



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRADE/2003/9
27 février 2003

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ POUR LE DÉVELOPPEMENT DU COMMERCE,
DE L'INDUSTRIE ET DE L'ENTREPRISE

Septième session, 13-16 mai 2003
Point 12 de l'ordre du jour provisoire

TRANSPORT ET COMMERCE

**Activités du Comité des transports intérieurs intéressant le Comité
pour le développement du commerce, de l'industrie et de l'entreprise**

DOCUMENT SOUMIS AU COMITÉ POUR INFORMATION ET EXAMEN

Note du secrétariat

INTRODUCTION

1. Le présent document décrit les activités menées par le Comité des transports intérieurs de la CEE dans les domaines qui intéressent le Comité de la CEE pour le développement du commerce, de l'industrie et de l'entreprise (CTIED). Ces domaines d'intérêt communs donnent aux deux comités la possibilité de coopérer.
2. L'un des principaux objectifs du CTIED est de faciliter et renforcer l'intégration de tous les pays, en particulier les pays en transition, dans l'économie européenne et l'économie mondiale et d'empêcher la mise en place de nouveaux obstacles au commerce dans la région.
3. Le CTIED s'efforce d'atteindre ces objectifs par les moyens suivants:
 - Assistance visant à réduire les obstacles techniques au commerce et à l'accès aux marchés;
 - Élaboration et promotion de normes, de procédures communes et de pratiques optimales pour le commerce;

- Incitation à l'adoption de normes internationales et, s'il y a lieu, de normes régionales, relatives au commerce et aux affaires.

4. Globalement, le but du Comité des transports intérieurs est de mettre en place dans la région de la CEE un système de transport sûr, équilibré et durable comme point de départ pour promouvoir le commerce et le développement. Le Comité entend promouvoir l'harmonisation et l'amélioration des normes relatives aux transports énoncées dans les instruments juridiques, les recommandations et les règlements internationaux; simplifier et harmoniser les procédures douanières; harmoniser les méthodes et les définitions utilisées dans les statistiques des transports et promouvoir la coopération sous-régionale dans le domaine des transports.

5. Nombre des activités menées actuellement par le Comité portent sur des domaines qui intéressent le CTIED. Ces domaines d'intérêt communs sont décrits ci-après.

Première partie

RÉDUCTION DES OBSTACLES TECHNIQUES AU COMMERCE

I. PROMOTION DE LA COOPÉRATION SOUS-RÉGIONALE

6. L'un des principaux objectifs du CTIED est d'aider à l'intégration de tous les pays, en particulier les pays en transition, dans l'économie européenne et l'économie mondiale et d'empêcher la mise en place de nouveaux obstacles au commerce dans la région.

7. De même, l'un des objectifs généraux du Comité des transports intérieurs est de promouvoir la coopération sous-régionale. Une telle coopération s'est instaurée avec les pays en transition de l'Europe centrale et orientale, en particulier dans le cadre du projet de chemin de fer transeuropéen (TER) ainsi qu'en Asie centrale et dans le Caucase. Il s'agit de coordonner le développement des systèmes et des infrastructures de transport dans ces pays et de faciliter et libéraliser le transport international dans cet ensemble de pays.

II. FACILITATION ET SÉCURITÉ DU COMMERCE

8. La Division du développement du commerce et du bois collabore actuellement avec la Division des transports sur la double question de la facilitation et de la sécurité du commerce. Ces deux divisions sont intervenues lors d'une réunion de la CEE sur le thème «Assurer la sécurité du commerce dans un cadre international normalisé, efficace et transparent», qui s'est tenue à Genève le 24 février 2003.

9. Les deux divisions prépareront aussi une publication commune sur les instruments et recommandations de la CEE visant à faciliter le commerce et les transports.

III. FACILITATION DU PASSAGE DES FRONTIÈRES

10. La facilitation du passage des frontières dans tous les domaines des transports intérieurs aide grandement à l'amélioration des transports internationaux par route, par chemin de fer et par voie navigable, qui est l'un des buts du Comité des transports intérieurs, et à la facilitation du commerce international en général, l'un des objectifs du CTIED.

A. Remarques générales

11. Actuellement, les transporteurs internationaux et les autres acteurs du commerce international rencontrent de nombreuses difficultés au passage des frontières, ce qui allonge les temps d'attente, accroît les coûts et entrave le commerce international. La complexité et la variété des formalités douanières créent des goulets d'étranglement aux frontières. Par exemple, il peut arriver que, faute de coopération entre les différentes administrations chargées des contrôles, la police des frontières réexamine un chargement que la douane vient d'inspecter. On observe également un manque de coopération entre les autorités douanières de pays voisins. Si les autorités douanières des deux côtés de la frontière procédaient ensemble aux contrôles douaniers, le temps d'attente à la douane s'en trouverait grandement réduit.

