

**Conseil économique et social**

Distr. générale  
2 août 2016  
Français  
Original : anglais

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail des problèmes douaniers  
intéressant les transports****144<sup>e</sup> session**

Genève, 11-14 octobre 2016

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

**Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises  
aux frontières de 1982 (« Convention sur l'harmonisation ») :****Proposition de nouvelle annexe 10 relative aux ports maritimes****Proposition de nouvelle annexe 10 relative  
aux ports maritimes****Note du secrétariat****I. Contexte et mandat**

1. À sa 142<sup>e</sup> session, le Groupe de travail a pris note du document ECE/TRANS/WP.30/2015/21/Rev.1, dans lequel figurent des observations sur l'avant-projet de nouvelle annexe 10 à la Convention sur l'harmonisation et, notamment, des modifications détaillées apportées au texte par la Commission économique eurasiennne, des observations de l'Ukraine et une proposition générale de la Fédération des associations nationales de courtiers et d'agents maritimes (FONASBA) concernant le renvoi à la Convention FAL-65 de l'Organisation maritime internationale (OMI). Ayant en outre fait observer que certaines dispositions de la nouvelle annexe 10 allaient au-delà du champ d'application de la Convention proprement dite, la Commission économique eurasiennne a suggéré de réexaminer le texte de cette dernière afin de renforcer la cohérence entre le texte principal et les annexes. Le Groupe de travail : a) a pris note de ces observations et réflexions ; b) a décidé de poursuivre le travail sur l'annexe 10 ; c) a demandé aux délégations de faire part de leurs avis sur les modifications et corrections proposées par l'Ukraine et la Commission économique eurasiennne, ou d'éventuelles observations supplémentaires sur le texte, dans une lettre adressée au secrétariat au plus tard le 10 mars 2016 (voir ECE/TRANS/WP.30/284, par. 35 et 36).

GE.16-13277 (F) 240816 260816



\* 1 6 1 3 2 7 7 \*

Merci de recycler



2. À sa 143<sup>e</sup> session, le Groupe de travail a pris note du document informel n° 5 du WP.30 (2016), dans lequel l'Organisation maritime internationale (OMI) décrit ses responsabilités dans la facilitation du transport maritime international. Il a également pris note du document informel n° 10 du WP.30 (2016), dans lequel la Commission européenne fait part des observations de l'Union européenne (UE) et de ses États membres sur le projet d'annexe 10. Ces observations montrent clairement le bien-fondé d'un examen approfondi de l'annexe elle-même et, plus généralement, d'une harmonisation de la Convention.

3. Afin de rationaliser les travaux qu'il mène au titre de ce point de l'ordre du jour, le Groupe de travail a décidé de réexaminer le document ECE/TRANS/WP.30/2015/21, contenant la version initiale du projet, et de laisser provisoirement de côté le document ECE/TRANS/WP.30/2015/21/Rev.1, contenant les différentes modifications et observations de l'Ukraine, de la Commission économique eurasiennne et de la FONASBA.

4. La délégation de l'Union européenne a fait part de sa préoccupation générale quant à la nécessité et au sens d'une annexe relative aux ports maritimes, dans la mesure où les procédures douanières n'occupent qu'une place modeste parmi les contrôles et les procédures qui se déroulent dans les ports. Elle a par ailleurs souligné des incohérences dans le texte même de l'annexe et par rapport au texte principal de la Convention. Faisant observer que certains articles des annexes 8, 9 et 10 étaient en tous points identiques, elle a en outre posé la question de savoir s'il ne serait pas opportun d'intégrer les dispositions concernées au texte principal de la Convention.

5. En réponse à une proposition de la délégation azerbaïdjanaise visant à faire référence à la Convention FAL-65 de l'OMI en général ou à certaines de ses dispositions, le secrétariat a expliqué que, du point de vue juridique, cela risquait de créer des complications chaque fois que la Convention FAL-65 ou la Convention sur l'harmonisation feraient l'objet de modifications. En outre, l'accès au texte de la Convention FAL-65 n'étant apparemment pas gratuit, les autorités douanières pourraient éprouver des difficultés à comprendre et à appliquer la Convention sur l'harmonisation. Le Groupe de travail a en revanche accueilli favorablement une proposition de l'Azerbaïdjan visant à modifier comme suit le premier paragraphe de l'article 2 : « Les Parties contractantes doivent accorder la permission de débarquer aux membres d'équipage de navires de haute mer ou de caboteurs effectuant des transports internationaux de marchandises conformément aux accords nationaux et, le cas échéant, aux accords internationaux, qui prévoient la reconnaissance des papiers de ces personnes, s'agissant en particulier de la pièce d'identité des gens de mer ». Il a aussi demandé au secrétariat de tenir compte de cette proposition dans ses futurs travaux.

