurs sous-traitants. Le représentant de l'IRU a indiqué que cette question était également débattue au sein de l'IRU, qui avait élaboré des règles permettant de couvrir les cas où des carnets TIR étaient délivrés à des titulaires recourant à des sous-traitants pour des transports TIR (voir document informel n° 14 (2005)) (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2006/5, par. 19 à 21).

6. À sa vingt-huitième session, la Commission a poursuivi l'examen de la question sur la base du document informel n° 2 (2006), établi par le secrétariat. Dans ce document, le secrétariat s'était efforcé de résumer les débats en dégagant deux principales manières d'aborder la question des sous-traitants dans le cadre de l'application de la Convention TIR, la première consistant à accepter de facto les sous-traitants mais pas à les reconnaître *de jure* (ce qui faisait porter toute la responsabilité au titulaire de carnet TIR agréé), la seconde consistant à introduire une prescription stipulant que tous les sous-traitants devaient être agréés conformément aux prescriptions de la deuxième partie de l'annexe 9, au même titre que toute personne souhaitant utiliser le régime TIR. La Commission a précisé que le recours à des sous-traitants ne se limitait pas à l'application intermodale du régime TIR. En

fait, le cas de figure se produisait souvent dans les situations où plusieurs transporteurs unimodaux successifs participaient à une seule et même opération de transport TIR.

7. Au cours des débats, il a été fait observer que les douanes pourraient avoir intérêt à n'avoir affaire qu'à un seul débiteur, en l'occurrence le titulaire du carnet TIR. Or, en vertu des dispositions juridiques de l'article 8.7 de la Convention TIR, les douanes devaient, dans la mesure du possible, requérir le paiement de toutes les personnes directement redevables avant d'introduire une réclamation près l'association garante. On ne saurait donc faire abstraction de l'existence du sous-traitant.

8. Compte tenu de tous ces éléments et en prévision d'autres débats, la Commission a provisoirement tiré les conclusions suivantes:

a) Le recours à des sous-traitants dans le cadre du régime TIR n'est, en principe, pas contraire aux dispositions et à l'esprit de la Convention TIR;

b) Lorsqu'un sous-traitant effectue une opération de transport TIR sous le couvert d'un carnet TIR délivré à un titulaire agréé, sa situation est comparable à celle d'une personne agissant au nom du titulaire. En cas d'infraction, le sous-traitant peut donc devenir, aux termes de l'article 8.7, l'une des personnes directement redevables, conformément à la législation nationale;

c) Des renseignements sur le ou les sous-traitants de fait devraient figurer dans le carnet TIR ou y être annexés. Il conviendrait d'établir certaines règles autorisant les douanes à faire la distinction entre le recours légitime à un sous-traitant et la transmission illicite d'un carnet TIR à un tiers (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2006/16, par. 11 à 14).

9. À sa vingt-neuvième session, après avoir procédé à un échange général de vues sur le concept de sous-traitant lors de l'établissement de la version finale du texte du rapport sur sa vingt-huitième session, la Commission a examiné le document informel n° 7 (2006) établi par le secrétariat TIR et contenant des propositions tendant à faire figurer les sous-traitants dans la Convention TIR. Certains membres ont estimé que les sous-traitants devaient satisfaire aux critères énoncés à la deuxième partie de l'annexe 9. Pour d'autres, si un sous-traitant obtenait de facto le même statut que le titulaire du carnet TIR lui-même, cela enlèverait toute souplesse à l'application du système TIR. On a fait observer que souvent, il était fait appel à un sous-traitant pour couvrir uniquement une distance limitée (par exemple entre le port et l'entrepôt des douanes le plus proche), sur le territoire d'un même pays, et qu'il était par conséquent déraisonnable d'attendre de ce sous-traitant qu'il satisfasse aux mêmes critères que les titulaires de carnets TIR agréés. À cet égard, il a été affirmé que la relation entre le titulaire du carnet TIR et le sous-traitant devrait être considérée comme une relation purement privée ou commerciale, sans aucun transfert de responsabilité financière, comme par exemple dans la Convention CMR. La Commission a toutefois reconnu qu'il serait difficile de soutenir ce point de vue eu égard à l'application de l'article 8.7. Si dans une situation donnée, le sous-traitant était identifié au regard de la loi comme étant directement redevable, il serait alors impossible d'ignorer son existence ou sa responsabilité.