12. Une stabilité plus grande, une harmonisation et une simplification des procédures, règlements et documents douaniers permettraient aussi aux transporteurs internationaux de travailler beaucoup plus efficacement. C'est pourquoi, les instruments juridiques de la CEE concernant le transport ont été mis à jour afin de rendre plus efficaces les procédures de passage des frontières pour les transports intérieurs et de simplifier les formalités requises. L'utilisation de procédures simplifiées et de documents harmonisés et allégés ainsi que l'informatisation réduisent aussi les dépenses administratives des États et des acteurs du commerce international.

13. Le Comité des transports intérieurs a mis en chantier une vaste analyse des difficultés liées aux formalités de passage des frontières en vue d'apporter des solutions administratives aux problèmes actuels. Cette analyse portera sur les contrôles sanitaires, phytosanitaires et vétérinaires, les contrôles de la qualité, l'application des normes et les contrôles concernant la sécurité publique.

14. Dans le cadre de cette analyse, on a commencé par examiner la possibilité d'élaborer une nouvelle annexe à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (Convention sur l'harmonisation) concernant le transport routier et prévoyant notamment un certificat international de pesée pour les camions, qui serait élaboré en étroite coopération avec le Groupe de travail des transports routiers. On trouvera ci-dessus des précisions sur les progrès réalisés dans ce domaine (par. 20 et suiv.).

15. Dans un deuxième temps, le Comité des transports intérieurs prévoit une étude des mesures concrètes qui faciliteraient les formalités douanières pour les transports par chemin de fer (voir par. 25 et suiv.).

B. Transports routiers

1. Le régime TIR

16. Dans le domaine du transport international de marchandises par route, des mesures sont actuellement prises pour assurer l'application efficace de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR, en vigueur dans plus d'une cinquantaine de pays membres de la CEE. Dans le cadre du régime TIR, les marchandises transportées ne sont pas systématiquement inspectées au passage des frontières entre les douanes du pays d'origine et les douanes du pays de destination. Cela facilite le commerce en réduisant

considérablement la durée du transport, ce qui est particulièrement important pour les denrées périssables.

17. Des mécanismes modernes de traitement électronique des données pourraient être prochainement introduits dans le régime TIR afin de simplifier les formalités et les documents douaniers, dans le cadre d'un projet intersectoriel d'automatisation réalisé par la Division du développement du commerce et du bois et par la Division des transports (e-TIR). Ces deux divisions ont élaboré de concert une proposition visant à automatiser le carnet TIR en utilisant les solutions applicables au commerce électronique actuellement mises au point par la Division du développement du commerce et du bois dans le cadre du projet des Nations unies pour les documents commerciaux électroniques alignés (UNEDocs).

18. Cette proposition commune est novatrice au regard des technologies de l'information et de la communication car elle porte à la fois sur les procédures commerciales et sur l'automatisation de l'échange de données. Les principales innovations introduites par ce projet sont l'élaboration de solutions techniques rentables et faisables permettant d'utiliser à la fois la version électronique et la version papier du carnet TIR dans les économies de transition et l'interface avec le nouveau système douanier de transit automatisé de l'Union européenne. Cette révision stratégique du régime TIR créera un système mondial unique de transit douanier qui pourrait contribuer à réduire les délais d'attente dus aux prescriptions en matière de formalités douanières, de visa et de chargement ainsi qu'au contrôle du permis de transport et du permis technique des véhicules auxquels sont actuellement soumis les transporteurs, en particulier les transporteurs internationaux par route des États membres de la CEI en Europe.

2. Analyse des difficultés rencontrées au passage des frontières

19. La réduction des difficultés rencontrées au passage des frontières joue un rôle important dans la facilitation du commerce international.

20. Le Comité des transports intérieurs a commencé par étudier la possibilité d'élaborer une nouvelle annexe à la Convention sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (Convention sur l'harmonisation), y compris un certificat international de pesée pour les camions qui sera élaboré en collaboration avec le Groupe de travail des transports routiers.

21. En octobre 2000, le Comité de gestion de la Convention sur l'harmonisation a commencé l'élaboration de l'annexe 8 à la Convention, qui devrait répertorier tous les principaux éléments nécessaires pour rationaliser les formalités de passage aux frontières dans le domaine du transport international de marchandises par la route, conformément aux conclusions générales formulées à ce sujet par le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports.

22. L'annexe 8 a pour objet de compléter les dispositions qui figurent déjà dans l'annexe 1 de la Convention sur l'harmonisation et de définir, dans un premier temps, les mesures nécessaires pour faciliter les formalités de passage aux frontières dans le domaine du transport routier international. D'autres dispositions spécifiques relatives aux contrôles douaniers applicables au transport par rail, par voie navigable intérieure et éventuellement au transport maritime et au transport aérien pourraient être ajoutées ultérieurement. Le Groupe de travail a souligné que dans cette perspective, l'annexe 8 devrait contenir des dispositions portant non seulement sur les formalités et les infrastructures aux points de passage aux frontières mais aussi sur les divers

types de chargement, notamment les denrées périssables, et sur les véhicules routiers et les conducteurs (notamment des dispositions facilitant l'obtention de visas).

