



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports routiers****Cent cinquième session**Genève, 29 septembre-1^{er} octobre 2010

Point 7 b) de l'ordre du jour provisoire

**Harmonisation des prescriptions applicables aux opérations
de transport international par route et facilitation de ces opérations
Restrictions quantitatives imposées au transport international
routier de marchandises****Restrictions quantitatives imposées au transport
international routier de marchandises****Communication du Gouvernement turc****I. Introduction**

1. À sa cent troisième session, tenue du 29 au 31 octobre 2008, le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) a prié le secrétariat «... d'établir un récapitulatif des articles pertinents des Conventions de l'ONU relatifs à la liberté de transit et à la facilitation du transport routier international et la liste des Parties ayant adhéré à ces textes» (ECE/TRANS/SC.1/386, par. 38).

2. À sa cent quatrième session, tenue du 19 au 21 octobre 2009, le SC.1 a décidé de poursuivre ses travaux sur la question, et «... il a été dit que le SC.1 était le seul organe approprié pour examiner la question du transport international en transit et éventuellement négocier un accord multilatéral à ce sujet. [...] Le Groupe de travail a décidé de garder ce point à l'ordre du jour de sa prochaine session.» (ECE/TRANS/SC.1/388, par. 60 et 61).

3. Afin de définir les dispositions éventuelles d'un tel accord, les rédacteurs ont scrupuleusement tenu compte du document ECE/TRANS/2009/10, établi par le secrétariat à la demande du Groupe de travail, qui présente cinq instruments juridiques multilatéraux se rapportant directement au transit international, à savoir:

- a) Convention et Statut sur la liberté du transit, Barcelone, 20 avril 1921;
- b) Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982;

- c) Convention des Nations Unies sur la haute mer, Genève, 29 avril 1958;
- d) Convention des Nations Unies relative au commerce de transit des États sans littoral, New York, 8 juillet 1965;
- e) Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) de l'Organisation mondiale du commerce, 1994.

4. Parmi ces cinq instruments:

a) La Convention signée à Barcelone ne s'applique pas au transport international routier en transit puisque, conformément à l'article 2 du Statut sur la liberté du transit, les États contractants «... shall facilitate free transit by rail or waterway on routes in use convenient for international transit» («... doivent faciliter la libre circulation en transit par chemin de fer ou par voie d'eau sur les itinéraires empruntés convenant au transit international»).

Il n'est guère surprenant que la Convention de Barcelone s'applique uniquement au transit international par chemin de fer ou par voie d'eau, sachant qu'à l'époque de son adoption, le transit international par route n'existait pas.

b) La Convention signée à Montego Bay s'applique à tous les modes de transport utilisés pour acheminer des marchandises vers des ports, y compris le transport routier international. Au paragraphe 1 de l'article 311 de ce texte, il est dit que «La Convention l'emporte, entre les États Parties, sur les Conventions de Genève du 29 avril 1958 sur le droit de la mer.».

Sachant qu'à l'exception du Danemark, des États-Unis d'Amérique et d'Israël, toutes les Parties contractantes à la Convention de Genève ont adhéré à la Convention de Montego Bay, la première ne s'applique plus au transit international routier, d'autant plus que les trois États ci-dessus sont des Parties contractantes au GATT, dont les dispositions sont plus détaillées et se substituent à celles de la Convention de Genève.

c) L'article V du GATT contient les dispositions les plus détaillées en ce qui concerne le transit international, y compris le transit routier.

5. À l'exception:

a) Du Bélarus, de la Bosnie-Herzégovine, de la Fédération de Russie et du Monténégro, les Parties contractantes à la Convention de Montego Bay sont également parties au GATT. Néanmoins, ces quatre pays ont le statut d'observateur auprès de l'OMC et devraient un jour devenir membres de cette organisation, donc parties au GATT.

Sachant que la Convention de Montego Bay «n'interdit aucunement aux États Parties d'accorder [...] des facilités plus étendues» l'article V du GATT se substitue aux dispositions de la Convention dans les relations entre les États membres de l'OMC, puisque les libertés et facilités prévues dans cette dernière sont moins étendues que celles prévues à l'article V du GATT.