10. Faute de pouvoir adapter une position commune sur ce point de droit, les membres de la Commission se sont rendu compte qu'ils devaient aborder la question de l'existence de facto des sous-traitants afin d'éviter que l'absence, dans la Convention TIR, de toute information sur les sous-traitants ne soit considérée par les Parties contractantes comme une interdiction claire de toute sous-traitance. C'est pourquoi la Commission a demandé au secrétariat de développer davantage sa proposition de note explicative à l'article 1 o) de la Convention, pour examen à sa prochaine session (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2007/4, par. 10 et 11).

11. À sa trentième session, la Commission a examiné plusieurs manières d'introduire le principe de sous-traitance dans le texte de la Convention TIR, sur la base du document informel n° 12 (2006). Elle est arrivée à la conclusion qu'aucune des options proposées ne répondait aux trois questions de base à prendre en considération pour permettre une bonne utilisation de la sous-traitance dans le cadre du régime TIR:

a) Le sous-traitant doit-il être habilité à utiliser le régime TIR, conformément aux dispositions de la deuxième partie de l'annexe 9 de la Convention?

b) Le sous-traitant est-il considéré comme une des personnes directement redevables, comme indiqué au paragraphe 7 de l'article 8, ce qui nécessiterait que les autorités douanières, en cas de non-respect de la Convention, adressent une demande de paiement au sous-traitant avant d'introduire une réclamation près l'association nationale garante?

c) Dans la pratique, comment les autorités douanières font-elles la distinction entre le sous-traitant et un tiers à qui le détenteur n'est pas autorisé à transférer le carnet TIR?

12. La Commission a estimé que l'avis de l'industrie des transports à ce sujet devait également être pris en considération. À cet égard, l'IRU a informé la Commission des diverses opinions exprimées par les associations nationales garantes. Certaines estimaient que l'utilisation de sous-traitants était une pratique établie et que, par conséquent, elle devrait être mentionnée dans la Convention. Pour d'autres il n'y avait pas de droit automatique à la sous-traitance: les sous-traitants devraient être habilités conformément aux dispositions de la deuxième partie de l'annexe 9 de la Convention ou, du moins, devraient faire l'objet d'une vérification par les associations. Afin de progresser dans l'examen de cette question, la Commission a invité le secrétariat, en coopération avec l'IRU, le Président de la Commission et la Commission européenne, à analyser la situation et à établir un nouveau document qui serait examiné à une de ses sessions suivantes (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2007/5, par. 11 et 12).

13. À sa trente-deuxième session, la TIRExB a étudié le document informel n° 4 (2007). Le secrétariat y résumait les débats de la Commission tenus au cours des deux dernières années, en vue de lui permettre de revoir comment il conviendrait d'orienter les débats sur la question. La TIRExB a noté que plusieurs pays autorisaient les titulaires des carnets TIR à conclure des accords avec des sous-traitants conformément à leur réglementation nationale selon laquelle, en pareil cas, la responsabilité pouvait rester attachée au titulaire du carnet TIR habilité ou être transférée au sous-traitant. Certains membres de la Commission ont déclaré que l'on perdrait toute souplesse dans l'application selon la réglementation nationale si le concept de sous-traitance était officiellement introduit dans le texte de la Convention et si les conditions de la deuxième partie de l'annexe 9 s'appliquaient pareillement aux titulaires habilités comme aux sous-traitants. D'autre part, certains membres ont fait valoir qu'en raison de l'application du processus d'habilitation aux transporteurs, le statut du système TIR en tant que système de transit fiable et sûr avait été affermi. Autoriser son utilisation par des sous-traitants non habilités irait à l'encontre de tous les efforts entrepris au cours de la dernière décennie pour assurer sa viabilité à long terme. Développant cet aspect, la TIRExB s'est demandé s'il ne conviendrait pas d'élaborer une série de critères distincts, moins stricts, pour les sous-traitants. Il a été décidé de ne pas, pour l'heure, poursuivre cette idée car un tel mécanisme d'habilitation supplémentaire pourrait être difficile à contrôler.