23. Le Comité régional des transports routiers, établi dans le cadre de l'Initiative de coopération pour l'Europe du Sud-Est (SECI) a préparé un modèle et les spécifications techniques du certificat international de pesée de véhicule pour les camions, qui fait partie du projet d'annexe 8 à la Convention sur l'harmonisation.

24. Le secrétariat du Comité des transports intérieurs a eu des consultations avec les Parties contractantes à la Convention sur l'harmonisation afin d'étudier la manière dont les problèmes qui font encore obstacle à l'adoption de la nouvelle annexe 8 à la Convention pourraient être résolus et a élaboré, sur la base de ces consultations, de nouvelles propositions qui seront soumises au Comité de gestion. Celui-ci devrait examiner le projet final d'annexe 8 à la Convention à sa prochaine session, les 25 et 26 septembre 2003.

C. Le transport ferroviaire

25. Le Comité des transports intérieurs prévoit, dans un deuxième temps, d'étudier, en coopération avec le Groupe de travail des transports par chemin de fer, les mesures concrètes propres à faciliter les formalités de passage aux frontières pour le transport ferroviaire. Le Groupe de travail a demandé à l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) d'élaborer, si nécessaire en collaboration avec les gouvernements intéressés, une proposition initiale décrivant les questions concernant le passage aux frontières, qui seront examinées lors d'une future réunion internationale à laquelle devraient participer les gouvernements, les autorités nationales des chemins de fer, des douanes et de la police et d'autres protagonistes.

26. Le Groupe de travail des transports par chemin de fer du Comité des transports intérieurs a également examiné les difficultés spécifiques rencontrées au passage des frontières par le transport ferroviaire, en vue de réduire la durée des opérations de passage aux frontières et d'élaborer un programme visant à régler les problèmes communs à plusieurs itinéraires. Concrètement, le Groupe de travail s'efforce d'harmoniser les prescriptions applicables au transport international par chemin de fer, notamment la simplification et l'harmonisation des documents et des formalités au passage des frontières, en particulier l'utilisation éventuelle des lettres de voiture CIM/SMGS¹ en tant que documents douaniers.

27. Une autre mesure visant à simplifier les formalités de passage aux frontières applicables au transport par chemin de fer consiste dans la mise sur pied d'un programme pilote en Europe orientale et du Sud-Est pour étudier, dans dix gares frontalières des pays participants, la durée de l'arrêt des trains internationaux de marchandises à la frontière. Le Groupe de travail s'efforce aussi de faciliter le transport ferroviaire international par l'harmonisation et le développement de prescriptions normalisées applicables à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, concernant la sécurité ferroviaire et, en particulier, la facilitation des opérations ferroviaires grâce à l'informatisation.

¹ Il s'agit des lettres de voiture qui figurent dans la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM) et l'Accord sur le trafic international des marchandises par chemin de fer (SMGS).

D. Réduction des fraudes

28. La simplification et l'harmonisation des contrôles douaniers stimuleront certes le transport international de marchandises mais le Comité des transports intérieurs reste attentif à l'accroissement des risques de fraude inhérents à de tels changements. Aussi étudie-t-il des mesures concrètes, juridiques et autres, visant à lutter contre la fraude fiscale que risque d'entraîner la simplification des formalités douanières et des autres formalités au passage des frontières. Il envisage en outre d'intensifier l'échange d'informations entre les autorités douanières des pays membres de la CEE concernant les pratiques frauduleuses, en vue de définir des mesures pour lutter contre de telles pratiques.

Deuxième partie

**MISE AU POINT ET PROMOTION DE NORMES, DE PROCÉDURES COMMUNES
ET DE PRATIQUES OPTIMALES POUR LE COMMERCE**

29. L'une des activités importantes du Comité des transports intérieurs consiste à mettre au point et à promouvoir des normes visant à faciliter le commerce. Le CTIED s'investit lui aussi énormément dans des activités similaires, dans des domaines aussi divers que les produits agricoles et la circulation de l'information. La normalisation aide à réduire les coûts du commerce international en offrant un environnement commercial plus stable. Elle contribue aussi à la facilitation du commerce en simplifiant les échanges d'informations nécessaires pour le commerce international et en améliorant l'accès à l'information.

I. **NORMALISATION TECHNIQUE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**

30. Le Comité des transports intérieurs s'efforce de promouvoir, dans la région de la CEE, l'harmonisation et l'amélioration de la réglementation technique et opérationnelle, ainsi que des normes et des recommandations concernant les transports intérieurs. Afin de faciliter la circulation de marchandises dans les transports intérieurs, le Comité élabore et appuie les normes de qualité et de quantité applicables aux infrastructures de transport, notamment les voies de transport et les équipements. Les accords internationaux sur les infrastructures fournissent aux gouvernements des pays membres de la CEE un cadre juridique pour construire et développer des réseaux internationaux cohérents de transport par route, par chemin de fer, par voie navigable intérieure et par transport combiné.

