



Commission économique pour l'Europe**Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports****166^e session**

Genève, 5 (après-midi), 6 et 7 (matin) juin 2024
Point 3 de l'ordre du jour provisoire

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

**Comité de gestion de la Convention TIR
de 1975****Quatre-vingt-troisième session**

Genève, 5 (matin) juin 2024
Point 3 de l'ordre du jour provisoire

**Activités et administration de la Commission
de contrôle TIR**

**Administration de la Commission de contrôle TIR
et du secrétariat TIR**

**Mode de financement des activités de la Commission
de contrôle TIR et du secrétariat TIR**

**Mode de financement des activités de la Commission
de contrôle TIR et du secrétariat TIR****Note du consultant****I. Mandat – Cadre général**

1. Le Comité de gestion TIR (AC.2) a exprimé, à sa soixante-seizième session (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/155, par. 17), ses préoccupations concernant la situation financière et le budget futurs de la Commission de contrôle TIR (TIRExB) et du secrétariat TIR, sachant que le nombre de carnets TIR utilisés allait continuer de diminuer. Il a formulé les recommandations ci-après concernant la viabilité du fonctionnement du secrétariat TIR, qui constituent les éléments de base du mandat pouvant être confié à un consultant :

a) Commencer à réfléchir aux sources de financement supplémentaires qui pourraient être envisagées pour alimenter le budget de la TIRExB et du secrétariat TIR, notamment en ayant à l'esprit que, bien que plusieurs tentatives aient été faites en ce sens, une contribution provenant du budget ordinaire de l'Organisation des Nations Unies (ONU) semble peu probable. Au besoin, il conviendrait aussi de s'efforcer de modifier le Fonds d'affectation spéciale TIR de façon à rendre possible la réception de fonds préaffectés ou non préaffectés provenant de plusieurs donateurs en réduisant le plus possible les contraintes administratives.

b) Revoir l'accord actuel entre la Commission économique pour l'Europe (CEE) et l'Union internationale des transports routiers (IRU) afin d'en faciliter l'application, y compris en ce qui concerne la gestion des déficits ou excédents.

c) Examiner tous les documents existants, tels que la Convention TIR, l'accord entre la CEE et l'IRU, les recommandations du Bureau des services de contrôle interne (BSCI), les décisions et recommandations de l'AC.2 et les documents relatifs au Fonds d'affectation spéciale TIR, et élaborer une série de modifications et de propositions visant, d'une part, à affiner le mécanisme et les pratiques de financement existants et, d'autre part,



à permettre au secrétariat TIR de recevoir des ressources financières additionnelles parallèlement à celles obtenues au moyen du mécanisme de financement existant. Les mécanismes de financement concernés devraient englober à la fois le régime TIR et le régime e-TIR.

d) Consulter les parties prenantes lors de l'élaboration des propositions.

2. Le Comité de gestion TIR a pris note, à sa quatre-vingt-deuxième session (ECE/TRANS/WP.30/AC2/167, par. 19 à 21), des informations fournies par le consultant, C. Moreno, concernant les principaux problèmes que posait l'arrangement provisoire actuel pour le financement de la TIRExB et du secrétariat TIR, et a demandé aux représentants de communiquer au secrétariat, le 20 mars 2024 au plus tard, leurs contributions et leurs vues sur les conclusions préliminaires de M. Moreno. Le secrétariat établira, sur la base des contributions reçues et en coopération avec le consultant, la TIRExB et, au besoin, le Bureau exécutif de la CEE, la première version d'un document officiel pour examen par le Comité, si possible, à sa session extraordinaire en juin.

3. Le présent document donne un aperçu des principaux problèmes liés à l'arrangement provisoire actuel relatif au financement de la TIRExB et du secrétariat TIR et contient des propositions concernant les moyens de résoudre ces problèmes et de simplifier le processus de financement. En outre, afin d'appuyer les activités de la TIRExB et du secrétariat TIR au moyen de ressources extrabudgétaires supplémentaires, il est également proposé de transformer le Fonds d'affectation spéciale TIR en un fonds d'affectation spéciale multipartenaires.