14. La TIRExB, poursuivant sur cette question, a décidé d'obtenir davantage de renseignements sur l'application du concept de sous-traitance au niveau national, y compris les dispositions pertinentes en matière de responsabilité. Le secrétariat a été prié d'établir, pour la session suivante, aux fins d'une enquête, un bref questionnaire qui serait distribué

aux points de contact douanier nationaux TIR et aux associations nationales. La TIRExB a demandé que l'on réalise cette enquête en tenant compte de celle qui avait été effectuée par la Commission en 1999 et dont il ressortissait notamment que 14 des 39 pays ayant répondu autorisaient la réalisation d'opérations TIR par des personnes autres que le titulaire du carnet TIR (voir AC.2/WP.30, document informel n° 5 de 1999) (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2007/7, par. 14 à 16).

15. À sa trente-huitième session, la Commission a accueilli avec satisfaction le document informel n° 10 (2008) établi par le secrétariat et contenant les résultats de l'enquête par questionnaire sur le recours à des sous-traitants qu'elle avait menée pendant l'été 2008. La Commission a noté avec satisfaction qu'outre la Communauté européenne, qui avait envoyé une réponse groupée, 27 administrations douanières et 34 associations nationales avaient répondu au questionnaire. La Commission a estimé qu'il ressortait clairement des réponses que si une majorité de pays et d'associations nationales autorisaient le recours à des sous-traitants, un certain nombre de pays et d'associations ne le faisaient pas, principalement pour des raisons juridiques et que s'agissant de l'autorisation de recourir à des sous-traitants, certains pays se montraient apparemment plus exigeants à l'égard du titulaire du carnet TIR enregistré sur leur propre territoire qu'à l'égard de sous-traitants étrangers se présentant à leurs frontières. En cas d'infraction, le titulaire du carnet TIR était généralement tenu pour responsable, souvent en même temps que le sous-traitant.

16. Une majorité de pays ayant indiqué que le recours à des sous-traitants n'avait jusque-là posé aucun problème juridique ou pratique, la Commission a estimé que pour l'heure, il ne semblait pas raisonnable de proposer d'apporter des modifications à la Convention TIR. Toutefois, pour qu'à l'avenir la continuité du service fourni par des sous-traitants soit assurée, la Commission a décidé de recommander que, dès lors que les autorités douanières du pays de départ acceptent un carnet TIR présenté par une personne autre que le titulaire du carnet TIR agréé, ledit carnet soit accepté sans exigences supplémentaires par les autorités douanières des autres pays concernés par l'opération de transport TIR. Enfin, la Commission a invité les pays qui n'acceptaient pas encore l'utilisation de carnets TIR par des personnes autres que les titulaires de carnets TIR agréés à se poser la question de savoir, à la lumière des résultats du questionnaire, si leurs politiques nationales pouvaient bénéficier d'un réexamen de cette position (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2009/4, par. 8 et 9).

17. À sa quarante-septième session, le Comité de gestion de la Convention TIR a approuvé les rapports de la Commission de contrôle sur ses trente-sixième et trente-septième sessions figurant respectivement dans les documents ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2009/1 et ECE/TRANS/WP.30/2009/2. En outre, il a pris note du rapport oral du Président par intérim de la Commission sur la trente-huitième session de la Commission. Il a accueilli avec satisfaction le document informel n° 4 (2009) contenant le résumé des résultats d'une enquête, menée par la Commission, relative au recours à des «sous-traitants» au niveau national. Le Comité a dit partager l'opinion de la Commission, selon laquelle une majorité de pays ayant indiqué que le recours à des sous-traitants n'avait jusque-là posé aucun problème juridique ou pratique, il ne semblait pas nécessaire d'apporter des modifications juridiques à la Convention (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/97, par. 8).