A. Normalisation technique des voies de transport

1. Routes

31. L'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) offre un cadre juridique pour l'harmonisation des infrastructures de transport routier et définit le réseau des routes européennes (routes E) en Europe, y compris dans les pays d'Asie centrale et le Caucase. Ce réseau, qui comprend plus de 150 000 kilomètres de routes, se compose de toutes les routes d'importance internationale en Europe, comme convenu par les États parties à l'AGR. Les routes E doivent être conformes aux paramètres concernant l'infrastructure définis dans l'AGR. L'AGR fournit aussi un système de numérotation des routes E. La signalisation routière est

harmonisée sur les routes E, conformément à la Convention de Vienne sur la signalisation routière, ce qui facilite encore le trafic routier international.

32. Actuellement, le Comité des transports intérieurs concentre ses efforts sur la sécurité dans les tunnels routiers et s'emploie à développer au maximum l'harmonisation au niveau international afin d'améliorer les niveaux de sécurité, réduire au minimum les risques d'accident et atténuer autant que possible les conséquences des accidents.

2. Chemins de fer

33. Le principal instrument juridique qui va dans le sens de la normalisation technique des systèmes ferroviaires est l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC). Le Comité des transports intérieurs utilise cet instrument pour harmoniser les systèmes ferroviaires afin d'assurer l'interopérabilité et la coordination de ces systèmes. Le Comité contribue à l'amélioration des paramètres de fonctionnement des chemins de fer, notamment l'harmonisation des prescriptions en matière de sécurité (vitesse sur les voies de chemin de fer, par exemple) et l'élaboration d'un système de cartographie uniforme.

34. De telles mesures sont de nature à améliorer la situation au passage des frontières dans les pays membres du TER² (projet de chemin de fer transeuropéen) et aident à éliminer les goulets d'étranglement dans le transport international par chemin de fer.

3. Voies navigables intérieures

35. Le réseau des voies navigables en Europe (réseau des voies navigables E)³ a été créé par l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN).

² Le projet de chemin de fer transeuropéen de la CEE-ONU est un projet de coopération sous-régionale établi en 1990 par les pays d'Europe centrale et orientale et d'Europe du Sud-Est. Ses principaux objectifs sont l'amélioration de la qualité et de l'efficacité des opérations de transport, l'aide au processus d'intégration des systèmes européens d'infrastructures de transport et la mise en place dans la région d'un système international de chemin de fer et de transport combiné cohérent et efficace, conformément aux accords paneuropéens sur les infrastructures de la CEE: l'AGC et l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC).

Seize pays sont actuellement membres à part entière du TER: Autriche, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, Géorgie, Grèce, Hongrie, Italie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie et Turquie. En outre, six pays observateurs participent à certaines activités dans le cadre du projet: Bélarus, ex-République yougoslave de Macédoine, Lettonie, République de Moldova, Serbie-et-Monténégro et Ukraine.

³ Le réseau se compose de quelque 28 000 km de voies navigables ouvertes à des bateaux ayant un poids total en charge d'au moins 1 000 tonnes et d'environ 350 ports d'importance internationale répartis entre l'océan Atlantique et les montagnes de l'Oural. Ce réseau relie 37 pays en Europe et au-delà et comprend également des itinéraires côtiers.

Treize pays participent actuellement à la mise en place de ce réseau, conformément aux conditions uniformes définies dans l'AGN⁴.

36. Au moyen de l'AGN, le Comité des transports intérieurs s'efforce de parvenir à une normalisation technique des voies navigables intérieures afin que les bateaux puissent naviguer facilement dans l'ensemble du réseau des voies navigables E. Cette normalisation ainsi que l'harmonisation des prescriptions techniques et relatives à l'équipage applicables aux bateaux et les règles régissant la signalisation des voies navigables intérieures contribueront à rendre le transport par voie navigable intérieure compétitif par rapport aux autres modes de transport.

37. C'est à cette fin que le Comité s'efforce d'éliminer les goulets d'étranglement et de mettre en place les liaisons manquantes dans le réseau des voies de navigation E. Il pourrait en outre examiner une proposition tendant à créer des itinéraires fleuve-mer particuliers dans le cadre de l'Accord AGN.

38. Le Comité cherche à accroître la sécurité en harmonisant les prescriptions relatives à la sécurité applicables à la navigation intérieure en Europe. Il encourage en particulier l'harmonisation des prescriptions techniques et relatives à l'équipage applicables à la navigation intérieure afin de réduire ou éliminer les obstacles les plus importants – qu'ils soient liés aux infrastructures, d'ordre juridique, technique, administratif ou organisationnel – auxquels se heurtent les sociétés de navigation intérieure intervenant dans le trafic international. En outre, le Comité élabore actuellement une recommandation tendant à créer un système uniforme de guidage du trafic sur les voies navigables européennes. Il a approuvé l'utilisation sur l'ensemble des voies navigables intérieures européennes de cartes électroniques de navigation reposant sur une norme uniforme compatible avec la norme utilisée dans la marine marchande.