II. Financement actuel de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR

A. Introduction

4. Depuis leur création en 1999, la TIRExB et le secrétariat TIR sont financés au moyen de fonds extrabudgétaires provenant d'un prélèvement sur chaque carnet TIR délivré par l'organisation internationale à laquelle il est fait référence dans l'article 6 de la Convention TIR¹.

5. Le Fonds d'affectation spéciale TIR a été créé en 1998 pour recueillir les recettes perçues pour financer la TIRExB et le secrétariat TIR. Selon le premier paragraphe de l'article 13 de l'annexe 8 de la Convention, « le fonctionnement de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR est financé, en attendant de trouver d'autres sources de financement, par un montant par carnet TIR distribué par l'organisation internationale... ». Ce montant est approuvé par le Comité de gestion et fixé en fonction : a) du budget et du plan de dépenses de la TIRExB et du secrétariat TIR tels qu'approuvés par le Comité de gestion ; b) d'une prévision du nombre de carnets TIR qui seront délivrés, tel que déterminé par l'organisation internationale. Après approbation du plan de dépenses de la TIRExB et du secrétariat TIR par le Comité de gestion, l'organisation internationale autorisée doit verser les fonds à l'avance.

6. L'article 13 se poursuit ainsi : « Au terme d'une période initiale de deux ans, les Parties contractantes à la Convention envisagent le financement de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR par le budget ordinaire de l'ONU. Cela n'exclut pas une prorogation des dispositions financières initiales si un financement de l'ONU ou d'autres sources venait à faire défaut. ». Le Comité de gestion TIR a rappelé à de nombreuses reprises le rôle important joué par la Convention TIR, qui est l'un des instruments internationaux les plus efficaces en matière de facilitation des transports internationaux et de commerce. Au fil des années, la Convention TIR a étendu sa portée géographique au-delà de la région de la

¹ Une organisation internationale sera autorisée par le Comité de gestion à assumer la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement efficaces d'un système de garantie internationale. Cette autorisation sera maintenue aussi longtemps que l'organisation satisfera aux conditions et aux prescriptions définies dans la troisième partie de l'annexe 9.

CEE (soixante-dix-huit Parties contractantes en février 2024). Pour ces raisons, le Comité de gestion TIR a souligné qu'il était de la plus haute importance que la gestion quotidienne de la Convention TIR soit assurée par la TIRExB et le secrétariat TIR dans un environnement stable et soit indépendante de toute décision prise par des tiers ou des intérêts particuliers d'intervenants extérieurs à l'ensemble des Parties contractantes à la Convention².

7. Malgré le soutien résolu du Comité de gestion TIR et l'action menée par la Secrétaire exécutive de la CEE en vue de faire inscrire le coût du secrétariat TIR au budget ordinaire de l'ONU, le « mécanisme de financement provisoire » actuel reposant sur le prélèvement d'un montant par carnet TIR a été la seule source des fonds annuels nécessaires au fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR.

8. Le système de financement de la TIRExB et du secrétariat TIR au moyen d'un montant par carnet TIR devait être temporaire et il était prévu qu'il soit remplacé par un financement direct au titre du budget ordinaire de l'ONU ou par d'autres sources. Cela ne s'est jamais produit et le système temporaire est resté en place.

