


**Commission économique pour l'Europe**
**Comité de gestion de la Convention internationale de 1982  
 sur l'harmonisation des contrôles des marchandises  
 aux frontières**

**Onzième session**  
 Genève, 13 juin 2019

**Rapport du Comité de gestion de la Convention  
 internationale de 1982 sur l'harmonisation  
 des contrôles des marchandises aux frontières  
 sur sa onzième session**
**Table des matières**

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1–3	2
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	4	2
III. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour) .....	5	2
IV. État de la Convention (point 3 de l'ordre du jour) .....	6	2
V. Propositions d'amendements à la Convention (point 4 de l'ordre du jour).....	7–15	2
VI. Application de la Convention (point 5 de l'ordre du jour) .....	16–24	4
A. Annexe 8 relative à la facilitation du passage des frontières en transport routier international .....	16–20	4
B. Annexe 9 sur la facilitation du passage des frontières dans le transport international des marchandises par chemin de fer .....	21–23	5
C. Mise en œuvre de la Convention sur l'harmonisation et utilisation des meilleures pratiques dans ce contexte.....	24	5
VII. Questions diverses (point 6 de l'ordre du jour) .....	25–28	6
A. Promotion de la Convention sur l'harmonisation .....	25–26	6
B. Date de la prochaine session .....	27	6
C. Restrictions concernant la distribution des documents .....	28	6
VIII. Adoption du rapport (point 7 de l'ordre du jour).....	29	6



## **I. Participation**

1. Le Comité (AC.3) a tenu sa onzième session le 13 juin 2019, à Genève.
2. Y ont participé des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, France, Grèce, Hongrie, Iran (République islamique d'), Lettonie, Lituanie, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Des représentants de l'Union européenne étaient aussi présents.
3. Le Comité a constaté que le quorum requis pour prendre des décisions – soit au moins le tiers des États qui sont Parties contractantes (selon l'article 6 de l'annexe 7 de la Convention) – était atteint.

## **II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)**

4. Le Comité a adopté l'ordre du jour de la session (ECE/TRANS/WP.30/AC.3/21) tel qu'il a été établi par le secrétariat, sans aucune modification.

## **III. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)**

5. Conformément à l'article 5 de l'annexe 7 de la convention, le Comité a élu M. O. Fedorov (Ukraine) à la présidence de cette session.

## **IV. État de la Convention (point 3 de l'ordre du jour)**

6. Le Comité a été informé que, depuis sa dixième session, en 2014, le Turkménistan avait adhéré à la Convention, en 2016, devenant la cinquante-huitième Partie contractante à la Convention. Des renseignements détaillés sur cette question ainsi que sur diverses notifications depositaires sont disponibles sur le site Web de la CEE<sup>1</sup>.

## **V. Propositions d'amendements à la Convention (point 4 de l'ordre du jour)**

7. Le Comité a été informé de propositions de modification de la Convention, et il a notamment pris note des efforts faits pour créer une annexe 10 concernant les ports maritimes, qui est au point mort depuis 2017 (voir document ECE/TRANS/WP.30/AC.3/2019/1).
8. Le Comité a rappelé qu'en 2010, le Comité des transports intérieurs (CTI) avait approuvé le rapport intitulé « Liaisons entre les ports maritimes et l'arrière-pays » (ECE/TRANS/210) et il a invité plusieurs groupes de travail, notamment le Groupe de travail des questions douanières intéressant les transports (WP.30), à se demander si les tâches décrites dans le rapport pourraient être exécutées et comment elles pourraient l'être.
9. À sa 127<sup>e</sup> session (février 2011), Le Groupe de travail a noté que les ports étaient des nœuds de communication névralgiques dans les chaînes d'approvisionnement modernes, dans lesquels plusieurs modes de transport s'entrecroisaient, et que la portée de la Convention sur l'harmonisation embrassait tous les modes de transport, notamment le transport maritime et le transport par voie navigable. Dans le même temps, le Groupe de travail a noté que le CTI et ses organes subsidiaires, notamment lui-même, s'occupaient de transports intérieurs et qu'ils n'avaient peut-être pas les compétences nécessaires pour s'occuper du transport maritime. C'est la raison pour laquelle le Groupe de travail a estimé que, avant de prendre toute décision sur l'élaboration d'une nouvelle annexe, il devrait

---

<sup>1</sup> [www.unece.org/tir/tir-depositary\\_notification.html](http://www.unece.org/tir/tir-depositary_notification.html).

entreprendre des consultations approfondies avec les autres organisations internationales compétentes, aussi bien publiques que privées. À la suite de ces consultations, une majorité de pays qui ont répondu ont indiqué qu'ils étaient dans l'ensemble favorables à l'idée d'élaborer une nouvelle annexe sur les procédures de passage des frontières dans les ports maritimes, tout en faisant remarquer que leur participation à cette activité serait limitée en raison d'un manque de ressources et, dans certains cas, d'un manque de compétences dans ce domaine.