B. Normalisation technique des équipements

1. Routes

39. Dans le domaine du transport routier, le Comité a harmonisé les prescriptions techniques applicables à la construction des principales voies internationales et s'emploie à prolonger les réseaux européens d'infrastructures de transport jusqu'au Caucase et à l'Asie centrale afin de développer les liaisons entre l'Europe et l'Asie pour le transport routier.

2. Véhicules routiers

40. Le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (Groupe de travail WP.29 du Comité) élabore depuis 45 ans des règlements précis concernant la construction des véhicules (règlements CEE) au titre de l'Accord du 20 mars 1958, afin d'harmoniser les performances des véhicules routiers dans les domaines de la sécurité et de l'environnement. L'Accord garantit la reconnaissance réciproque des homologations de type des véhicules, de leur équipement et de leurs pièces détachées par les 40 Parties contractantes, à savoir les pays de la

⁴. Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, Hongrie, Italie, Lituanie, Luxembourg, Pays-Bas, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Suisse. Cinq autres pays (Allemagne, Autriche, Finlande, France et Grèce), qui ont signé l'AGN, devraient aussi devenir prochainement Parties contractantes.

Communauté européenne, le Japon, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et l'Afrique du Sud. Cent quinze règlements de la CEE sont actuellement en vigueur et appliqués par les Parties contractantes.

41. En 1998, un nouvel Accord mondial a été établi afin d'harmoniser les règlements concernant la construction des véhicules à travers le monde. Les principaux pays fabriquant des véhicules routiers d'Europe, d'Amérique du Nord, d'Asie, d'Afrique et d'Australie figurent parmi les 22 Parties contractantes actuelles. Des priorités ont déjà été déterminées en vue de l'élaboration des premiers règlements techniques mondiaux.

42. En outre, pour les pays européens membres de la CEE, l'Accord de 1997 sur le contrôle technique périodique des véhicules routiers harmonise les règles régissant le contrôle des performances en matière d'environnement et de sécurité des véhicules utilisés pour le transport international. Actuellement, six États seulement sont parties à cet Accord mais la Règle n° 1 concernant les inspections des véhicules utilitaires pour le respect des dispositions en matière d'environnement est d'ores et déjà en vigueur.

3. Voies navigables intérieures

43. Le Comité s'emploie à unifier les dispositions techniques concernant les bateaux de navigation intérieure afin de garantir, entre autres, que chaque bateau peut naviguer facilement sur la totalité du réseau de voies navigables européennes. De même, il espère mener à bien la normalisation des dispositions concernant les bateaux utilisés pour la navigation maritime-fluviale. Cette normalisation devrait faciliter la reconnaissance réciproque, par les pays membres de la CEE, des certificats de bateau et aider à réduire les obstacles d'ordre juridique, technique, administratif et organisationnel rencontrés par les sociétés travaillant dans le transport international par voies navigables intérieures.

4. Transport multimodal ou combiné

44. Le Comité étudie aussi la possibilité de normaliser les unités de chargement (conteneurs et caisses mobiles) utilisées dans le transport combiné.

5. Harmonisation des règlements techniques

45. En 2001, le Groupe de travail CEE des politiques d'harmonisation technique et de normalisation (WP.6) a adopté la recommandation «L» («Modèle international pour une harmonisation technique»). Cette recommandation d'application facultative propose aux gouvernements intéressés des mécanismes leur permettant d'harmoniser leurs règlements obligatoires sur la base des normes internationales pertinentes en vigueur.

46. En 2002, le WP.6 a demandé aux organes subsidiaires de la CEE d'aider à déterminer les domaines dans lesquels pourraient être élaborés des projets pilotes sur l'harmonisation des règlements techniques à partir des normes de la CEE. Un projet pilote pour l'harmonisation des règlements dans l'industrie des télécommunications a été lancé en coopération avec l'Union internationale des télécommunications (UIT); il pourrait être utile d'examiner avec les groupes de travail compétents l'intérêt que présenterait un projet similaire pour certains équipements de transport.

II. NORMALISATION DES ÉCHANGES D'INFORMATIONS

47. L'un des objectifs généraux du Comité des transports intérieurs est la simplification et l'harmonisation des formalités et des documents au passage des frontières. De même, l'un des principaux domaines d'activité du CTIED est l'élaboration de normes, de règles et de recommandations qui facilitent le commerce en général, et l'harmonisation des dispositions existantes. Le développement et la normalisation des échanges d'informations faciliteront en particulier les échanges commerciaux en améliorant la circulation des marchandises à travers la région de la CEE.