6. Le Groupe de travail a pris note d'autres observations faites par diverses délégations, ainsi que des observations écrites reçues avant la présente session, et a prié le secrétariat de toutes les passer en revue et de les exploiter pour établir, dans les trois langues officielles, un nouveau texte qu'il examinerait à sa session suivante. Compte tenu de la multiplicité des procédures appliquées dans les ports maritimes, le secrétariat a également été prié d'établir cette nouvelle version en portant une attention particulière à la question du guichet unique. Sur cette base, le Groupe de travail déterminera si le texte est suffisamment abouti pour engager des consultations avec les autres acteurs. Dans le même temps, toutes les Parties contractantes à la Convention sur l'harmonisation ont été priées d'engager des consultations nationales et de se préparer à présenter, à la prochaine session du Groupe de travail, un avis bien équilibré sur l'opportunité de poursuivre cette activité (voir ECE/TRANS/WP.30/286, par. 44 à 49).

7. Suite à cette demande, le secrétariat a établi le présent document, dont l'annexe présente le texte du projet de nouvelle annexe figurant dans le document ECE/TRANS/WP.30/2015/21, les observations de l'Ukraine, de la Commission économique eurasiennne et de la FONASBA figurant dans le document ECE/TRANS/WP.30/2015/21/Rev.1, les observations de la

Commission européenne figurant dans le document informel n° 10 (2016) et la proposition faite par l'Azerbaïdjan à la 143<sup>e</sup> session du Groupe de travail.

## Annexe

### **Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières de 1982 (« Convention sur l'harmonisation »)**

#### **Projet d'annexe 10**

#### **Facilitation du passage des frontières dans le transport maritime international de marchandises**

[Ukraine : Nouvel article : « Définitions : Par “port international”, on entend un port où sont effectuées les formalités administratives de passage des frontières prescrites au départ ou à l'arrivée de marchandises transportées par voie maritime et par un moyen de liaison avec l'arrière-pays. Un “port maritime international” comprend un certain nombre d'infrastructures portuaires telles que des terminaux maritimes et des installations de manutention. »]

#### **Article 1 Principes**

1. La présente annexe, qui complète les dispositions de la Convention, a pour but de définir les mesures qu'il convient de prendre afin de faciliter et d'accélérer les formalités de passage des frontières<sup>1</sup> dans le transport maritime international de marchandises.
2. Les Parties contractantes s'engagent à collaborer en vue de faciliter et d'uniformiser autant que possible les formalités et les prescriptions relatives aux documents et aux procédures<sup>2</sup> dans tous les domaines liés au transport maritime de marchandises<sup>3</sup>.
- 2, variante (Commission économique eurasiennne) : [Les Parties contractantes s'engagent à collaborer en vue de faciliter et d'uniformiser autant que possible les formalités et les prescriptions relatives aux documents et aux procédures concernant le transport maritime de marchandises.]
3. La présente annexe s'applique sans préjudice des normes et accords internationaux applicables<sup>4, 5</sup>.

---

<sup>1</sup> Secrétariat : Dans la version anglaise de la Convention, l'équivalent de « frontières » est le mot « frontiers », sauf dans les annexes 8 et 9, où figure également « borders ».

<sup>2</sup> Secrétariat : Dans la version anglaise, lire « documents and procedures » pour respecter la cohérence avec le paragraphe 2 de l'article premier de l'annexe 9 de la Convention.

<sup>3</sup> Union européenne (UE) : Si l'on exclut le mécanisme de contrôle, les dispositions sont plus générales, comme dans l'annexe 9.

<sup>4</sup> UE : Le paragraphe 3 de l'article premier renvoie à l'application des normes et accords internationaux, ce qui n'est pas le cas pour les transports routier et ferroviaire. Quel est le bien-fondé de cette disposition ?

<sup>5</sup> Commission économique eurasiennne : Les dispositions du paragraphe 3 du présent article ne figurent pas dans les autres annexes à la Convention. Ces questions sont néanmoins traitées de façon générale (non spécifique) dans le texte principal de la Convention sur l'harmonisation (art. 14). Il serait bon

[Ukraine : Nouvel article : « Gestion intégrée des frontières : Les opérations de manutention dans les ports maritimes étant principalement gérées par des entreprises privées, les Parties contractantes devraient s'efforcer de travailler en étroite collaboration avec les autorités portuaires, les exploitants d'équipements de transbordement et les autres opérateurs privés actifs dans lesdits ports en vue de promouvoir et de garantir l'application des dispositions de la présente Convention. »<sup>6</sup>]

## **Article 2**

### **Facilitation des procédures d'octroi de visas aux équipages des navires<sup>7</sup>**

1. Les Parties contractantes doivent s'efforcer de faciliter les formalités relatives à la délivrance de visas aux équipages qui participent à des opérations de transport de marchandises sur de longues distances ou de cabotage, conformément à la législation nationale et, le cas échéant, internationale<sup>8</sup>.

