



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/2000/11
10 avril 2000

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports

(Quatre-vingt-quinzième session, 19-23 juin 2000,
point 4 de l'ordre du jour)

**CONVENTION INTERNATIONALE RELATIVE À L'HARMONISATION
DES CONTRÔLES DE MARCHANDISES AUX FRONTIÈRES, 1982
("Convention sur l'harmonisation")**

**Établissement d'une nouvelle annexe sur la rationalisation
des formalités de passage des frontières**

Note du secrétariat

A. MANDAT ET RAPPEL DES FAITS

1. À sa troisième session (Genève, 21 et 24 juin 1999), le Comité de gestion de la "Convention sur l'harmonisation" avait examiné des propositions relatives à l'incorporation à la Convention d'une nouvelle annexe sur la rationalisation des formalités de passage des frontières établie par l'IRU (TRANS/WP.30/AC.3/6, par. 12 à 19).
2. À sa quatre-vingt-treizième session, le Groupe de travail a examiné ces propositions ainsi qu'une proposition d'ensemble révisée, élaborée conjointement par l'IRU et par Transfrigoroute (International) (TRANS/WP.30/1999/12; document informel No 6 (1999)), et il a considéré que les propositions relatives à une nouvelle annexe à la Convention paraissaient acceptables

mais devaient être harmonisées avec les prescriptions juridiques en vigueur qui y figurent. Le secrétariat a été prié de constituer un groupe spécial informel d'experts qui s'est réuni les 4 et 5 avril 2000 à Genève (TRANS/WP.30/186, par. 14 à 17).

3. Le groupe d'experts a examiné les propositions d'amendement auxquelles il est fait allusion ci-dessus concernant la facilitation des transports routiers et a considéré que, si la portée de la Convention était limitée à l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, la facilitation des formalités de passage des frontières devait être envisagée comme un système nécessitant, dans le cas des transports routiers internationaux, des procédures efficaces pour les marchandises, le véhicule et son conducteur. Peut-être serait-il donc justifié d'incorporer à la Convention des dispositions complétant les mesures de facilitation en vigueur par des procédures applicables aux véhicules routiers et aux conducteurs professionnels.

4. Le groupe d'experts a reconnu que les dispositions de la Convention s'appliquaient à tous les modes de transport (voir art. 3 de la Convention) et qu'ultérieurement, d'autres dispositions pourraient y être incorporées au sujet des transports ferroviaires, fluviaux, maritimes et aériens.

5. Le groupe d'experts a aussi trouvé que les amendements proposés ne portaient pas sur tous les aspects de l'harmonisation des contrôles aux frontières pour le transport international des marchandises et que d'autres dispositions pourraient peut-être y être ajoutées par le Groupe de travail ou le Comité de gestion, notamment celles concernant le transport des marchandises dangereuses, les dimensions des véhicules, les régimes d'assurance responsabilité civile obligatoires (carte verte), etc.

6. Certains experts ont souligné que le certificat international de pesée de véhicule nouvellement proposé (voir l'article 5 de l'annexe 8 proposée), qui correspondait à une approche tout à fait nouvelle de la facilitation des formalités de passage des frontières dans le transport routier, devrait peut-être être soumis à des essais complets dans le cadre de l'Initiative de coopération pour l'Europe du Sud-Est (SECI) avant de pouvoir être incorporé à la Convention.

7. Le groupe d'experts a aussi envisagé, à la demande du Comité des transports intérieurs, lors de sa soixante-deuxième session, la possibilité d'accélérer les formalités de passage des frontières en transport routier, par exemple en fixant une limite de temps maximale pour le franchissement des frontières. Le groupe d'experts a considéré qu'un objectif aussi général ne pouvait pas être incorporé à la Convention en raison des différences dans les volumes de trafic, les formalités, les dispositions juridiques et l'emplacement géographique des points de passage des frontières. Une telle limite de temps, par exemple de 30 minutes, était de nature plus politique et s'insérerait ainsi plus facilement dans une résolution ou un instrument analogue de caractère déclaratoire. Le groupe d'experts a en outre noté que l'efficacité des procédures de franchissement des frontières ne devrait plus être mesurée en fonction d'une durée moyenne ou maximale consentie pour les exécuter mais plutôt en recourant à des mesures de contrôle sélectives et objectives fondées sur une évaluation des risques. Une telle approche permettrait d'utiliser efficacement les maigres ressources disponibles pour les contrôles et signifiait concrètement que la grande majorité des véhicules, des conducteurs et des cargaisons pouvaient passer les frontières en quelques minutes. En revanche, les marchandises repérées devraient être contrôlées de façon très complète, ce qui pourrait donner lieu à de très longues attentes aux frontières pour les véhicules d'accompagnement et leurs conducteurs.