48. Le CTIED participe à la normalisation des échanges d'informations depuis plus de quatre décennies. Au début des années 60, reconnaissant le rôle crucial joué par les documents dans le commerce international, la CEE a élaboré la Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux (UNLK). Cette norme, internationalement acceptée, a grandement contribué à la rationalisation du commerce en permettant l'élaboration de séries alignées de documents commerciaux, telles que le document administratif unique utilisé pour le commerce au sein de l'Union européenne.

49. En 1986, le CTIED a commencé à utiliser la norme EDIFACT/ONU (Échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport) afin de stimuler la circulation de l'information dans l'ensemble de la région de la CEE. Cette norme, conçue pour répondre aux besoins des gouvernements et du secteur privé à travers le monde, offre une documentation uniforme sans support papier ainsi qu'un langage unique, ce qui permet d'accélérer les transactions commerciales internationales et de réduire les coûts en éliminant le copiage manuel et la saisie de données. Bien qu'EDIFACT/ONU soit actuellement la norme internationale d'échange de données informatisé la plus largement utilisée, elle n'a pas apporté une solution générale pour les documents commerciaux informatisés en raison des investissements élevés qu'exige sa mise en œuvre.

50. Pour développer son action dans ce domaine, le CTIED a créé en 1996 le Centre pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU), dont le but est de faciliter les transactions internationales en simplifiant et en harmonisant les procédures et les échanges d'informations, en utilisant, par exemple, la Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux (UNLK) et EDIFACT/ONU. Le Centre participe aussi à l'élaboration de normes applicables aux transactions électroniques telles que la norme ebXML [en partenariat avec l'Organisation for the Advancement of Structured Information Standards (OASIS)] et à des projets tels que le projet UNeDocs.

51. L' ebXML (langage de balisage étendu pour le commerce électronique) fournit une infrastructure ouverte basée sur le langage XML qui permet à toutes les parties d'utiliser à l'échelle mondiale des informations sur le commerce électronique d'une manière interopérable, sûre et cohérente.

52. Le projet UNeDocs étudie la faisabilité d'une norme internationale pour les documents commerciaux électroniques alignés. Il cherche à encourager l'utilisation de documents commerciaux informatisés en vue de renforcer l'intégration des circuits d'approvisionnement, réduire considérablement le coût des transactions et les risques et contribuer à la lutte contre la fraude. UNeDocs ne vise pas à éliminer les documents papier mais tend plutôt à ouvrir une voie

de migration du papier vers le support électronique, en définissant des présentations de documents électroniques équivalentes à celles des documents papier afin de faciliter l'adoption de documents électroniques par les PME et les économies en développement.

53. Enfin, le CTIED élabore actuellement une recommandation tendant à créer un système de «guichet unique» qui permette aux opérateurs commerciaux de fournir des informations à un seul organisme pour satisfaire à toutes les prescriptions réglementaires liées à l'importation ou à l'exportation.

III. NORMALISATION DU CADRE JURIDIQUE

54. Le cadre juridique est un aspect important de l'harmonisation et de la normalisation du commerce. Le CTIED reconnaît la nécessité d'élaborer une politique dans ce domaine et d'appliquer les normes juridiques et les dispositions existantes. Le Comité des transports intérieurs a concentré ses efforts sur l'harmonisation des activités juridiques et administratives menées par des organisations internationales telles que la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), la Commission européenne et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD).

A. L'harmonisation des régimes de responsabilité civile

55. L'une des principales questions juridiques qui se posent dans le domaine des transports est celle de l'harmonisation des régimes de responsabilité civile, en particulier la mise en concordance et l'harmonisation des différentes règles qui régissent actuellement le transport multimodal.

56. Le Groupe de travail du transport combiné poursuit son travail de mise en concordance et d'harmonisation des règles relatives à la responsabilité civile qui régissent le transport multimodal, en tenant compte des éventuelles difficultés dues aux différences entre les régimes de responsabilité des divers modes de transport et aux failles dans la couverture complète des différentes opérations de transport combiné, y compris les opérations de stockage et de transbordement. Le Groupe de travail axe ses travaux sur la mise au point d'un régime de responsabilité civile pour le transport multimodal dans la région de la CEE fondé sur une approche privilégiant le transport terrestre, y compris éventuellement les courtes liaisons maritimes. Ce régime tiendra compte des faits nouveaux intervenus dans les différentes instances internationales et des besoins des utilisateurs du transport combiné et multimodal dans la région.

57. Le Groupe spécial d'experts sur les règles relatives à la responsabilité civile dans le transport multimodal s'est réuni deux fois en 2002. Des progrès ont été réalisés en ce qui concerne la coordination de l'ensemble des activités menées au sein du système des Nations Unies [CEE, CNUCED et Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI)] dans le domaine des instruments juridiques applicables aux opérations de transport multimodal.

58. Le Groupe spécial d'experts a examiné un avant-projet de convention sur le transport terrestre multimodal. Avant d'être présenté au Groupe de travail, ce texte sera affiné, compte tenu des activités d'autres organisations internationales, notamment la CNUCED et la CNUDCI.