B. Modalités de prélèvement et de transfert, pour chaque carnet TIR, d'un montant destiné à financer le fonctionnement de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR

9. Les modalités de financement du fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR, telles qu'approuvées par le Comité de gestion³, sont énoncées dans l'accord conclu entre la CEE et l'IRU et s'appliquent dans l'ordre suivant :

a) Le secrétariat de la CEE élabore pour le fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR un projet de budget selon les principes de la budgétisation par activité (août).

b) La TIRExB établit le projet de budget (septembre).

c) Le secrétariat de la CEE élabore un document comprenant le projet de budget établi par la TIRExB pour approbation par le Comité de gestion TIR et en envoie une copie à l'IRU pour information (septembre).

d) Le secrétariat de la CEE demande à l'IRU de lui indiquer le nombre de carnets TIR qu'elle compte distribuer au cours de l'année à venir (septembre).

e) L'IRU communique au Comité de gestion TIR pour examen le nombre de carnets TIR qu'elle compte distribuer pendant l'année à venir (septembre-octobre).

f) Le Comité de gestion TIR approuve le budget et le montant net que l'IRU doit transférer et prend note des prévisions établies par l'IRU. Il approuve le montant par carnet TIR mentionné au paragraphe 1 de l'article 13 de l'annexe 8, en tenant compte du calcul effectué par le secrétariat de la CEE à partir des prévisions communiquées par l'IRU (septembre-octobre).

g) L'IRU transfère le montant net approuvé par le Comité sur le compte bancaire désigné de la CEE (mi-novembre).

C. Règlement des déficits et des excédents résultant de l'application du système actuel

10. L'annexe II de l'accord entre la CEE et l'IRU prévoit que si le montant facturé, tel que validé par un certificat d'audit délivré par l'auditeur externe indépendant de l'IRU, est supérieur à celui initialement transféré par l'IRU, le Comité de gestion en sera informé à sa session de printemps et le montant excédentaire sera transféré par l'IRU sur le compte

² Voir les documents suivants : document informel n° 3 (2004) ; TRANS/2002/16 ; TRANS/WP.30/AC.2/63 ; TRANS/WP.30/AC.2/59 ; TRANS/WP.30/AC.2/57.

³ Voir l'annexe II de l'accord entre la CEE et l'IRU, intitulée « Financement du fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR : étapes, procédures et calendrier ». L'accord a été approuvé par le Comité de gestion TIR à sa soixante-dix-huitième session (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/159, par. 31).

bancaire désigné de la CEE (avant le 15 mars). Ce montant apparaît sur le compte de la CEE, qu'il faut prendre en considération pour l'exercice budgétaire suivant. Si le montant facturé est inférieur au montant initialement transféré par l'IRU, le Comité de gestion TIR indiquera ce montant dans le montant par carnet TIR à appliquer lors du prochain exercice budgétaire pour compenser la différence et assurer le financement du fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR. Si le montant facturé est inférieur au montant initialement transféré par l'IRU pour assurer le financement du fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR pour la dernière année de l'accord, ou à l'expiration de celui-ci, la différence sera absorbée par l'IRU sans recours.

11. Depuis l'accord entre la CEE et l'IRU pour la période 2020-2022, donc également pendant la durée de l'accord actuel pour la période allant de 2023 à 2025 inclus, un nouveau paragraphe 4 prévoit qu'« en concluant cet accord, l'IRU confirme que la CEE n'a aucun montant à payer à l'IRU pour le financement des opérations de la TIRExB et du secrétariat TIR résultant de la mise en œuvre des accords précédents et actuels signés entre la CEE et l'IRU ».

D. Principaux problèmes rencontrés avec le système actuel de tarification du carnet TIR

12. L'accord temporaire actuel pour le financement de la TIRExB et du secrétariat TIR repose sur le nombre de carnets TIR prévus et délivrés. Le budget est établi par le secrétariat TIR et approuvé par le Comité de gestion. L'IRU informe par courrier, en septembre de chaque année, le secrétariat de la CEE du nombre de carnets TIR qu'elle compte délivrer au cours de l'année à venir. De 2015 à 2023, les nombres prévus par l'IRU ont été nettement plus élevés que les nombres réels de carnets TIR effectivement délivrés. Le financement du fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR étant lié à la vente des carnets TIR, le Comité de gestion a approuvé une augmentation du montant prélevé par carnet TIR pour faire face aux dépenses estimées. En conséquence, l'IRU a enregistré des déficits pendant toutes ces années.