8. Le groupe d'experts a aussi réfléchi aux possibilités de surveiller l'application de la Convention. Certains estimaient que plutôt que d'insérer dans le texte de la Convention des prescriptions spécifiques pour que les Parties contractantes à la Convention s'en chargent (voir l'article 7 de l'annexe 8 nouvellement proposée), il serait peut-être préférable de demander au Comité des transports intérieurs de désigner régulièrement un ou plusieurs conventions et accords parmi la cinquantaine qui avaient été élaborés sous ses auspices et dont la mise en œuvre semblait justifier une enquête approfondie.

B. PROPOSITIONS D'AMENDEMENT

9. Les délibérations du groupe d'experts sur l'annexe 8 nouvellement proposée à la Convention ont donné lieu aux propositions d'amendement ci-après. Les passages entre crochets désignent les dispositions qui n'ont pas fait l'objet d'un consensus au cours de la réunion du groupe d'experts. L'appendice mentionné dans l'article 5 et contenant le Certificat international de pesée de véhicule sera publié en tant qu'additif au présent document.

CONVENTION INTERNATIONALE RELATIVE À L'HARMONISATION DES CONTRÔLES DE MARCHANDISES AUX FRONTIÈRES, 1982 ("Convention sur l'harmonisation")

(Nouvelle) Annexe 8

FACILITATION DES OPÉRATIONS DE TRANSPORT ROUTIER [AU TRAVERS DES FRONTIÈRES]

Article 1

Principes

Les aspects de contrôle de la facilitation des transports doivent être conformes, dans la mesure du possible, aux principes énoncés dans la Convention et en particulier dans l'annexe 1.

(Variante)

[En complément des dispositions de la Convention et notamment de celles prévues dans l'annexe 1, la présente annexe a pour objet de définir les mesures qui doivent être mises en œuvre pour faciliter les procédures de contrôle du transport routier aux passages des frontières.]

Article 2

Facilitation des procédures d'obtention de visas pour les conducteurs professionnels

Les Parties contractantes devront encourager leurs autorités respectives à faciliter l'octroi de visas aux conducteurs professionnels participant au transport routier international de manière à simplifier les formalités, limiter le nombre de documents justificatifs, réduire le délai nécessaire pour obtenir des visas et délivrer des visas à entrées multiples valables un an sans préjudice des autres accords en vigueur.

Les Parties contractantes devront s'efforcer d'échanger régulièrement des informations sur les meilleures pratiques en vigueur concernant la facilitation des procédures de délivrance de visas aux conducteurs professionnels en vue de parvenir à des procédures efficaces et harmonisées dans ce domaine.

Article 3

Opérations de transport [international routier]

1. Afin de faciliter le mouvement international des marchandises, les Parties contractantes devront informer régulièrement toutes les parties impliquées dans des opérations de transport international, de manière harmonisée et coordonnée, sur les conditions de contrôle aux frontières pour les opérations de transport international routier, en vigueur ou à venir, ainsi que sur l'état réel de la situation aux frontières.
2. Les Parties contractantes s'efforceront de transférer, dans la mesure du possible et pas uniquement pour le trafic de transit, toutes les procédures de contrôle nécessaires aux lieux d'origine et de destination des marchandises transportées par route de façon à réduire les encombrements aux points de passage des frontières.
3. En ce qui concerne en particulier l'article 7 de la présente Convention, la priorité devra être donnée aux chargements urgents, notamment aux animaux vivants et aux denrées périssables. Aux points de franchissement des frontières, les services compétents devront en particulier :
 - i) prendre les mesures nécessaires pour réduire au minimum les délais d'attente pour les véhicules ATP transportant des denrées périssables ou pour les véhicules transportant des animaux vivants, depuis leur heure d'arrivée à la frontière jusqu'à leurs contrôles réglementaires, administratifs, douaniers et sanitaires;
 - [ii) faire en sorte que les contrôles réglementaires requis soient effectués de manière à réduire le temps nécessaire;]
 - iii) permettre, dans la mesure du possible, le fonctionnement des systèmes de refroidissement nécessaires des véhicules transportant des denrées périssables pendant le franchissement de la frontière, à moins que cela ne soit impossible en raison de la technique de contrôle requise;
 - iv) coopérer, en particulier par l'échange préalable d'informations, avec leurs homologues des autres Parties contractantes, afin d'accélérer les procédures de franchissement des frontières pour les denrées périssables et les animaux vivants dans le cas où ces chargements doivent faire l'objet de contrôles sanitaires.