59. La CNUCED a aussi travaillé dans le domaine du transport multimodal et a mené une étude de faisabilité sur un nouvel instrument juridique international s'y rapportant. Dans le cadre de cette étude, le secrétariat de la CNUCED a élaboré un questionnaire afin de recueillir les vues de toutes les parties intéressées par le transport multimodal⁵.

60. Pour sa part, la CNUDCI élabore actuellement un nouvel instrument juridique portant sur le transport de marchandises par mer. Ce projet d'instrument⁶ contient des dispositions porte-à-porte, ce qui signifie qu'il aura une portée multimodale.

B. Harmonisation des dispositions juridiques par type de transport

1. Transport par route

61. Afin de simplifier et d'harmoniser les prescriptions applicables au transport international par route et de faciliter ce type de transport, le Comité des transports intérieurs élabore et actualise les instruments internationaux appropriés tels que la CMR et l'AETR (par exemple, le Comité élabore actuellement un protocole à la CMR afin de légaliser l'échange de données par voie électronique) et étudie certains aspects du transport international de marchandises par route. Le Comité concentre son attention sur les instruments relatifs à la facilitation du transport routier entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale et sur la simplification et l'harmonisation des formalités et des documents administratifs. De même, le Comité s'efforce de promouvoir l'harmonisation des mesures fiscales et autres afin d'éviter les pratiques discriminatoires dans le transport routier international.

2. Transport par chemin de fer

62. Le Comité cherche aussi à renforcer la normalisation et l'harmonisation des législations relatives aux chemins de fer dans les pays qui participent au TER ainsi que l'harmonisation des dispositions juridiques régissant le contrat de transport de marchandises par chemin de fer. Des progrès ont été accomplis en ce qui concerne l'élimination des difficultés dues à l'existence de régimes juridiques différents dans le domaine du transport ferroviaire international.

3. Transport par voies navigables intérieures

63. Le Comité s'efforce d'unifier les dispositions juridiques régissant le transport par voies navigables intérieures afin de faciliter et promouvoir ce type de transport en Europe. Il s'emploie à mettre en évidence les obstacles législatifs qui entravent la mise en place d'un marché paneuropéen du transport par voies navigables intérieures harmonisé et concurrentiel et à formuler des solutions visant à les surmonter.

⁵ Pour plus d'informations sur l'étude de faisabilité et le questionnaire, consulter le site Web ci-après: <http://www.unctad.org/en/subsites/multimod/mt1home.htm>.

⁶ La CNUDCI a publié le texte de cet instrument dans le document A/CN.9/WG.III/WP.21.

4. Transport multimodal ou combiné

64. Le Comité projette de mettre en œuvre un ensemble de meilleures pratiques et de modèles de partenariat pour le transport combiné chemin de fer/route.

IV. NORMALISATION DES STATISTIQUES

A. Élaboration de méthodologies communes

65. L'un des objectifs généraux du Comité des transports intérieurs est l'élaboration de méthodologies et définitions appropriées pour la collecte, la compilation et l'harmonisation de statistiques sur les transports intérieurs aux fins de comparabilité et de cohérence.

L'harmonisation des statistiques passe par l'élaboration de méthodologies pour la collecte, et la compilation des données sur les accidents de la circulation routière et des statistiques concernant les transports par route, par chemins de fer, par voie navigable, par conduite (oléoduc, gazoduc) et le transport combiné. Le Comité s'efforce aussi d'élaborer des méthodologies, des directives et des critères communs pour la collecte et le traitement des données sur le trafic et pour les prévisions concernant le trafic. L'existence de méthodologies communes facilite, dans le cadre des enquêtes et des recensements, la collecte des informations sur le volume du trafic routier et du trafic ferroviaire ainsi que sur les paramètres concernant les infrastructures et, grâce à une meilleure comparabilité des données, permet des analyses plus fiables.

B. Échange de données

66. Le Comité des transports intérieurs encourage la collecte, l'harmonisation, l'analyse et l'échange de données sur les aspects environnementaux et sanitaires du transport. Il s'efforce d'harmoniser les données sur le transport au niveau international et d'éliminer tout chevauchement des activités des différentes organisations.

C. Glossaire et terminologie

67. Dans le cadre de ses activités visant à harmoniser les statistiques sur les accidents de transport et les statistiques sur le transport et l'environnement, le Comité élabore, met à jour et révisé en permanence le glossaire des statistiques de transport ainsi que le nouveau système de classification de ces statistiques (NST/2000). Le Groupe de travail intersecrétariats des statistiques de transport continue d'encourager l'incorporation de termes harmonisés dans les statistiques.