Toutefois, avant que le Bélarus, la Bosnie-Herzégovine, la Fédération de Russie et le Monténégro deviennent membres de l'OMC, les dispositions de la Convention de Montego Bay demeurent applicables au transit international routier dans les relations entre ces pays, ainsi que dans les relations entre ces derniers et d'autres Parties contractantes à la Convention.

b) Du Bélarus, de la Fédération de Russie, du Kazakhstan, du Monténégro, de l'Ouzbékistan et de la Serbie, les Parties contractantes à la Convention de New York sont également parties au GATT. En outre, ces six pays ont le statut d'observateur auprès de l'OMC et devraient un jour devenir membres de cette organisation, donc parties au GATT.

Selon le huitième principe de la Convention de New York, il n'existe aucun obstacle à la conclusion d'accords de transit à condition que ces derniers «n'instituent pas un régime moins favorable...». Ainsi, l'article V du GATT se substitue aux dispositions de la Convention dans les relations entre les États membres de l'OMC, puisque les libertés et facilités prévues dans cette dernière sont moins étendues que celles prévues à l'article V du GATT.

Toutefois, avant que le Bélarus, la Fédération de Russie, le Kazakhstan, le Monténégro, l'Ouzbékistan et la Serbie deviennent membres de l'OMC, les dispositions de la Convention de New York demeurent applicables au transit international routier dans les relations entre ces pays, ainsi que dans les relations entre ces derniers et d'autres Parties contractantes à la Convention.

6. Sur les 56 États membres de la Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies (CEE-ONU), 43 ont adhéré au GATT, 25 à la Convention de New York et 43 à la Convention de Montego Bay.

L'Andorre, l'Azerbaïdjan, le Tadjikistan et le Turkménistan ne sont parties à aucun des instruments juridiques ci-dessus.

Ainsi, les États membres de la CEE-ONU dépendent du régime de transit international routier prévu par le GATT, la Convention de New York ou bien la Convention de Montego Bay.

Quant aux quatre pays ci-dessus, ils ne dépendent d'aucun régime de transit international routier.

7. La question est de savoir dans quelles conditions les États membres de la CEE qui dépendent déjà d'un régime de transit international routier sont en droit de modifier ce dernier, sous l'égide de la CEE ou d'une autre façon, dans le cadre d'un accord bilatéral ou multilatéral conclu entre deux pays ou plus (accords *inter se*).

8. La réponse appropriée à cette question est la suivante:

a) Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) de 1994

Au paragraphe 2 de l'article II de l'Accord instituant l'Organisation mondiale du commerce, il est dit ceci:

«Les accords et instruments juridiques connexes repris dans les annexes 1 [y compris le GATT], 2 et 3 [...] font partie intégrante du présent accord et sont contraignants pour tous les membres.»

En d'autres termes, l'Accord instituant l'OMC ne permet pas aux États membres de modifier les instruments mentionnés au paragraphe 2 de son article II, y compris le GATT.

Toute dérogation aux dispositions du GATT concernant un ou plusieurs membres de l'OMC doit avoir lieu dans des circonstances exceptionnelles, et la décision de dérogation à l'une des obligations imposées par les instruments ci-dessus doit être approuvée par les trois quarts des membres de l'Organisation.

9. En outre, toute décision de ce type prise par les membres:

«... indiquera les circonstances exceptionnelles qui justifient la décision, les modalités et conditions régissant l'application de la dérogation et la date à laquelle celle-ci prendra fin. Toute dérogation accordée pour une période de plus d'une année sera réexaminée par la Conférence ministérielle une année au plus après qu'elle aura été accordée, puis chaque année jusqu'à ce qu'elle prenne fin. À chaque réexamen, la Conférence ministérielle déterminera si les circonstances exceptionnelles qui avaient justifié la dérogation existent encore et si les modalités et conditions

attachées à la dérogation ont été respectées. Sur la base du réexamen annuel, la Conférence ministérielle pourra proroger, modifier ou abroger la dérogation.»

10. Les seules exceptions à la règle découlent de l'article XXIV du GATT (1947), qui prévoit que les dispositions de l'Accord ne doivent pas être interprétées comme faisant obstacle aux avantages accordés par une Partie contractante à des pays limitrophes pour faciliter le trafic frontalier, ou à l'établissement d'unions douanières ou de zones de libre-échange, sous réserve que les règlements adoptés ne restreignent pas les libertés des pays tiers.