1, variante 1 (Commission économique eurasienne) : [Les Parties contractantes doivent s'efforcer de faciliter les formalités relatives à la délivrance de visas aux équipages qui participent à des opérations de transport de marchandises par cabotage, conformément à la législation nationale et, le cas échéant, internationale.]

1, variante 2 (Azerbaïdjan) : [Les Parties contractantes doivent accorder la permission de débarquer aux membres d'équipage de navires de haute mer ou de caboteurs effectuant des transports internationaux de marchandises conformément aux accords nationaux et, le cas échéant, aux accords internationaux, qui prévoient la reconnaissance des papiers de ces personnes, s'agissant en particulier de la pièce d'identité des gens de mer »<sup>9</sup>.]

2. Les Parties contractantes conviennent d'échanger régulièrement des informations sur les meilleures pratiques concernant la facilitation des procédures de délivrance des visas aux équipages de navires<sup>10</sup>.

## **Article 3<sup>11</sup>**

### **Opérations de transport maritime international<sup>12</sup>**

1. Afin de faciliter le transport international de marchandises, les Parties contractantes doivent informer régulièrement toutes les parties engagées dans ce type de transport, de

---

d'intégrer certaines dispositions de ce projet d'annexe aux dispositions générales de la Convention sur l'harmonisation, s'il y a lieu.

<sup>6</sup> UE : L'Union européenne n'est pas contre cette idée, mais il faudrait vérifier s'il est possible d'harmoniser l'article 4 de la Convention à cette fin.

<sup>7</sup> Commission économique eurasienne : Ajouter « membres des ».

<sup>8</sup> UE : L'article 2 contient des dispositions relatives à la facilitation de l'octroi de visas similaires à celles déjà prévues pour les transports routier et ferroviaire.

<sup>9</sup> Voir document ECE/TRANS/WP.30/286, par. 48.

<sup>10</sup> Commission économique eurasienne : Ajouter « membres des ».

<sup>11</sup> Commission économique eurasienne : Au paragraphe 3 du présent article, il est fait référence à l'article 7 de la Convention sur l'harmonisation. Toutefois, les dispositions de l'article 7 s'appliquent lorsque les Parties contractantes ont une frontière terrestre commune, ce qui n'est pas le cas ici. La Commission économique eurasienne propose d'étudier la possibilité d'adapter les dispositions de l'article 7 de la Convention sur l'harmonisation ou bien d'énoncer les dispositions du paragraphe 3 du présent article sans faire référence à d'autres dispositions de la Convention sur l'harmonisation.

<sup>12</sup> UE : Contient les mêmes dispositions que pour les transports routiers.

manière harmonisée et coordonnée, sur les formalités en vigueur dans les ports maritimes internationaux, ainsi que sur l'état réel de la situation dans ces ports.

1, variante 1 (Commission économique eurasienne) : [Afin de faciliter le transport international de marchandises, les Parties contractantes doivent informer régulièrement toutes les Parties [contractantes] engagées dans des opérations de transport international [maritime] à propos ou à l'occasion des contrôles administratifs<sup>13</sup> relatifs aux ports maritimes de fret internationaux, ainsi que sur le fonctionnement réel des points de passage des frontières situés dans les ports maritimes.]

1, variante 2 (UE) : La version française de cette variante ne présente aucune différence par rapport au texte du paragraphe 1.

1, variante 3 (Ukraine) : [Afin de faciliter le transport international de marchandises, les Parties contractantes doivent informer régulièrement toutes les parties engagées dans ce type de transport, de manière harmonisée et coordonnée, sur les formalités en vigueur dans les ports maritimes internationaux, ainsi que sur l'état réel de la situation dans ces ports. À cette fin, les Parties désigneront des centres de coordination.]

2. Les Parties contractantes doivent s'efforcer de faire effectuer toutes les formalités nécessaires, dans la mesure du possible, aux lieux d'origine et de destination des marchandises transportées par mer, de façon à réduire les encombrements dans les ports maritimes.

2, variante 1 (Commission économique eurasienne) : [Les Parties contractantes doivent s'efforcer de faire effectuer toutes les formalités administratives<sup>14</sup> nécessaires, dans la mesure du possible, aux lieux d'origine et de destination des marchandises transportées par mer, de façon à réduire les encombrements dans les ports maritimes.]