18. À sa quarante-huitième session, le Comité a approuvé les rapports de la TIRExB sur ses trente-huitième (décembre 2008) et trente-neuvième sessions (mars 2009) figurant respectivement dans les documents ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2009/4 et ECE/TRANS/WP.30/2009/5. Suivant la proposition de la Communauté européenne, le Comité a décidé d'examiner séparément, à sa session suivante, une recommandation de la TIRExB concernant le recours aux sous-traitants dans le cadre du régime TIR telle qu'elle était

formulée au paragraphe 9 du document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2009/4 (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/99, par. 8 et 9).

19. À sa quarante-neuvième session, le Comité a examiné dans le détail le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/7 qui renfermait une proposition du secrétariat visant à ajouter un nouveau commentaire à l'alinéa *o* de l'article premier de la Convention traitant de l'utilisation du carnet TIR par d'autres personnes que le titulaire, en l'occurrence les «sous-traitants». Plusieurs délégations ont estimé qu'il était prématuré de décider du libellé d'un commentaire ou de toute autre disposition tant que la question de la responsabilité du titulaire du carnet TIR ou du sous-traitant n'aurait pas été abordée et dûment tranchée. D'autres délégations ont fait observer que les titulaires de carnets TIR recouraient depuis de nombreuses années à des sous-traitants pour s'acquitter de leurs obligations commerciales, en sachant pertinemment que cela ne remettait pas en cause la responsabilité du titulaire du carnet TIR, telle que prévue par les dispositions de la Convention TIR. En l'absence de consensus, le Comité a décidé de reprendre l'examen de la question à sa session suivante. Dans l'intervalle, les Parties contractantes ont été priées d'étudier consciencieusement la proposition au niveau national et de soumettre leurs inquiétudes éventuelles, par écrit, au secrétariat, qui se chargerait d'en faire part à l'ensemble des Parties contractantes. Afin de faciliter les débats à venir, le Comité a également demandé au secrétariat de faire reproduire sous une cote officielle le document informel n° 4 (2009) de sa quarante-septième session, qui renfermait le résumé des résultats d'une enquête de la TIRExB sur le recours à des sous-traitants au niveau national, pour qu'il l'examine à sa prochaine session (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/101, par. 30).

20. À sa cinquante-deuxième session, le Comité a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/7, établi par le secrétariat, qui contenait les conclusions de la TIRExB sur la question de la sous-traitance, auxquelles elle était parvenue après de longues discussions, ainsi qu'une proposition de nouveau commentaire à l'alinéa *o* de l'article premier. Le Comité a en outre pris note du document n° 9 (2010), transmis par le Comité d'État des douanes de la République du Bélarus, qui contenait plusieurs réserves sur la façon de soumettre le projet de commentaire. Faute de temps, le Comité a décidé de revenir sur cette question à sa session suivante. Afin de faciliter les préparatifs des délégations, le Comité a prié le secrétariat de faire distribuer le document n° 9 (2010) sous une cote officielle aux fins d'examen (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/107, par. 34).

21. À sa cinquante-troisième session, le Comité a eu un échange de vues préliminaire sur la question des sous-traitants, sur la base du document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/7, établi par le secrétariat, ainsi que du document ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2012/3 et du document informel n° 5 (2012), soumis par le Comité national des douanes de la République du Bélarus. Afin de se faire une idée claire de tous les enjeux, le Comité a demandé au secrétariat d'élaborer, pour examen à sa session suivante, un document récapitulatif qui fasse l'historique de la question et présente toutes les propositions de commentaires en suspens concernant l'introduction de la notion de sous-traitant dans la Convention. Les délégations ont été invitées à débattre des différentes propositions et à communiquer leurs éventuelles observations par écrit au secrétariat (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/109, par. 33).

III. Proposition du secrétariat

22. En l'absence de tout problème juridique ou pratique posé par le recours à des sous-traitants et pour qu'à l'avenir la continuité du service fourni par des sous-traitants soit assurée, le secrétariat propose d'ajouter un nouveau commentaire à l'alinéa *o* de l'article premier de la Convention, comme suit:

«Commentaire à l'alinéa o de l'article premier

Utilisation du carnet TIR par une ou plusieurs personnes autres que le titulaire:

Certaines Parties contractantes acceptent qu'avec l'accord du titulaire du carnet TIR, un ou plusieurs tiers effectuent tout ou partie d'une opération de transport TIR au moyen d'un carnet TIR délivré au titulaire. Dans ces Parties contractantes, lorsqu'une ou plusieurs personnes autres que le titulaire du carnet TIR présentent le carnet TIR au bureau de douane de départ, le titulaire doit, pour prouver qu'il a donné son accord, indiquer à la rubrique 11 de la page de couverture du carnet TIR les informations suivantes:

- a) Le nom de la ou des personnes exécutant tout ou partie de l'opération de transport TIR;
- b) La mention «agissant au nom de», suivie
- c) Du nom du titulaire du carnet TIR.

