



**Conseil Economique
et Social**

Distr.
GENERALE

TRANS/SC.1/1999/6
TRANS/WP.30/1999/12

5 août 1999

FRANÇAIS
Original: FRANÇAIS et ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L' EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers
(Quatre-vingt-treizième session, 19-21 octobre 1999,
point 4 (c) de l'ordre du jour)

Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports
(Quatre-vingt-treizième session, 18-22 octobre 1999,
point 5 de l'ordre du jour)

**HARMONISATION DES PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX OPÉRATIONS
DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE
ET FACILITATION DE CES OPÉRATIONS**

Examen des possibilités d'accords ou d'autres mesures concernant
le passage des frontières et des postes frontière dans le transport routier
entre l'Europe oriental et l'Europe occidentale

Transmis par l'Union des transports routiers (IRU)

Note: Lors de sa soixante et unième session, le Comité des transports intérieurs a pris note des résultats de la réunion commune sur les problèmes du passage des frontières organisée par le SC.1 et le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) (ECE/TRANS/128, par. 52) et a invité le Comité administratif de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières à prendre en considération, lors de sa prochaine session (21 et 24 juin 1999), la préparation d'une nouvelle annexe à la Convention sur la facilitation des opérations de transport au travers des frontières, en tendant compte, inter alia, du travail effectué hors du contexte de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT).

Le Comité administratif a examiné, compte tenu des propositions faites par l'IRU et en accord avec le mandat sus-mentionné, un projet pour une nouvelle annexe à la Convention.

GE.99-

Le texte du projet préparé par l'IRU est reproduit ci-dessous. Le groupe de travail voudra peut-être examiner de quelle manière il peut contribuer à la préparation d'une nouvelle annexe à la Convention sur l'harmonisation, par exemple, en participant à un groupe de rédaction comprenant des experts des deux groupes de travail, à savoir WP.30 et SC.1.

* * *

**PROPOSITION DE L'IRU POUR UNE NOUVELLE ANNEXE
A LA CONVENTION INTERNATIONALE SUR L'HARMONISATION DES CONTRÔLES
DES MARCHANDISES AUX FRONTIÈRES , DU 21 OCTOBRE 1982
(EN VIGUEUR DEPUIS LE 15 OCTOBRE 1985)**

**SUR LA FACILITATION DES OPERATIONS DE TRANSPORT
AU TRAVERS DES FRONTIÈRES**

HISTORIQUE

1. La simplification et l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières sont depuis plusieurs années un sujet de préoccupation pour les organisations internationales concernées par le développement des échanges internationaux. L'ONU a mis en place une série de Conventions internationales instaurant un cadre législatif pour le transport routier, un processus auquel l'IRU a pris part de manière active.
2. La Convention Internationale sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières qui est un instrument juridique international date des années 80 et est entrée en vigueur en 1985.
3. Depuis cette époque, nombre d'événements importants ont eu lieu sur les plans social, économique et politique, à savoir:
 - La création du Marché Unique
 - La chute du rideau de fer et l'ouverture des PECO
 - L'effondrement de l'ancienne URSS
 - La guerre civile en Yougoslavie
 - L'explosion du volume des échanges
 - L'augmentation du nombre des commerçants et des transporteurs dans les PECO
4. De ce fait, la situation économique et politique de l'Europe a connu un changement radical, de nouveaux pays et de nouvelles frontières ont vu le jour. La rapidité de cette transformation a pris au dépourvu un grand nombre de parties concernées.
5. Au début de l'époque de l'économie planifiée en Europe de l'est le commerce international était l'affaire de monopoles d'Etat et les voyages internationaux effectués depuis et à destination de l'Europe centrale et orientale et de l'ex-Union Soviétique en particulier étaient soumis à d'importantes restrictions et à de fortes réglementations.
6. Dans l'économie de marché qui se dessinait rapidement en Europe centrale et orientale le nombre des commerçants augmentait considérablement tandis que le volume des unités d'expédition

diminuait. Les critères de temps et coût commençaient également à jouer un rôle décisif dans le choix de l'itinéraire et du mode de transport. Le nombre des transporteurs, mais aussi l'intensité et le volume des transports internationaux se déployaient avec force. Parallèlement le tourisme international se développait dans des proportions considérables.