10. À la 141<sup>e</sup> session du Groupe de travail (octobre 2015), le secrétariat a présenté le premier projet d'annexe 10, reproduit dans le document ECE/TRANS/WP.30/2015/21. Le Groupe de travail a été informé que plusieurs pays proposaient que ladite annexe renvoie à la Convention visant à faciliter le trafic maritime international de 1965 (FAL-65) de l'Organisation maritime internationale (OMI) et à ses dispositions pertinentes.

11. À la 143<sup>e</sup> session du Groupe de travail (juin 2016), la délégation de l'Union européenne s'est interrogée sur la nécessité et l'utilité d'une annexe concernant les ports maritimes, étant donné que les formalités douanières ne représentaient qu'une petite partie des nombreux contrôles qui étaient effectués dans les ports.

12. À sa 144<sup>e</sup> session (octobre 2016), le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/WP.30/2016/16, qui contient une nouvelle version du projet d'annexe 10. La délégation de l'Ukraine a, une fois de plus, souligné le bien-fondé de cette nouvelle version du projet d'annexe qui convenait parfaitement aux contrôles douaniers et aux autres contrôles effectués aux frontières dans les ports maritimes et s'est référé au rapport d'experts de 2008 sur les liaisons avec l'arrière-pays, (voir le ECE/TRANS/210), rapport qui avait amené le CTI à demander au Groupe de travail d'élaborer une annexe spécifique qui serait incluse dans la Convention sur l'harmonisation. Le Président de l'AC.3 a appuyé cette position. Les délégations de la Fédération de Russie et de l'Union européenne ont, pour leur part, contesté non seulement les avantages juridiques et pratiques du projet d'annexe, dans son état actuel, mais aussi l'ensemble de ce projet, en faisant valoir que la Convention de l'OMI FAL-65 couvrait déjà un certain nombre de questions relatives aux contrôles effectués dans les ports maritimes. Pour récapituler et après avoir rappelé les efforts qui avaient été faits pour parvenir à un consensus sur la nécessité d'une annexe 10 et sur son contenu, le Président du Groupe de travail a déclaré que, compte tenu du peu de soutien manifesté jusqu'à présent, il semblait inutile de poursuivre cette activité.

13. À sa 146<sup>e</sup> session (juin 2017), le Groupe de travail a affirmé que, tout en respectant la demande clairement formulée par le CTI et en mesurant à leur juste valeur tous les efforts entrepris jusqu'à présent pour élaborer un projet satisfaisant, la nature déclarative et répétitive du texte permettait de conclure que cet exercice ne bénéficiait pas d'un soutien suffisant parmi les membres du WP.30 pour qu'il soit poursuivi. Le Groupe de travail a donc demandé au secrétariat de supprimer ce point de son ordre du jour et d'en aviser en conséquence le CTI à sa session de 2018. Pour finir, le Groupe de travail a chargé le secrétariat de réunir, dès que possible, une session du Comité de gestion de la Convention sur l'harmonisation (AC.3) pour confirmer cette décision (voir ECE/TRANS/WP.30/AC.3/2019/1).

14. Le Comité a pris note que le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) avait, à sa 151<sup>e</sup> session (février 2019), prié le secrétariat d'établir une proposition d'amendement de l'article 7 de l'annexe 8, tendant à porter la périodicité des rapports de deux à cinq ans, comme indiqué dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.3/2019/2. Le Comité a pris note que l'Union européenne et ses États membres étaient en mesure d'accepter la proposition, en attendant confirmation par le biais d'une décision officielle du Conseil mais qu'ils ne pouvaient adopter la proposition qu'à titre provisoire.

15. Aucune autre proposition d'amendement de la Convention n'a été présentée au titre de ce point de l'ordre du jour.

## VI. Application de la Convention (point 5 de l'ordre du jour)

### A. Annexe 8 relative à la facilitation du passage des frontières en transport routier international

16. Le Comité a rappelé que l'annexe 8 de la Convention était entrée en vigueur le 20 mai 2008. Depuis lors, des enquêtes sur la mise en œuvre de cette annexe ont été menées tous les deux ans (2010, 2012, 2014, 2016 et 2018). Le Comité a été informé des conclusions de l'enquête de 2018, qui sont reproduites dans le document ECE/TRANS/WP.30/AC.3/2019/3.