13. L'exemple le plus récent concerne l'application de l'accord entre la CEE et l'IRU pour la période 2020-2022. L'IRU a versé à la CEE 3 733 281 francs suisses et a recouvré 3 164 719 francs suisses par refacturation du montant dû par carnet TIR. En conséquence, les comptes de l'IRU présentaient un déficit de 568 561 francs suisses à la fin de 2022, ainsi qu'un déficit absorbé en 2019 de 134 808 francs suisses, soit un total de 703 370 francs suisses.

14. Le nombre de carnets TIR délivrés en 2023 (509 395) était également inférieur aux prévisions de l'IRU (564 000) et l'IRU a donc enregistré un déficit interne de 110 482 francs suisses⁴. En outre, il arrive souvent que l'IRU n'applique pas le montant convenu par carnet TIR, tel qu'approuvé par le Comité de gestion, sur la base d'une prévision. La raison fréquemment invoquée par l'IRU est que le montant approuvé par le Comité de gestion est difficile à appliquer dans la conjoncture financière compétitive et difficile que connaît le secteur des transports⁵.

15. Le nombre le plus élevé de carnets TIR délivrés (3 599 850) a été enregistré en 2006, et le moins élevé en 2022 (453 830). La diminution du nombre de carnets TIR délivrés nécessite de facturer un montant plus élevé par carnet TIR. Ainsi, la conjoncture étant très compétitive dans le secteur des transports, il risque d'être difficile pour l'IRU d'appliquer en 2023 le montant de 2,25 dollars des États-Unis par carnet TIR, approuvé par le Comité de gestion, qui est requis par la Convention.

16. Le système prévoit que c'est au Comité de gestion qu'il revient d'approuver le montant à facturer par carnet TIR, mais il est également admis que l'application d'un montant

⁴ Voir le rapport d'audit et la lettre d'observations pour l'année 2023 (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2024/4).

⁵ Voir le document ECE/TRANS/WP.30/2020/3/Rev.1, en date du 31 mars 2021, intitulé « Baisse des ventes de carnets TIR » (par. 34), qui présente sous une forme synthétique les réponses reçues des Parties contractantes et des autorités douanières, et qui souligne que les prix des carnets TIR ne sont plus compétitifs et recommande de les réduire.

inférieur est une décision commerciale qui relève de l'organisation internationale. En principe, on pourrait faire valoir qu'en raison de son mandat et de ses privilèges et immunités, la CEE ne devrait pas être associée à des activités commerciales relevant du droit privé, telles que l'approbation du montant à facturer par carnet TIR.

III. Recommandations – Propositions de modifications

A. Simplifier le processus de financement actuel en adoptant un système forfaitaire

17. Pour simplifier le processus de financement et remplacer le système actuel, il est proposé de passer à un système forfaitaire. L'adoption d'un système forfaitaire éliminerait les principaux problèmes rencontrés avec le système reposant sur le nombre de carnets TIR délivrés et prévus. En effet, au fil des années, l'organisation internationale (IRU) a financé la TIRExB et le secrétariat TIR indépendamment du nombre de carnets TIR délivrés. Selon les dispositions de la Convention TIR et de l'accord entre la CEE et l'organisation internationale (IRU), le nombre de carnets TIR délivrés n'est pas déterminant. Le budget et le plan de dépenses de la TIRExB et du secrétariat TIR pourraient donc être approuvés par le Comité de gestion sans prendre en considération le nombre de carnets TIR délivrés⁶.

18. Comme il apparaît dans le tableau ci-dessous, à l'exception de l'année 2014, le nombre de carnets TIR prévu a toujours été supérieur au nombre de carnets délivrés. En conséquence, l'IRU a enregistré des déficits pendant toutes ces années. D'autre part, il est clairement établi qu'il n'y a pas de lien direct entre le nombre de carnets TIR délivrés et le budget TIR annuel approuvé.