3. En ce qui concerne en particulier l'article 7 de la présente Convention, la priorité doit être donnée aux chargements urgents, par exemple les animaux vivants et les denrées périssables. Les autorités et services compétents aux points de passage des frontières dans les ports maritimes doivent en particulier, en collaboration avec les parties concernées<sup>15</sup> :

3, variante 1 (Commission économique eurasienne) : [En ce qui concerne en particulier les dispositions de l'article 7 de la présente Convention, la priorité doit être donnée aux chargements urgents, par exemple les animaux vivants et les denrées périssables. Les autorités et services compétents situés aux points de passage des frontières dans les ports maritimes doivent en particulier, en collaboration avec les parties concernées :

i) Prendre les mesures nécessaires pour réduire au minimum les délais d'attente des navires transportant des denrées périssables<sup>16</sup> ou de ceux qui transportent des animaux

<sup>13</sup> L'UE n'est pas d'accord avec cette formulation.

<sup>14</sup> UE : L'Union européenne n'est pas d'accord avec cette formulation.

<sup>15</sup> UE : Ce paragraphe 3 ne peut s'appliquer aux transports maritimes dans la mesure où l'article 7 de la Convention auquel il est fait référence ne vise que les transports routiers (frontières communes). Qui plus est, le transport des animaux vivants et des denrées périssables par voie maritime doit faire l'objet d'une réflexion plus approfondie.

Secrétariat : Bien qu'il en soit également question au paragraphe 3 de l'article 3 de l'annexe 8, l'article 7 du texte principal de la Convention ne mentionne nullement les chargements urgents. Qui plus est, l'article 7 parle de « frontière commune », ce qui peut poser problème dans les cas des transports maritimes internationaux de marchandises. Si nécessaire, il est proposé de faire plutôt référence à l'article 6.

<sup>16</sup> Secrétariat : Note concernant la version anglaise uniquement.

vivants, entre le moment de leur arrivée au port et le moment où ils sont soumis aux contrôles douaniers, sanitaires, phytosanitaires et vétérinaires<sup>17</sup> ;

i), variante 1 (Commission économique eurasienne) : [Prendre les mesures nécessaires pour réduire au minimum les délais d'attente des navires transportant des denrées périssables ou des animaux vivants, entre le moment de leur arrivée au port maritime et le moment où ils sont soumis aux contrôles (notamment douaniers, sanitaires, phytosanitaires et vétérinaires) ;]

ii) Faire en sorte que les contrôles requis<sup>18</sup> visés à l'alinéa i) ci-dessus soient effectués aussi rapidement que possible ;

ii), variante 1 (Commission économique eurasienne) : [Faire en sorte que les différents contrôles administratifs requis visés à l'alinéa i) du présent article soient effectués aussi rapidement que possible ;]

ii), variante 2 (Ukraine) : [Faire en sorte que les contrôles requis visés à l'alinéa i) ci-dessus puissent commencer sur présentation des copies des documents de transport et d'accompagnement et soient menés à bien dans les délais les plus brefs ;]

iii) Autoriser, dans la mesure du possible, le fonctionnement des systèmes de réfrigération nécessaires dans les conteneurs transportant des denrées périssables<sup>19</sup> pendant le franchissement de la frontière, à moins que ce soit impossible en raison des modalités de contrôle<sup>20</sup> [Commission économique eurasienne : administratif<sup>21</sup>] ou de déchargement requises ;

iv) Coopérer, en particulier par l'échange préalable d'informations, avec leurs homologues des autres Parties contractantes afin d'accélérer les formalités pour les denrées périssables<sup>22</sup> et les animaux vivants, dans les cas où ces chargements doivent faire l'objet de contrôles sanitaires<sup>23</sup> et vétérinaires.

iv), variante (Ukraine) : [Prévoir les mesures à prendre pour accélérer les formalités de passage des frontières pour les marchandises transportées en mode intermodal, notamment dans le cadre de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR de 1975)<sup>24</sup>.]

<sup>17</sup> Secrétariat : Conformément aux définitions figurant à l'article premier de la Convention, il est proposé de remplacer cette expression par « au contrôle de la douane ou aux inspections médico-sanitaires, vétérinaires et phytosanitaires », ou tout simplement par « aux contrôles ».

<sup>18</sup> Secrétariat : Cette expression n'est utilisée, dans la Convention, qu'à l'alinéa ii) du paragraphe 3 de l'article 3 de l'annexe 8.