7. Etant donné que ni l'infrastructure matérielle ni les ressources humaines aux frontières nationales n'avaient été préparées à ces changements, une telle évolution a entraîné de longs temps d'attente et souvent un chaos aux points de passages les plus importants situés le long des itinéraires de transport est-ouest forçant les camions à patienter des heures, voire des jours pour franchir la frontière, devenant des appâts faciles pour la fraude ou la corruption. Des pertes commerciales très importantes en ont résulté tant pour le commerce que pour la profession. Tout investissement d'ordre matériel ou relatif à la procédure visant à améliorer cette situation déplorable se traduit par de rapides performances et de grands bénéfices dans les relations économiques internationales.

8. L'amélioration des accords internationaux en vigueur permet également d'accélérer la mise en œuvre de changements positifs.

PROPOSITION

9. L'IRU est d'avis que la Convention sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières devrait être réexaminée et adaptée au contexte actuel. Par conséquent, il conviendrait de prendre en compte les nouvelles exigences en matière de facilitation des opérations de transport afin de rendre cette Convention d'un *usage plus agréable*.

10. La Convention en vigueur comprend le corps principal du texte établissant les exigences générales en matière d'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières, ainsi que 7 annexes sur leur mise en application pratique.

11. Ces exigences générales qui se sont révélées également valables dans le nouveau contexte politique et économique devraient rester intactes, ce qui simplifierait la révision de la Convention.

12. Il est toutefois proposé d'adopter une nouvelle Annexe à cet instrument juridique. L'objet principal de cette Annexe est d'instaurer des normes de contrôle facilitant le transport de façon à ce que le commerce international et le transport de marchandises puissent être effectués avec plus d'efficacité et de manière plus harmonisée. La mise en application de la Convention devrait également être renforcée par l'introduction d'un mécanisme de rapport simple mais efficace.

13. L'Annexe proposée serait particulièrement importante pour la masse continentale de l'Eurasie aux distances énormes et aux multiples frontières. En fait, les Parties contractantes de la Convention, à l'exception de Cuba, du Lesotho et de l'Afrique du Sud appartiennent à l'UE, à la CEI ou à l'Europe centrale et orientale.

14. Les dispositions proposées devraient être suffisamment souples pour satisfaire aux exigences de la structure changeante du commerce international et de l'évolution des techniques douanières.

PROCEDURE

15. Selon l'article 13, " de nouvelles annexes peuvent être ajoutées à la présente Convention". La procédure d'amendement de la Convention, y compris celle des annexes, est mentionnée aux Art. 22, 24 et Annexe 7.

16. L'article 22 stipule que la Convention peut être modifiée sur proposition d'une Partie contractante et que toute proposition d'amendement à la Convention devrait être prise en compte par un *Comité de gestion* composé de toutes les Parties contractantes conformément aux règles de procédure énoncées à l'Annexe 7.

17. Le Comité de gestion peut décider d'inviter les représentants des organisations internationales qui ne sont pas Parties contractantes (telles que l'IRU) à participer à des réunions de cet organe pour des questions présentant un intérêt spécifique.

CONCLUSION

18. L'IRU estime qu'en adoptant l'Annexe proposée, la Convention connaîtra de nouvelles perspectives. Les Parties contractantes, en coopération étroite avec le secteur privé, pourraient mieux respecter et mettre en valeur les avantages pratiques des échanges et du transport internationaux. L'élargissement de la Convention permettrait d'étendre son champ d'application jusqu'ici limité uniquement aux techniques de contrôle.

19. Les nouvelles dispositions proposées sont axées sur la facilitation des passages de frontières en soumettant à des exigences :

- le conducteur professionnel
- l'opération de transport
- le véhicule
- les points de passage
- le mécanisme de rapport.