19. Dans le cadre du système forfaitaire proposé, la ou les organisations internationales accepteraient de verser à la CEE, en novembre de chaque année, le montant du budget pour l'année suivante permettant de financer le coût du fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR à partir des revenus générés par cette ou ces organisations internationales dans le cadre des activités liées au régime TIR. Cela permettrait notamment de faciliter l'application du système eTIR, d'éliminer les déficits internes de l'IRU, de ne plus avoir à prévoir le nombre de carnets TIR et de se passer de la participation du Comité de gestion à l'approbation du montant à facturer par carnet TIR. En outre, l'adoption d'un système forfaitaire permettrait de lever l'ambiguïté possible et de clore le vieux débat concernant l'utilisation du terme « prélèvement », qui est souvent utilisé en relation avec des mesures fiscales, alors que la collecte de fonds, telle que visée à l'article 13 de l'annexe 8, devrait être considérée comme une compensation pour les coûts supportés par la TIRExB et le secrétariat TIR⁷. L'organisation internationale continuera d'être autorisée par le Comité de gestion à assumer la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement efficaces d'un système de garantie international et financera le coût du fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR.

⁶ L'IRU est d'avis qu'il est artificiel d'établir un lien entre le coût du financement de la TIRExB et du secrétariat TIR et le nombre de carnets TIR distribués. Le coût du financement de ces deux entités est le même que l'organisation internationale délivre 1 million ou 3 millions de carnets TIR. En revanche, le système de financement forfaitaire est pertinent et logique sur le plan comptable et présente l'avantage d'être gérable sur le plan administratif (voir ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2006/9/Rev.1, annexe II, p. 18, par. 25 – Audit de l'accord entre la CEE et l'Union internationale des transports routiers).

⁷ Voir les observations communiquées par le Bureau des affaires juridiques (OLA), qui a indiqué qu'« il semblerait que le mot anglais “levy” puisse être compris comme désignant une taxe ». L'OLA a proposé d'examiner la possibilité d'utiliser l'expression « commission » (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2006/3, par. 8 et 9).

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Prévision du nombre de carnets TIR	1 900 000	1 900 000	1 550 000	1 480 000	1 088 000	973 525	800 000	756 000	752 000	564 000
Nombre de carnets TIR délivrés	1 945 050	1 500 450	1 223 400	1 158 650	1 020 650	858 100	679 300	708 998	453 830	509 395
Budget TIR annuel approuvé (dollars É.-U.) (y compris 13 % de dépenses d'appui aux programmes)	1 589 910	1 635 110	1 632 850	1 598 950	1 673 643	1 687 090	1 650 026	1 724 860	1 788 971	1 824 453
Montant versé par l'IRU	878 534	1 132 822	1 343 939	1 045 089	1 555 801	1 194 039	1 106 233	1 336 964	1 522 842	1 211 169

B. Modification de l'article 13 de l'annexe 8 de la Convention TIR

20. La mise en application du système forfaitaire nécessitera de modifier l'article 13 de l'annexe 8 de la Convention TIR.

21. Les modifications proposées doivent être reflétées dans l'accord écrit entre la CEE et l'organisation internationale⁸, conformément au paragraphe 2 n) de la troisième partie de l'annexe 9. Ainsi, les paragraphes IV, VI et VII du préambule, ainsi que l'annexe II (Financement du fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR : étapes, procédures et calendrier) devront être modifiés.

22. La mise en application d'un système forfaitaire nécessite de modifier l'article 13⁹ de l'annexe 8 de la Convention TIR, qui est libellé comme suit¹⁰ :

« a) Le fonctionnement de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR est financé, en attendant de trouver d'autres sources de financement, par un montant par carnet TIR distribué par l'organisation internationale mentionnée à l'article 6. Ce montant doit être approuvé par le Comité de gestion.