<sup>19</sup> Secrétariat : *Note concernant la version anglaise uniquement.*

<sup>20</sup> Secrétariat : *Note concernant la version anglaise uniquement.*

<sup>21</sup> L'UE n'est pas d'accord avec cette formulation.

<sup>22</sup> Secrétariat : *Note concernant la version anglaise uniquement.*

<sup>23</sup> Secrétariat : Il est suggéré de remplacer ce mot par « médico-sanitaires » dans un souci de cohérence avec l'article premier de la Convention.

<sup>24</sup> UE : Cette proposition concerne tous les types de transports ; elle devrait figurer, si nécessaire, dans le texte principal de la Convention.

## Article 4

### Installations dans les ports maritimes<sup>25</sup>

1.<sup>26</sup> Afin de rationaliser et d'accélérer les formalités à accomplir dans les ports maritimes, les Parties contractantes doivent, en collaboration avec les parties concernées, veiller, dans la mesure du possible, à ce que les ports soient équipés :

1, variante 1 (Commission économique eurasienne) : [Afin de rationaliser et d'accélérer les formalités à accomplir dans les ports maritimes, les Parties contractantes, en collaboration avec les parties concernées, doivent dans la mesure du possible faire en sorte que les points de contrôle situés dans lesdits ports maritimes soient au minimum dotés :]

i) De bâtiments (locaux), aménagements et moyens techniques qui permettent de procéder à des contrôles tous les jours et vingt-quatre heures sur vingt-quatre<sup>27</sup>, si le volume de trafic de marchandises le justifie ;

i), variante 1 (Commission économique eurasienne) : [De bâtiments, aménagements et moyens techniques qui permettent de procéder à des contrôles administratifs<sup>28</sup> tous les jours et vingt-quatre heures sur vingt-quatre<sup>29</sup> ;]

ii) D'un équipement technique qui permette de procéder aux contrôles phytosanitaires, vétérinaires<sup>30</sup> et autres ;

ii), variante 1 (Ukraine) : [D'un équipement technique qui permette de procéder à différents types de contrôles, notamment phytosanitaires et vétérinaires ;]

ii), variante 2 (Commission économique eurasienne) : Des moyens techniques modernes nécessaires aux fonctionnaires pour effectuer les contrôles administratifs ;<sup>31</sup>

ii), variante 3 (UE) : D'un équipement technique qui permette de procéder à des contrôles, notamment à des inspections phytosanitaires et vétérinaires<sup>32</sup> ;

iii) De capacités adéquates de réception et de débit des ports et des infrastructures de transport de l'arrière-pays pour absorber le volume du trafic marchandises ;

iii), variante 1 (Commission économique eurasienne) : [De capacités adéquates de réception et de débit des points de contrôle situés dans les ports maritimes et des infrastructures de transport de l'arrière-pays pour absorber le volume du trafic marchandises ;]

iv) De zones d'inspection ainsi que d'installations pour l'entreposage provisoire des marchandises soumises à des contrôles douaniers ou autres, notamment pour l'entreposage de denrées périssables<sup>33</sup> ;

<sup>25</sup> UE : Dispositions similaires à celles visant les transports routiers.

<sup>26</sup> UE : La numérotation n'est pas nécessaire.

<sup>27</sup> Secrétariat : Note concernant la version anglaise uniquement.

<sup>28</sup> L'UE n'est pas d'accord avec cette formulation.

<sup>29</sup> L'UE n'est pas d'accord avec la suppression proposée dans la mesure où les ports maritimes (points de contrôle) ne devraient pas tous être obligés d'effectuer des contrôles « 24 heures sur 24 ».

<sup>30</sup> Secrétariat : Dans un souci de cohérence avec l'article premier, il conviendrait de remplacer « contrôles » par « inspections ».

<sup>31</sup> L'UE n'est pas d'accord avec cette formulation.

<sup>32</sup> Cette formulation est conforme aux définitions de l'article premier de la Convention.

<sup>33</sup> Secrétariat : Note concernant la version anglaise uniquement.



iv), variante 1 (Commission économique eurasiennne) : [De zones de contrôle administratif<sup>34</sup> ainsi que d'installations pour l'entreposage provisoire des cargaisons (marchandises) soumises à des contrôles douaniers ou autres, notamment pour l'entreposage de denrées périssables ;

v) D'un personnel qualifié et en nombre suffisant pour assurer tous les services<sup>35</sup>, notamment douaniers, de surveillance des frontières et autres ;

v), variante 1 (Commission économique eurasiennne) : [D'un nombre de fonctionnaires chargés du contrôle administratif correspondant au volume de trafic, ainsi que d'autres organes et organisations ;]

vi) De systèmes d'information et de communication permettant l'échange électronique d'informations préalable concernant les navires et leurs cargaisons à des fins douanières et de sécurité.

vi), variante 1 (Commission économique eurasiennne) : [D'équipements, installations, systèmes informatiques et moyens de télécommunication permettant l'échange préalable de données électroniques relatives aux navires et à leur cargaison.]