Article 4

Inspection du véhicule

1. Les Parties contractantes devront faciliter le franchissement des frontières par les véhicules routiers en utilisant le Certificat international de contrôle technique comme prévu dans l'Accord

concernant l'adoption de conditions uniformes applicables aux contrôles techniques périodiques des véhicules à roues et à la reconnaissance réciproque des contrôles (1997).

[2. Afin d'identifier les véhicules homologués selon l'ATP qui transportent des denrées périssables, les Parties contractantes pourront utiliser les marques distinctives apposées sur le matériel en question et le certificat d'homologation ATP prévu dans l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (1970).]

Article 5

Certificat international de pesée de véhicule

1. Afin d'accélérer le passage aux frontières, les Parties contractantes devront accepter [et reconnaître mutuellement] le Certificat international de pesée de véhicule tel qu'il figure dans l'appendice de la présente annexe. Le véhicule ne sera pesé que dans le pays d'origine de l'opération de transport international. Le résultat de la pesée sera dûment mentionné et certifié sur le Certificat international de pesée. En dehors des vérifications périodiques et des contrôles pratiqués pour irrégularités supposées, le véhicule ne sera soumis à aucune autre pesée pendant le trajet.

[2. Les Parties contractantes devront transmettre au Secrétaire général des Nations Unies [le secrétariat de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe] la liste des postes de pesée agréés selon les principes internationaux dans leur pays lors de la notification de l'adoption de la présente annexe et toute modification ultérieure de la liste. Cette liste sera mise à jour et transmise par le Secrétaire général des Nations Unies [le secrétariat de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe] à chacune des Parties contractantes chaque fois que nécessaire.

3. Les exigences minimales pour les postes de pesée agréés, les principes de leur agrément et les caractéristiques de base pour la technologie/procédure de pesée à appliquer sont énoncés dans l'appendice à la présente annexe.]

Article 6

Passage frontière

Pour rationaliser et accélérer les contrôles douaniers et les formalités aux points de passage des frontières, les Parties contractantes doivent satisfaire dans la mesure du possible aux conditions minimales suivantes pour les passages frontière ouverts au transport international de marchandises :

- [i) Aménager des installations permettant, 24 heures sur 24, dans la mesure du possible, de procéder à des contrôles communs entre des États limitrophes (technique de l'arrêt unique).
- ii) Séparer les voies de circulation pour différents types de transport de part et d'autre de la frontière afin de pouvoir offrir la préférence aux véhicules ayant un titre de transit

douanier valable (TIR, T) ou transportant des animaux vivants ou des denrées périssables.

- iii) Prévoir des zones de contrôle hors voie pour les vérifications périodiques du chargement et du véhicule.
- iv) Envisager des installations de stationnement et de terminaux adaptées.
- v) Mettre à la disposition des conducteurs des installations sanitaires, des espaces sociaux et de télécommunication.
- vi) Autoriser aux frontières des commissionnaires de transport, proposant leurs services aux transporteurs sur une base concurrentielle, ainsi que les installations nécessaires.]

[Article 7

Mécanisme de rapport

En ce qui concerne les articles 1 à 6 de la présente annexe, les Parties contractantes devront transmettre au secrétariat de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, tous les deux ans, un rapport détaillé faisant état des progrès réalisés à leurs frontières pour améliorer les conditions de traversée.]