Projet d'Annexe No. 1

FACILITATION DES OPÉRATIONS DE TRANSPORT AU TRAVERS DES FRONTIÈRES

ARTICLE 1

PRINCIPES

Les aspects de contrôle de la facilitation du transport doivent être conformes aux principes énoncés dans la Convention et en particulier dans la présente Annexe 1.

ARTICLE 2

CHAUFFEUR PROFESSIONNEL

1. Les Parties contractantes devront, dans la mesure du possible, mettre tout en œuvre pour supprimer l'obligation de visas pour les chauffeurs professionnels participant au transport international et reconnus pour effectuer un tel transport ainsi que détenteurs d'un document spécial d'identification ou, en cas d'impossibilité, envisager d'autres solutions pour faciliter la délivrance du visa, par exemple, la mise en place et l'utilisation de visas annuels à entrées multiples, si possible sur une base multilatérale.

Note explicative

Les difficultés que rencontrent les chauffeurs professionnels participant au transport international pour obtenir des visas posent de graves problèmes. Ces difficultés tiennent avant tout au caractère très compliqué des formalités et procédures de demande, à la longueur des délais, à l'obligation pour les chauffeurs de se présenter en personne aux consulats, à la non-délivrance de visas annuels à entrées multiples, à l'augmentation des coûts, ou encore au refus de reconnaître le rôle d'intermédiaire des associations nationales de transport routier.

Les conséquences de ces barrières non commerciales sont bien connues : annulation de contrats commerciaux et autres contrats, accroissement du manque de confiance et de la défiance mutuelle entre toutes les parties concernées, pertes de temps et de revenus pour les transporteurs et les commerçants, ralentissement des procédures de contrôle aux frontières.

Il ne faut pas oublier que les visas sont une affaire réciproque entre Etats. C'est pourquoi faciliter leur délivrance devrait bénéficier mutuellement aux opérateurs des Parties contractantes concernées par ce problème.

Cette proposition, s'il elle était adoptée, impliquerait que soient définies des règles visant à mettre en place un document spécial d'identification du chauffeur.

Avec l'entrée en vigueur du Traité d'Amsterdam, les dispositions du visa Schengen font partie de l'"acquis". Une solution multilatérale serait alors possible, du moins pour les Etats Schengen.

2. Afin de supprimer l'obligation de visa ou de faciliter leur délivrance pour les chauffeurs

professionnels, les Parties contractantes délivrent un document d'identification du chauffeur dont elles se portent garantes.

Le document d'identification du chauffeur devra mentionner les informations personnelles d'identité nécessaires et sera considéré valable pendant une durée maximale d'un an à compter de sa date d'émission. Il devra être obligatoirement présenté avec un passeport valable aux consulats chargés d'émettre des visas, ainsi qu'aux postes frontière.

Le format et les mentions minimales à porter sur le document d'identification du chauffeur sont présentés dans l'Appendice no. 1 de la présente Annexe.

Note explicative

Ce document devra être délivré officiellement par les Parties contractantes. (Ce document pourra également être assorti d'une assurance maladie et accident de base, généralement nécessaire pour obtenir un visa).

3. Les Parties contractantes devront conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux spéciaux relatifs à la mise en application pratique des paragraphes 1 et 2 de cet Article.

ARTICLE 3

OPÉRATION DE TRANSPORT

1. Afin de faciliter le mouvement international des marchandises les Parties contractantes devront utiliser un système d'information élaboré de manière harmonisée et coordonnée. Par ailleurs, elles devront communiquer aux transporteurs ou leurs associations toutes les informations nécessaires sur les conditions de contrôle aux frontières, en vigueur ou à venir, pour les opérations internationales et leur donneront un état réel de la situation aux frontières.

Note explicative

La mise en place d'un système d'information électronique élaboré entre les autorités de contrôle aux frontières et les associations représentant la profession routière permettrait aux opérateurs de planifier plus efficacement les trajets. Ainsi, les transporteurs (chauffeurs) pourraient disposer d'informations actualisées, voire en temps réel, sur les conditions de contrôle et la situation à des sections et à des postes frontière particuliers (files d'attente, temps d'attente).