## **Article 5** **Contrôles<sup>36</sup>**

Les Parties contractantes :

i) Doivent s'efforcer d'accélérer les formalités à accomplir<sup>37</sup> en mettant en place, dans la mesure du possible, des mécanismes de reconnaissance réciproque de certaines formes de contrôle<sup>38</sup> des navires, des conteneurs et des marchandises, pour autant que leurs objectifs coïncident ;

i), variante 1 (Commission économique eurasiennne) : [Doivent s'efforcer d'accélérer les formalités administratives<sup>39</sup> à accomplir en mettant en place, dans la mesure du possible, des mécanismes de reconnaissance réciproque de certaines formes de contrôle administratif<sup>40</sup> des navires de mer et des conteneurs et marchandises qu'ils transportent, pour autant que les objectifs de ces contrôles coïncident ;]

i), variante 2 (Ukraine) : [Doivent s'efforcer d'accélérer les formalités à accomplir en mettant en place, dans la mesure du possible, des mécanismes de reconnaissance réciproque des résultats de certaines formes de contrôle des navires, des conteneurs et des marchandises, pour autant que leurs objectifs coïncident ;]

<sup>34</sup> L'UE n'est pas d'accord avec cette formulation.

<sup>35</sup> Secrétariat : Dans l'annexe 1, c'est l'expression « services compétents » qui est utilisée.

<sup>36</sup> UE : Cet article s'inspire beaucoup de l'article 6 de l'annexe 9 relative aux transports par chemin de fer dont l'adoption par l'UE et ses États membres et l'entrée en vigueur remontent à 2011.

<sup>37</sup> UE : Note concernant la version anglaise uniquement.

<sup>38</sup> UE : On ne comprend pas ce que signifie ici « contrôle », puisque seuls le « contrôle de la douane », le « contrôle de la qualité » et différentes « inspections » sont définis dans l'article premier de la Convention.

<sup>39</sup> L'UE n'est pas d'accord avec cette formulation.

<sup>40</sup> L'UE n'est pas d'accord avec cette formulation.

ii) Doivent, dans la mesure du possible, accorder des facilités<sup>41</sup> et simplifier les procédures de contrôle sur la base d'une évaluation des risques<sup>42</sup>.

ii), variante 1 (Ukraine) : [Doivent, dans la mesure du possible, accorder des facilités et simplifier les procédures de contrôle sur la base d'une évaluation et d'une gestion des risques.]

ii), variante 2 (Commission économique eurasienne) : [Doivent, dans la mesure du possible, accorder des facilités et simplifier les procédures de contrôle administratif<sup>43</sup> sur la base d'une évaluation des risques.]

(Nouvelle disposition) (Ukraine) : [Font en sorte que leurs autorités et organismes chargés des procédures de contrôle et de passage des frontières relatives à l'importation, l'exportation et le transit de marchandises interagissent et coordonnent leurs activités de façon à faciliter le transport et le commerce<sup>44</sup>.]

iii) Ne doivent, sans préjudice des dispositions applicables de la présente Convention, procéder à l'inspection des marchandises en transit que dans les cas où cela se justifie au regard d'une situation ou d'un risque concret<sup>45, 46</sup>.

iii), variante 1 (Commission économique eurasienne) : [Ne doivent, sans préjudice des dispositions applicables de la présente Convention, procéder au contrôle administratif<sup>47</sup> des marchandises en transit que dans les cas où cela se justifie au regard d'une situation ou d'un risque concret.]

iii), variante 2 (Ukraine) : [Doivent faire bénéficier les marchandises en transit sur le territoire de toute autre Partie contractante d'un traitement au moins aussi favorable que celui accordé aux mêmes marchandises lorsqu'elles sont transportées de leur lieu d'origine à leur destination sans passer par le territoire d'une Partie contractante<sup>48</sup>. Ne doivent, sans préjudice des dispositions applicables de la présente Convention, procéder à l'inspection des marchandises en transit que dans les cas où cela se justifie au regard d'une situation ou d'un risque concret.]

Les marchandises en transit transportées dans un conteneur, dans une semi-remorque rail-route ou dans un wagon de marchandises fermé, dûment scellé et accompagné des documents nécessaires, ne sont généralement pas inspectées par les douanes.]