17. Le Comité a notamment pris note que 25 pays avaient répondu à l'enquête, même si la réponse de certains d'entre eux était incomplète. Le Comité a notamment pris note de certaines parties de l'enquête :

a) Publication officielle de l'annexe 8 : Bien que la plupart des pays qui ont répondu ont indiqué avoir publié l'annexe 8, il reste encore quatre pays qui ont déclaré n'avoir ni publié l'annexe ni prévu de le faire. Une Partie contractante a déclaré ne pas accepter l'annexe 8. Il convient de faire remarquer une fois de plus que, quelles que soient les procédures d'approbation ou de publication en usage dans chaque pays, l'annexe 8 est devenue juridiquement contraignante pour toutes les Parties contractantes depuis le 20 mai 2008 ;

b) Facilitation des procédures de délivrance des visas : La plupart des pays qui ont répondu ont indiqué qu'ils avaient effectivement pris des mesures pour faciliter la délivrance de visas aux chauffeurs routiers. Il convient de remarquer que ces mesures ont été prises le plus souvent sur une base de réciprocité ou dans le cadre de l'accord de Schengen ;

c) Partage des informations avec toutes les autres parties : Seulement environ la moitié des pays qui ont répondu partagent des informations avec d'autres parties engagées dans des activités de transport concernant les contrôles aux frontières en vigueur ou bien prévus et la situation réelle aux frontières. Pour communiquer des informations le plus rapidement possible, ils utilisent par exemple des sites Web ou publient des communiqués et des annonces officiels aux postes frontière ;

d) Transfert des procédures de contrôle : Les progrès sont plutôt limités, notamment en ce qui concerne les transferts de contrôle et de pesage des véhicules, aux lieux de départ et de destination ;

e) Traitement prioritaire des envois urgents : La grande majorité des pays qui ont répondu ont indiqué qu'ils avaient pris des mesures pour que les envois urgents soient traités en priorité et pour que les contrôles soient effectués aussi rapidement que possible. Cependant, il semble que la coopération avec les autres Parties contractantes en ce qui concerne les inspections sanitaires laisse à désirer ;

f) Contrôle technique des véhicules : L'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles de 1997 est très peu appliqué. La plupart des pays qui ont répondu ne sont pas Parties contractantes à cet Accord et ne reconnaissent pas non plus le Certificat international de contrôle technique visé dans l'Accord (il est aussi reproduit à l'appendice 1 de l'annexe 8) ;

g) Transport des denrées périssables : La plupart des pays qui ont répondu ont indiqué qu'ils étaient Parties contractantes à l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports de 1970 (ATP) ;

h) Utilisation du Certificat international de pesée de véhicule (CIPV) : Environ la moitié des pays qui ont répondu ont indiqué qu'ils acceptaient les certificats délivrés dans d'autres Parties contractantes, contrairement à l'autre moitié. Cinq pays ont indiqué qu'ils disposaient de stations de pesée qui étaient autorisées à délivrer ce certificat. Trois d'entre eux ont indiqué qu'ils avaient publié une liste des stations de pesée, alors que deux

seulement ont indiqué avoir transmis cette liste à la CEE. En l'état actuel des choses, aucune liste ne serait archivée à la CEE ;

i) Prescriptions en matière d'infrastructures : La plupart des pays satisfont aux prescriptions en matière d'infrastructures, notamment en ce qui concerne les aires d'arrêt pour les contrôles inopinés des véhicules et de leur cargaison.

18. Les conclusions de l'enquête montrent que les Parties contractantes appliquent effectivement plusieurs dispositions de l'annexe 8. Des progrès restent néanmoins à faire sur les points suivants : utilisation du Certificat international de pesée des véhicules, facilitation des procédures de délivrance des visas, transfert des contrôles des postes frontière aux lieux de départ et de destination, adhésion à l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et la reconnaissance réciproque des contrôles (1997), reconnaissance du Certificat international de contrôle technique, etc. (ECE/TRANS/WP.30/AC.3/2019/3, par. 7 et 8) .