11. Des circonstances exceptionnelles temporaires permettent également d'adopter des mesures dérogeant aux dispositions du GATT de 1994, à condition que ces circonstances soient nécessaires, notamment pour protéger la moralité publique ou la santé publique (art. XX et XXI).

12. Hormis les cas ci-dessus, les dispositions du GATT de 1994 doivent impérativement être respectées par les États membres, et les accords bilatéraux ou multilatéraux sur le transit routier doivent y être conformes.

b) Convention de New York

La Convention de New York n'interdit pas la conclusion d'accords *inter se*, sous réserve qu'ils établissent un régime de transit plus favorable que celui prévu dans la Convention. En d'autres termes, les dispositions de la Convention sont obligatoires pour tous les pays signataires dans tous les autres cas.

Les exceptions à la Convention ne sont autorisées que dans une situation d'urgence mettant en péril l'existence politique ou la sécurité d'un État contractant, ou en période de guerre (art. 12 et 13). Néanmoins, quand bien même il existe une situation d'urgence, le principe de la liberté du transit doit être respecté autant que possible.

c) Convention de Montego Bay

Aucune réserve ni exception ne peut être formulée par rapport à ce texte, sauf sur autorisation expresse. Comme il est dit précédemment, la Convention n'interdit pas les accords *inter se*, sous réserve qu'ils octroient des libertés plus étendues que celles prévues dans la Convention.

13. Contrairement aux pays qui dépendent de l'un des régimes de transit international mentionnés dans le paragraphe précédent, les quatre pays (Andorre, Azerbaïdjan, Tadjikistan et Turkménistan) qui ne sont parties à aucun de ces instruments juridiques sont libres de conclure des accords entre eux et ne sont pas tenus de respecter les dispositions obligatoires des régimes de transit en question.

14. Il en va de même pour les relations entre ces quatre pays et le reste du monde. Comme ces pays ne sont liés par aucun instrument commun de transit international, ils ont toute liberté pour conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux dans ce domaine, notamment en ce qui concerne le transit routier.

15. Toutefois, en tant que membres de la CEE-ONU désireux d'établir des relations dans les domaines du commerce et du transport routier international, ces mêmes pays ont intérêt à fonder leurs accords bilatéraux avec d'autres pays sur les dispositions applicables au transit international routier, notamment celles de la Résolution d'ensemble révisée sur la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4), élaborée sous l'égide de la CEE.

16. Conformément à la pratique courante depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, les territoires des pays membres de la CEE-ONU sont régis par un grand nombre d'accords bilatéraux et parfois multilatéraux sur le transport routier. En principe, ces accords comportent également des dispositions régissant le transit international routier.