(Nouvelle disposition) (Ukraine) : [Font en sorte que les conteneurs et les véhicules soient pesés lors du chargement de la cargaison (conteneur) sur un véhicule de transport, conformément à la réglementation du pays d'arrivée des marchandises en matière

<sup>41</sup> Secrétariat : Cette expression ne figure pas dans le texte de la Convention.

<sup>42</sup> UE : Les contrôles douaniers devraient être effectués en fonction d'une estimation des risques (ou analyse des risques) ; cela donnerait lieu à des contrôles sélectifs, et non à des facilités pour tous les chargements « dans la mesure du possible ».

<sup>43</sup> L'UE n'est pas d'accord avec cette formulation.

<sup>44</sup> UE : L'Union européenne estime que cette disposition a davantage sa place dans la législation nationale que dans une convention internationale.

<sup>45</sup> UE : Ce point semble déjà faire l'objet d'une disposition générale de l'article 10 de la Convention. L'Union européenne propose par conséquent de le supprimer, à moins qu'il soit particulièrement nécessaire dans le cas du transport maritime.

<sup>46</sup> Secrétariat : Voir l'article 10 de la Convention (Marchandises en transit).

<sup>47</sup> L'UE n'est pas d'accord avec cette formulation.

<sup>48</sup> UE : (Première phrase) Cette proposition ne concerne pas uniquement les transports maritimes. Il est possible que l'article 10 de la Convention prévoie déjà cette disposition.

de pesée, et délivrent un certificat international de pesée (art. 5 de l'annexe 8 de la Convention). La surcharge des véhicules (conteneurs) n'est pas autorisée<sup>49</sup>.]

[Ukraine : (Nouvel article) : Guichet unique : Les opérations de manutention dans les ports maritimes étant principalement gérées par des entreprises privées, les Parties contractantes devraient s'efforcer de travailler en étroite collaboration avec les autorités portuaires, les exploitants d'équipements de transbordement et les autres opérateurs privés actifs dans lesdits ports en vue de promouvoir et de garantir l'application des dispositions de la présente Convention<sup>50</sup>.]

## Article 6

### Délais<sup>51, 52</sup>

Les Parties contractantes, en collaboration avec les parties concernées, doivent s'efforcer de fixer des délais pour les opérations techniques liées à la réception des navires dans les ports, y compris les différents contrôles, et s'efforcer de réduire ces délais par l'amélioration des équipements et technologies utilisés. Les Parties contractantes doivent surveiller leurs résultats en matière de réduction des délais.

Variante 1 (Commission économique eurasiennne) : [Les Parties contractantes, en collaboration avec les parties concernées, doivent s'efforcer de fixer des délais pour les opérations techniques liées à la réception des navires dans les ports maritimes, y compris les différents contrôles administratifs<sup>53</sup>, et s'efforcer de réduire ces délais par l'amélioration des équipements et technologies utilisés. Les Parties contractantes doivent surveiller leurs résultats en matière de réduction des délais et rendre ces résultats publics.]

Variante 2 (Ukraine) : [Il est recommandé aux Parties contractantes, de façon régulière et méthodique, de fixer des délais pour l'exécution des opérations techniques liées à la réception des navires et au dédouanement des marchandises dans les ports, pour toutes les formes de contrôles, de mesurer les délais effectifs et de publier les résultats, et de s'efforcer de réduire ces délais en améliorant les technologies et les équipements utilisés. Les Parties contractantes peuvent rendre publics les résultats obtenus.]

## Article 7

### Documents<sup>54</sup>

1. Les Parties contractantes doivent veiller à ce que les documents de transport et les documents d'accompagnement soient établis conformément aux lois et règlements des pays importateurs et de transit. Elles doivent s'efforcer de réduire le nombre de documents

<sup>49</sup> UE : Déterminer si cette disposition a sa place dans cette nouvelle annexe.

<sup>50</sup> Secrétariat : Texte identique à celui de la proposition faite à l'article premier, hormis le titre.

<sup>51</sup> UE : Pour les opérations de transport maritime, lorsque la fixation de délais est prescrite, la législation nationale de chaque Partie contractante devrait peut-être être respectée (il en va de même pour la réduction des délais).

<sup>52</sup> Secrétariat : Voir également l'annexe 1 de la Convention (« Harmonisation des contrôles douaniers et des autres contrôles »). La vérification de la réduction des délais obtenue ne devrait pas être obligatoire, notamment en raison de l'existence de dispositions sur les rapports périodiques.

<sup>53</sup> L'UE n'est pas d'accord avec cette formulation.