2. Les Parties contractantes mettront tout en œuvre pour s'assurer que les diverses formalités et inspections se déroulent dans un délai minimum, les Etats limitrophes procédant à des inspections communes, et qu'elles s'effectuent de manière harmonisée entre plusieurs postes frontière, pendant les heures ouvrées correspondantes et, à moins de circonstances dûment justifiées, au moyen de contrôles périodiques. Elles devront pour cela s'efforcer de simplifier en permanence et de moderniser les procédures et les techniques de contrôle. Les chargements urgents, notamment les animaux vivants et les denrées périssables, seront considérés prioritaires.

Note explicative

Ces principes de base ne sont rappelés que dans la mesure où ils sont bien trop souvent négligés.

ARTICLE 4

VÉHICULE

1. Les Parties contractantes devront faciliter le contrôle technique des véhicules aux frontières en utilisant le Certificat international de contrôle technique, conformément aux dispositions de l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et à la reconnaissance réciproque des contrôles (1997).

Note explicative

Concernant cet article, il est fait référence au nouvel Accord concernant l'adoption de conditions uniformes applicables au contrôle technique périodique des véhicules à roues et à la reconnaissance réciproque des contrôles ouvert à la signature le 13 novembre 1997. Cet accord prévoit l'utilisation du Certificat international de contrôle technique. Un contrôle physique du véhicule peut être entrepris par les autorités compétentes en cas de doutes en ce qui concerne la conformité de l'état technique du véhicule avec les données mentionnées dans le dit certificat.

2. Afin d'accélérer le passage aux frontières, les Parties contractantes acceptent également d'utiliser et de reconnaître mutuellement le Certificat international de pesée. Le format de ce certificat est joint dans l'Appendice no. 2.

2.1. 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.

2.2. Les Parties contractantes devront transmettre au Secrétaire général des Nations Unies 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 à chacune des Parties contractantes chaque fois que nécessaire.

2.3. 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 énoncées dans l'Appendice no. 3.

Note explicative

Actuellement les camions sont souvent pesés à nouveau aux frontières sur des ponts-bascule, la plupart du temps peu précis. Même avec des installations modernes et un stationnement adapté, cette procédure engendre des retards. S'il était mutuellement reconnu, le nouveau certificat permettrait d'éviter ce genre de problème. Des pesées périodiques en route doivent être pratiquées uniquement en cas de très forts soupçons.

ARTICLE 5

PASSAGE FRONTIÈRE

Pour rationaliser et accélérer les contrôles douaniers et les formalités aux frontières, les Parties contractantes doivent satisfaire à des conditions minimales suivantes pour les passages frontière ouverts au transport international de marchandises :

- Aménager des installations permettant, 24 heures sur 24, dans la mesure du possible, de procéder à des contrôles communs entre des Etats limitrophes (technique de l'arrêt unique).
- Séparer les voies de circulation pour différents types de transport de part et d'autre de la frontière afin d'offrir la préférence aux véhicules ayant un titre de transit douanier valable (TIR, T) ou transportant des animaux vivants ou des denrées périssables.
- Prévoir des zones de contrôle hors voie pour les vérifications périodiques du chargement et du véhicule.
- Envisager des installations de stationnement et de terminaux adaptées.
- Mettre à la disposition des chauffeurs des installations sanitaires, des espaces sociaux et de télécommunication.
- Autoriser aux frontières des commissionnaires de transport, proposant leurs services aux transporteurs sur une base concurrentielle, ainsi que les installations nécessaires.

Note explicative

L'objectif de ces mesures est clair : améliorer les conditions de travail aux frontières des personnels de contrôle et des chauffeurs.

Les Parties contractantes doivent par conséquent améliorer les procédures, la technologie et l'infrastructure.

ARTICLE 6

MÉCANISME DE RAPPORT

Les Parties contractantes doivent transmettre à la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies un rapport semestriel détaillé, faisant état des progrès réalisés à leurs frontières pour améliorer les conditions de traversée.