V. MARCHANDISES DANGEREUSES

68. Une grande variété de marchandises, notamment des produits chimiques, sont considérées comme dangereuses dans le domaine du commerce international; leur fabrication, leur transport, leur stockage et leur utilisation font l'objet de règlements de sécurité. L'élaboration d'un cadre réglementaire harmonisé contribue à accroître la sécurité et joue un rôle essentiel dans la facilitation du commerce. Le Comité des transports intérieurs et le Comité d'experts du transport de marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (CETDG/GHS), qui relève du Conseil économique et social, jouent un rôle clef dans le processus d'harmonisation à l'échelle mondiale.

A. Harmonisation à l'échelle mondiale des règlements concernant le transport des marchandises dangereuses

69. La Division des transports de la CEE assure les services de secrétariat du CETDG/GHS du Conseil économique et social. Ce Comité élabore et met à jour régulièrement les recommandations présentées sous la forme de «Règlement type relatif au transport de marchandises dangereuses de l'ONU». Ces recommandations sont communiquées aux gouvernements et aux organisations internationales qui s'intéressent à la réglementation du transport des matières dangereuses et qui veillent à l'harmonisation en les appliquant à travers leurs instruments juridiques nationaux respectifs ou les instruments juridiques internationaux auxquels ils sont parties. Les règlements harmonisés à l'échelle mondiale sont ceux qui portent sur l'identification et la classification des matières dangereuses, les emballages autorisés ainsi que leur marquage et leur étiquetage, les normes régissant la fabrication, le contrôle et l'homologation des emballages, les récipients intermédiaires pour vrac, les citernes mobiles multimodales, les récipients à gaz et les documents concernant le transport.

B. Harmonisation des règlements concernant le transport de marchandises dangereuses au niveau européen

70. Comme l'Organisation maritime internationale dans le domaine du transport maritime (au moyen du Code maritime international des marchandises dangereuses) et l'Organisation de l'aviation civile internationale pour le transport aérien (au moyen de ses instructions techniques), le Comité des transports intérieurs donne pleinement effet au Règlement type relatif au transport de marchandises dangereuses de l'ONU en le mettant en œuvre, pour les transports intérieurs, au moyen des instruments juridiques internationaux qui relèvent de sa responsabilité. Ces instruments sont l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) et, en coopération avec l'Organisation intergouvernementale des transports internationaux ferroviaires (OTIF), le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). Ces trois instruments sont régulièrement harmonisés et chacun d'eux contient des dispositions additionnelles spécifiques portant expressément sur tel ou tel mode de transport ou sur des aspects non couverts par le Règlement type de l'ONU, tels que la fabrication et l'utilisation des véhicules.

C. Le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH)

71. Le Comité du Conseil économique et social mentionné au paragraphe 68 a adopté, en décembre 2002, un nouvel ensemble de recommandations connu sous le nom de Système général harmonisé (SGH), qui vise à une harmonisation intersectorielle des règles et règlements applicables à la classification et à l'étiquetage des produits chimiques, conformément à diverses réglementations (sécurité du transport, sécurité sur le lieu de travail, protection du consommateur, protection de l'environnement). L'objectif est de parvenir à une harmonisation intersectorielle de toutes ces réglementations à travers le monde d'ici à 2008.

VI. DENRÉES PÉRISSABLES

72. Comme pour le transport des marchandises dangereuses, l'harmonisation des normes et des réglementations concernant le transport des denrées périssables joue un rôle déterminant dans la protection et la promotion de ce type de commerce international.

A. Harmonisation des règlements et des normes

73. Le CTIED et le Comité des transports intérieurs s'efforcent tous deux, dans leurs domaines respectifs, d'harmoniser les règlements et les normes concernant les denrées alimentaires. Ainsi, dans le domaine des normes de qualité commerciale, le Groupe de travail de la normalisation des produits périssables et de l'amélioration de la qualité (WP.7) du CTIED met au point des normes de qualité commerciale des produits agricoles périssables, harmonisées sur le plan international, en s'inspirant de normes ou pratiques commerciales nationales. Les normes concernant la viande qu'il a mises au point se réfèrent expressément aux travaux du Groupe de travail du transport des denrées périssables (WP.11) du Comité des transports intérieurs.

74. Ce Groupe de travail s'efforce d'harmoniser les normes et les règlements relatifs au transport international de denrées périssables et à la facilitation de ce transport, conformément à l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ce transport (Accord ATP). Le Comité des transports intérieurs s'efforce aussi de mettre à jour cet Accord périodiquement afin qu'il reste en phase avec l'évolution des techniques et avec les normes concernant la sécurité et la qualité.

B. Difficultés liées au passage des frontières

75. Dans le cadre de son suivi de la résolution n° 243 sur «L'amélioration de la circulation des engins ATP pour le transport des denrées relevant de l'ATP» en vue d'une meilleure facilitation, le Comité des transports intérieurs a fait figurer dans son programme de travail, parmi les résultats escomptés d'ici la fin de 2003, l'examen, tous les ans, des difficultés rencontrées lors des franchissements de frontières pour le transport de denrées périssables.