<sup>54</sup> UE : Les dispositions de cet article devraient s'appliquer à tous les types de transport. Constatant l'absence de prescription relative aux ports maritimes, l'Union européenne propose de modifier l'article 9 ainsi que, si nécessaire, l'article 8 de l'annexe 9.

requis pour l'importation, l'exportation et le transit des marchandises qui entrent dans le port ou qui en sortent par la mer ou par voie terrestre<sup>55</sup>.

1, variante 1 (Commission économique eurasiennne) : [Les Parties contractantes doivent veiller à ce que les documents de transport et les documents d'accompagnement soient établis conformément aux lois et règlements des Parties contractantes participant à l'opération de transport. Elles doivent s'efforcer de réduire le nombre de documents requis pour l'importation, l'exportation ou le transit des marchandises qui entrent dans le port maritime ou qui en sortent par la mer ou par voie terrestre.]

1, variante 2 (Ukraine) : [Les Parties contractantes doivent veiller à ce que les documents de transport et les documents d'accompagnement soient établis conformément aux dispositions des instruments juridiques internationaux (Convention FAL-65 et recommandations de l'OMI). Elles doivent s'employer à réduire le nombre de documents requis pour l'importation, l'exportation et le transit des marchandises qui entrent dans le port ou qui en sortent par la mer ou par voie terrestre et veiller à ce que les formalités imposées et les documents exigés :

- a) permettent le dédouanement et la mainlevée rapides des marchandises ;
- b) permettent aux entreprises et aux opérateurs de gagner du temps et de faire des économies ;
- c) entravent le moins possible les échanges commerciaux (lorsqu'il existe plusieurs manières de se conformer aux objectifs gouvernementaux ou aux objectifs fixés)<sup>56</sup>.]

2. Dans leurs relations entre elles, les Parties contractantes s'efforcent de réduire le recours aux documents sur support papier et de simplifier les procédures en matière de documentation, en utilisant des systèmes électroniques pour l'échange des informations. Elles doivent s'efforcer d'utiliser les systèmes comme point unique pour centraliser et traiter ces informations, ainsi que, dans la mesure du possible, pour le paiement des redevances portuaires, droits de douane et autres taxes.

3. Les Parties contractantes doivent s'efforcer de communiquer à l'avance aux autorités douanières<sup>57</sup> les informations relatives aux marchandises en cours d'acheminement vers les ports<sup>58</sup>.

3, variante 1 (Commission économique eurasiennne) : [Les Parties contractantes doivent s'efforcer de communiquer à l'avance aux autorités douanières les informations relatives aux marchandises en cours d'acheminement vers les points de contrôle situés dans les ports maritimes.]

4. Les Parties contractantes doivent s'efforcer d'utiliser des documents de transport et des documents réglementaires uniformisés ou harmonisés, en particulier dans les cas de livraisons multimodales.

4, variante 1 (Commission économique eurasiennne) : [Les Parties contractantes doivent s'efforcer d'utiliser des documents de transport ou des documents réglementaires

<sup>55</sup> Fédération des associations nationales de courtiers et d'agents maritimes (FONASBA) : Faire référence à la Convention FAL-65 de l'OMI.

<sup>56</sup> Voir l'observation de l'UE sur l'article 8 (note du secrétariat : Les dispositions de cet article devraient s'appliquer à tous les types de transport. Constatant l'absence de prescription relative aux ports maritimes, l'Union européenne propose de modifier l'article 9 ainsi que, si nécessaire, l'article 8 de l'annexe 9.).

<sup>57</sup> Secrétariat : L'expression « autorités douanières » ne figure pas dans la Convention. Les Parties pourraient envisager d'utiliser « les Douanes ».

<sup>58</sup> FONASBA : Faire référence à la Convention FAL-65 de l'OMI.

uniformisés ou harmonisés, aux fins de l'organisation et de la mise en œuvre du transport international de marchandises par voie maritime, notamment dans les cas de livraisons multimodales.]

## **Article 8**

### **Rapports périodiques**

En ce qui concerne les articles 1<sup>er</sup> à 6<sup>59</sup> de la présente annexe, le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe (CEE) doit effectuer tous les deux ans<sup>60</sup> une enquête auprès des Parties contractantes sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la présente annexe<sup>61</sup>.

---

---

<sup>59</sup> UE-Commission économique eurasiennne : Remplacer 6 par 7.

<sup>60</sup> Secrétariat : Le bien-fondé de cette enquête bisannuelle devrait être examiné.

<sup>61</sup> Commission économique eurasiennne : Les dispositions de cette annexe ont valeur de recommandations. Il est proposé, afin d'en améliorer la mise en œuvre, de mener conjointement avec les Parties contractantes à la Convention sur l'harmonisation et les membres du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports une étude de faisabilité sur leur renforcement en vue de les rendre contraignantes.