Note explicative

L'objectif est ici d'instaurer une pratique de rapport régulier et de donner le droit à la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies de demander des rapports semestriels aux Parties contractantes pour mieux étudier la situation.

* * *

Appendice 1

DOCUMENT D'IDENTIFICATION DU CHAUFFEUR

[à préparer]

Appendice 2

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PESÉE^{1/}

1. **Nom et adresse du poste de pesée agréé qui délivre le certificat :**
.....
.....
.....
.....
2. **Date:**
3. **Assurant le transport de marchandises** entre:
et:
4. **D'après le document de transport (CMR) no :**
5. **Nom et adresse de l'entreprise (transporteur) :**
.....
.....
Tél.: Fax:: e-mail:
6. **Caractéristiques du véhicule d'après les informations du constructeur :**
- | | Plaque(s) minéralogique(s) | N° de châssis | Poids maximum autorisé |
|-------------------------------|----------------------------|---------------|------------------------|
| a) Véhicule moteur/tracteur | | | kg |
| b) Semi-remorque/remorque | | | kg |
| c) Premier essieu | | | kg |
| d) Essieu moteur | | | kg |
| e) Essieu non porteur comme : | | | |
| - tandem | | | kg |
| - triple | | | kg |
| - autre | | | kg |
7. **Résultats de la pesée :**
- | | | |
|-------------------------------|-------|----|
| a) Véhicule moteur/Tracteur | | kg |
| b) Semi-remorque/remorque | | kg |
| c) Premier essieu | | kg |
| d) Essieu moteur | | kg |
| e) Essieu non porteur comme : | | |
| - tandem | | kg |
| - triple | | kg |
| - autre | | kg |

^{1/} Ce certificat pourrait aussi contenir deux pages séparées de données, la première avec toutes les informations établies comme caractéristiques « constantes » par le constructeur et la deuxième avec les données variables selon la pesée effectuée avant chaque opération de transport.

8. Type d'unité de transport ✓

- ouvert
- fermé
- bâché
- conteneur
- réservoir de carburant
- caisse mobile
- réfrigérée

9. Caractéristiques particulières ✓

réservoirs de carburant reliés au moteur remplis à : ¼ ½ 1/1

fuel in additional tanks filled to: ¼ ½ 1/1

nombre de roues de secours:

autres commentaires:
.....
.....

"JE SOUSSIGNÉ DÉCLARE AVOIR PROCÉDÉ À LA PESÉE SUR UN PONT CALIBRÉ/CERTIFIÉ
CONFORMÉMENT AUX INSTRUCTIONS MENTIONNÉES AU VERSO DU PRÉSENT CERTIFICAT".

STAMP

Nom complet:
(en majuscules)

Signature:

VERSO DU CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PESÉE

CONDITIONS GÉNÉRALES

Généralités sur la nature du présent document, par exemple

“Le présent Certificat international de pesée dûment rempli par un poste de pesée certifié/agrée du pays d'origine de l'opération de transport prouve le poids réel du véhicule pour lequel il a été délivré. Il est reconnu par les autorités des Etats suivants : ...

Il sert à éviter que le véhicule soit pesé à plusieurs reprises dans les pays traversés dans le cadre de l'opération de transport.”

Liste des postes de pesée certifiés/agrés dans les pays concernés :

.....

Exigences de base pour les techniques/ la procédure de pesée :

par ex. la pesée devra être effectuée

Sans aucune personne à bord du véhicule

Sur un véhicule parfaitement immobile

Sans que le véhicule ni le pont-basculé ne soient soumis à de fortes chutes de neige ou de pluie etc.

Le présent Certificat a été rédigé et délivré par (nom de l'association de transport) conformément à l'Annexe No. ... de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (21 octobre 1982).

Appendice 3

**EXIGENCES MINIMALES POUR L'AGRÉMENT DES POSTES DE PESÉE ET
CARACTÉRISTIQUES DE BASE DE LA TECHNOLOGIE DE PESÉE**

[à préparer]