19. Le Comité a constaté que, jusqu'à présent, les enquêtes n'apportaient qu'une quantité limitée de données comparables sur les progrès de l'application de l'annexe 8. Il a donc chargé le secrétariat d'établir, pour la prochaine enquête, prévue en 2023, une liste de centres spécialisés qui seraient chargés de coordonner les réponses des pays. Il a en outre décidé que les résultats des futures enquêtes ne seraient plus anonymes, afin de pouvoir mieux évaluer la situation de chaque pays et, dans la mesure du possible, agir sur chacun d'eux séparément.

20. Les délégations n'ont pas soulevé de question concernant l'application des dispositions de l'annexe 8 dans leur pays.

## **B. Annexe 9 sur la facilitation du passage des frontières dans le transport international des marchandises par chemin de fer**

21. Le Comité a rappelé que l'annexe 9 de la Convention sur l'harmonisation était entrée en vigueur le 30 novembre 2011. Il s'agit de la seconde annexe de la Convention qui porte sur un mode de transport particulier. Elle contient entre autres des prescriptions applicables aux postes frontière (d'échange) et à la coopération entre pays voisins. Elle prévoit par ailleurs un mécanisme de reconnaissance réciproque des contrôles, entre autres du matériel roulant et des conteneurs, l'obligation de respecter certains délais pour la réception et la remise des trains ainsi que des moyens pour simplifier les formalités (en utilisant la lettre de voiture ferroviaire unifiée CIM<sup>2</sup>/SMGS<sup>3</sup> plutôt que d'autres documents, en tant que document de transport et document de douane).

22. Le Comité a rappelé qu'en 2013-2014, Le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) avait mené une enquête sur l'application à l'échelle nationale de l'annexe 9. Cette enquête est présentée dans le document ECE/TRANS/SC.2/2013/6 et ses résultats dans le document n° 2 du SC.2 (2014). Le Comité a prié le SC.2 d'examiner la question de savoir s'il serait utile de relancer cette enquête.

23. La délégation de l'Ukraine a rendu compte des bons résultats enregistrés dans l'application des dispositions de l'annexe 9 dans ses ports maritimes, en collaboration avec les pays voisins, notamment l'utilisation de la lettre de voiture ferroviaire unifiée CIM/SMGS.

## **C. Mise en œuvre de la Convention sur l'harmonisation et utilisation des meilleures pratiques dans ce contexte**

24. Le Comité a rappelé la publication, en 2012, en plusieurs langues, du manuel conjoint CEE/OSCE sur les bonnes pratiques en matière de franchissement des frontières

<sup>2</sup> CIM : Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises.

<sup>3</sup> SMGS : Accord concernant le transport international des marchandises par chemin de fer.

intitulé « Handbook on Best Practices at Border Crossings: A Trade and Transport Facilitation Perspective »<sup>4</sup>.

## **VII. Questions diverses (point 6 de l'ordre du jour)**

### **A. Promotion de la Convention sur l'harmonisation**

25. Le Comité a pris note des efforts actuellement entrepris par le secrétariat pour promouvoir la Convention sur l'harmonisation dans la région de la CEE et dans d'autres régions, par la sensibilisation et le renforcement des capacités.

26. Le représentant de l'Azerbaïdjan a insisté sur le rôle important que joue la Convention sur l'harmonisation, parce qu'elle permet aux autorités douanières et à des organismes gouvernementaux de se concerter notamment pour effectuer des contrôles communs aux frontières. Il a demandé au secrétariat d'examiner la possibilité d'organiser une activité régionale de renforcement des capacités qui serait notamment axée sur cette question.

### **B. Date de la prochaine session**

27. Avant de fixer la date de sa prochaine session, éventuellement en marge d'une future session du WP.30, le Comité a décidé d'attendre que l'Union européenne ait finalisé sa procédure interne d'adoption de la proposition visant à porter la périodicité des rapports sur l'application de l'annexe 8 de deux à cinq ans.

### **C. Restrictions concernant la distribution des documents**

28. Le Comité a décidé de n'imposer aucune restriction à la distribution des documents de sa présente session.

## **VIII. Adoption du rapport (point 7 de l'ordre du jour)**

29. Conformément à l'article 8 de l'annexe 7 de la Convention, le Comité de gestion a adopté le rapport de sa onzième session sur la base d'un projet établi par le secrétariat de la CEE. À cette occasion, les délégations francophones et russophones ont regretté que le rapport ne soit pas disponible dans les trois langues officielles et souligné qu'il fallait absolument que le rapport soit disponible dans les trois langues de travail avant la prochaine session.

---

<sup>4</sup> Peut être consulté à l'adresse [www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/bcf/publications/OSCE-UNECE\\_Handbook.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/bcf/publications/OSCE-UNECE_Handbook.pdf).