Notes explicatives à l'article 13, paragraphe 1

8.13.1-1 Dispositions financières

Au terme d'une période initiale de deux ans, les Parties contractantes à la Convention envisagent le financement de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR par le budget ordinaire de l'Organisation des Nations Unies. Cela n'exclut pas une prorogation des dispositions financières initiales si un financement de l'Organisation des Nations Unies ou d'autres sources venait à faire défaut.

8.13.1-2 Fonctionnement de la Commission de contrôle TIR

Les travaux des membres de la Commission de contrôle TIR seront financés par leurs gouvernements respectifs.

⁸ La note explicative 0.6.2 bis-2 de la Convention TIR prévoit que l'autorisation accordée en application de l'article 6.2 bis doit prendre la forme d'un accord écrit entre la CEE et l'organisation internationale.

⁹ ECE/TRANS/17/Amend.28 ; entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2009.

¹⁰ Voir le texte proposé par le secrétariat en 2006 en vue d'appliquer le principe du paiement d'une somme forfaitaire couvrant le budget de la TIRExB et du secrétariat TIR (ECE/TRANS/WP.30/AC.2/2006/3, par. 19).

8.13.1-3 Montant

Le montant mentionné au paragraphe 1 est basé a) sur le budget et le plan des dépenses de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR tel qu'il a été approuvé par le Comité de gestion et b) sur le nombre de Carnets TIR que l'organisation internationale prévoit de distribuer.

b) Les modalités du financement du fonctionnement de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR doivent être approuvées par le Comité de gestion.

Note explicative à l'article 13, paragraphe 2

8.13.2 Après consultations avec l'organisation internationale mentionnée à l'article 6, les modalités mentionnées au paragraphe 2 doivent être reproduites dans l'accord entre, d'une part, la CEE, mandatée par les Parties contractantes et agissant en leur nom, et, d'autre part, l'organisation internationale mentionnée à l'article 6. L'accord doit être approuvé par le Comité de gestion. ».

23. Il est proposé d'apporter les modifications suivantes :

a) Le fonctionnement de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR est financé, en attendant de trouver d'autres sources de financement, par la ou les organisations internationales autorisées par le Comité de gestion à assumer la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement efficaces d'un système de garantie international tel que mentionné à l'article 6.2 *bis* de la Convention.

b) Le budget et les modalités du financement du fonctionnement de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR doivent être approuvés par le Comité de gestion.

c) Le Comité de gestion pourrait décider d'utiliser des fonds extrabudgétaires, lorsqu'ils sont disponibles, pour renforcer le fonctionnement de la Commission de contrôle TIR et du secrétariat TIR.

24. Les notes explicatives 8.13.1-1, 8.13.1-2 et 8.13.2 restent inchangées et la note explicative 8.13.1-3 devrait être supprimée.

25. La proposition de modification de l'annexe 8 devrait être traitée selon la procédure spéciale prévue à l'article 60 de la Convention TIR.

C. Transformer le Fonds d'affectation spéciale TIR en un fonds d'affectation spéciale multipartenaires

26. Le Fonds d'affectation spéciale TIR a été créé en 1998 pour recueillir les recettes perçues pour financer la TIRExB et le secrétariat TIR. La Division des transports durables de la CEE est chargée de gérer le fonctionnement pratique du Fonds d'affectation spéciale TIR, tandis que le Bureau exécutif de la CEE est chargé de veiller à ce que les dépenses du Fonds soient conformes aux règlements, règles et procédures de l'ONU.

27. Depuis son introduction en 1999 et malgré diverses tentatives menées pour obtenir un financement direct par le budget ordinaire de l'ONU, le « mécanisme de financement provisoire » actuel au moyen d'un montant par carnet TIR a été la seule source des fonds nécessaires au fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR.