À la rubrique 12 de la page de couverture devrait figurer la signature du titulaire du carnet TIR.

Dès lors que le bureau de douane de départ accepte le carnet TIR dûment rempli, il est recommandé à toutes les autres autorités compétentes, de passage et au bureau de douane de destination, impliquées dans l'opération de transport TIR, d'accepter ledit carnet sans exigences supplémentaires (voir ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2010/7, par. 3 et 4).».

IV. Proposition du Bélarus

23. L'objectif de la proposition du Bélarus est de couvrir l'utilisation d'un carnet TIR par plusieurs personnes successives quand il est établi que le transport sera effectué par plusieurs titulaires. En outre, cette proposition vise à couvrir les situations dans lesquelles le recours à un titulaire supplémentaire devient nécessaire au cours d'un transport.

«Commentaire à l'alinéa o de l'article premier

Utilisation du carnet TIR par plusieurs titulaires successifs au cours d'un même transport TIR:

L'utilisation du carnet TIR par plusieurs titulaires successifs au cours d'un même transport est autorisée. Dans de tels cas, l'association garante qui délivre le carnet TIR fournit sur la page de couverture du carnet TIR, les informations suivantes:

- a) À la rubrique 3: le nom du premier titulaire du carnet TIR;
- b) À la rubrique 11: le nom de la personne suivante qui sera titulaire du carnet TIR. Les informations inscrites à la rubrique 11 doivent être certifiées de la manière prévue à la rubrique 4 de la page de couverture du carnet TIR;
- c) À la rubrique 12: la signature du premier titulaire du carnet TIR.

Quand un ou plusieurs titulaires supplémentaires deviennent nécessaires au cours d'un transport TIR, le premier titulaire du carnet TIR doit fournir aux autorités douanières des bureaux de passage une confirmation écrite de la possibilité qu'il y ait un ou plusieurs titulaires supplémentaires, confirmation émanant de l'association garante de la Partie contractante sur le territoire de laquelle le transport TIR va être

poursuivi par un ou plusieurs titulaires supplémentaires, et dont les autorités douanières devront effectuer les opérations TIR nécessaires. Le premier titulaire doit alors remplir les rubriques 3 et 11 de la page de couverture du carnet TIR, comme indiqué dans la première partie du présent commentaire; effectuer les changements dans les différentes rubriques pertinentes des volets n° 1 et n° 2 du carnet TIR; et garantir, par sa signature, la véracité des renseignements fournis. Dans ce cas, la confirmation écrite susmentionnée produite par l'association garante (ou une copie de ce document), doit être jointe au carnet TIR.

Dès lors que le bureau de douane de départ accepte le carnet TIR dûment rempli, toutes les autres autorités compétentes des bureaux de douane, de passage et du bureau de douane de destination, impliquées dans l'opération de transport TIR acceptent ledit carnet remis par un des titulaires mentionnés dans le carnet, sans exigences supplémentaires.

En cas de violation de la procédure TIR et de nécessité d'appliquer les dispositions de la Convention TIR concernant les obligations de payer les droits et frais de douane relatifs à l'importation ou l'exportation, y compris les dispositions de l'article 38 de la Convention TIR, le premier titulaire et les titulaires supplémentaires assument la même responsabilité, comme le prévoit la Convention TIR (document informel n° 5 (2012)).».

V. Examen par le Comité

24. Le Comité est invité à examiner les deux propositions à la lumière de l'historique de l'examen par la TIRExB et par le Comité de la question du recours à des sous-traitants dans le cadre de la procédure TIR.