28. Le rapport 2019/010 du BSCI, en date du 13 mars 2019, concernant l'audit et la gestion du Fonds d'affectation spéciale TIR indique que le financement au moyen de la vente de carnets TIR est un mécanisme de financement mis en place à titre provisoire (art. 13 de l'annexe 8 de la Convention), en attendant de trouver d'autres sources. Il y est recommandé d'examiner d'autres sources de financement, telles que des contributions volontaires d'États et de donateurs non traditionnels, pour assurer le fonctionnement de la TIRExB et du secrétariat TIR au moyen d'un mécanisme à long terme (par. 35).

29. Conformément à la demande du Comité de gestion et à la recommandation susmentionnée du BSCI, il est proposé de transformer le Fonds d'affectation spéciale TIR afin qu'il puisse accepter des contributions préaffectées et non préaffectées de donateurs. Il

s'agira des contributions versées par des États, des organisations intergouvernementales et non gouvernementales ainsi que des entités du secteur privé, des organisations philanthropiques et des particuliers. Une fois que le Fonds d'affectation spéciale TIR aura été transformé en un fonds d'affectation spéciale multipartenaires, la CEE conclura un accord relatif aux contributions avec chacun des donateurs. Cet accord précisera la responsabilité de chaque partie et établira de manière détaillée les dispositions juridiques, financières et administratives régissant les contributions des donateurs à la CEE, conformément aux Règlement financier et règles de gestion financière de l'ONU. Les conditions particulières prévues par un accord relatif aux contributions renvoient aux dispositions propres à chaque accord, telles que l'objet et le montant de la contribution, le calendrier des paiements, les prescriptions en matière de rapports et les coordonnées du donateur. Les conditions fixées habituellement correspondent aux dispositions financières, administratives et juridiques établies conformément aux Règlement financier et règles de gestion financière de l'ONU.

30. Pour certains donateurs tels que l'Union européenne et la Banque mondiale, un accord cadre global a été conclu entre le Siège de l'ONU et le donateur, qui prévoit des obligations différentes de celles du modèle d'accord. Dans les cas de ce type, l'accord particulier relatif aux contributions conclu entre la CEE et de tels donateurs sera conforme aux dispositions de l'accord cadre.

31. Il est important de relever que la création du fonds d'affectation spéciale TIR multipartenaires proposé n'aura pas pour effet de modifier les obligations légales de l'organisation internationale (IRU) à l'égard de la CEE, qui continueront d'être régies par les dispositions de la Convention TIR. Ainsi, outre le montant annuel net approuvé par le Comité de gestion TIR, devant être versé par l'organisation internationale autorisée, le Fonds d'affectation spéciale TIR acceptera des contributions préaffectées ou non d'États, d'organisations intergouvernementales ou non gouvernementales ainsi que d'entités du secteur privé, d'organisations philanthropiques et de particuliers. Avant d'accepter une contribution d'un acteur non étatique, la CEE appliquera le principe de diligence raisonnable pour s'assurer que les contributions prévues sont conformes aux politiques de l'ONU relatives aux contributions des acteurs non étatiques.

32. Pour transformer le Fonds d'affectation spéciale TIR en un fonds d'affectation spéciale multipartenaires, le Comité de gestion TIR devra recommander au Comité exécutif de la CEE d'approuver le nouveau fonds d'affectation spéciale selon une procédure semblable à celle appliquée pour les projets financés par des contributions volontaires et mis en œuvre dans le cadre des accords multilatéraux relatifs à l'environnement administrés par la CEE. À la suite de cette approbation, le Comité de gestion TIR sera chargé d'approuver, de surveiller et d'administrer les contributions sans l'intervention du Comité exécutif.

IV. Examen par le Comité

33. Le Comité souhaitera peut-être examiner l'analyse et les propositions ci-dessus et donner des orientations au secrétariat et au consultant concernant les prochaines étapes envisageables.