17. Il apparaît que ces accords sont souvent en contradiction avec les accords multilatéraux sur le transit mentionnés précédemment et qu'ils sont généralement plus restrictifs que ces derniers.
18. En effet, s'agissant du transit, les accords bilatéraux accusent un retard par rapport aux progrès accomplis dans le cadre des conventions sur le transit.
19. Cette dualité est contraire aux principes du droit international. Ayant accepté la liberté du transit et d'autres libertés en tant qu'obligations dans le cadre des conventions multilatérales citées précédemment, les Parties contractantes ne peuvent ignorer ces obligations et devraient les respecter dans le cadre des accords bilatéraux, d'autant plus que les conventions ont un caractère obligatoire pour les Parties qui y ont adhéré.
20. Les pays qui sont parties contractantes aux conventions multilatérales citées précédemment sont de plus en plus conscients des droits qui en découlent et du fait que ces droits sont contredits, voire enfreints dans les relations bilatérales avec d'autres pays, bien que ceux-ci soient parties aux mêmes conventions.
21. Lorsqu'ils ne parviennent plus à supporter cette situation, les pays concernés, qui dépendent souvent beaucoup du transit, peuvent s'adresser à des organes de règlement des différends afin de faire valoir leurs droits tels qu'ils sont prévus dans les conventions multilatérales en question.
22. Ainsi, dans le cadre d'une procédure prévue par l'OMC, le Groupe spécial qui est la première instance de règlement des différends entre les membres de l'Organisation, a estimé, à la demande du Panama (document WT/DS366/R de l'OMC daté du 27 avril 2009), qu'à l'égard de ce pays, la Colombie avait enfreint la liberté du transit prévue à l'article V du GATT et a imposé à celle-ci de rétablir cette liberté. Dans une décision incidente, il a été demandé à la Colombie d'aligner sa réglementation nationale sur les dispositions de l'article V du GATT au plus tard en février 2010.
23. À ce jour, les États membres de la CEE-ONU n'ont soumis aux organes prévus par les conventions multilatérales sur le transit international aucun de leurs problèmes concernant une violation de leurs droits de transit international par d'autres Parties contractantes aux mêmes conventions.
24. Il est par conséquent indispensable pour la CEE-ONU de prendre l'initiative d'aligner les accords bilatéraux sur ces conventions multilatérales, aussi bien pour éviter à ses membres d'aller chercher justice en dehors de la CEE que pour reprendre en partie le contrôle du transit routier qu'elle a cédé à d'autres organismes internationaux.
25. En ce qui concerne l'alignement des dispositions des accords bilatéraux relatives au transit international routier sur les dispositions des conventions multilatérales citées précédemment, il convient de tenir compte de quatre situations juridiques distinctes.
26. Ces situations correspondent aux relations entre les pays qui:
- a) Sont parties au GATT de 1994;
 - b) Sont parties à la Convention de New York;
 - c) Sont parties à la Convention de Montego Bay;
 - d) Ne sont parties à aucun de ces trois instruments.
27. Dans le projet de convention ci-après, ces quatre situations sont prises en considération.

II. Projet de convention visant à aligner les accords bilatéraux relatifs au transport routier international sur les dispositions obligatoires des instruments multilatéraux régissant le transit international routier

Les Parties contractantes,

Mesurant l'importance primordiale, pour leurs relations économiques internationales, et en particulier pour le commerce, de la facilitation du transport routier international et de l'harmonisation des dispositions y afférentes à l'échelon international,

Conscientes des droits et obligations découlant de leur adhésion aux conventions multilatérales régissant le transit international routier,

Résolues à respecter les principes régissant le transit international routier énoncés dans ces conventions multilatérales,

Conviennent d'aligner leurs accords bilatéraux ou multilatéraux relatifs au transit routier sur les dispositions des conventions multilatérales mentionnées ci-après, en fonction de leur situation juridique découlant de leur adhésion à l'une ou l'autre de ces conventions.

Article premier

A. Concordance entre les accords bilatéraux ou multilatéraux relatifs au transport routier international et les dispositions de l'article V de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) de 1994¹

1.1 Conformément à leurs devoirs et obligations découlant de leur adhésion à l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) de 1994, les Parties contractantes s'engagent à aligner leurs accords bilatéraux ou multilatéraux relatifs au transport routier international sur les dispositions de l'article V dudit accord.

1.2 L'alignement prévu au paragraphe 1.1 ci-dessus s'applique uniquement:

- a) Au transit international routier;
- b) Aux véhicules routiers immatriculés sur le territoire de l'autre Partie contractante.

1.3 L'alignement prévu aux paragraphes 1.1 et 1.2 ci-dessus s'effectue en tenant compte notamment des principes suivants énoncés à l'article V du GATT:

a) La liberté de transit, telle qu'elle est définie au paragraphe 1 de l'article V du GATT et reconnue au paragraphe 2 du même article, s'entend pour le trafic routier en transit, qu'il s'effectue ou non avec transbordement, entreposage, rupture de charge ou changement dans le mode de transport, et pour la circulation de véhicules routiers vides, lorsque ce trafic ou cette circulation ne constitue qu'une fraction d'un voyage complet

¹ Le texte de la présente section concerne exclusivement les pays qui sont membres à la fois de la CEE-ONU et de l'OMC. Il est fondé sur les dispositions de l'article V du GATT et tient compte de l'avis du Groupe spécial (instance de règlement des différends entre les membres de l'OMC), publié dans le document WT/DS366/R de l'OMC daté du 27 avril 2009, qui clarifie la signification des clauses dudit article.

commençant et se terminant au-delà des frontières de la Partie contractante sur le territoire de laquelle il a lieu;

- b) La liberté de transit nécessite d'accorder un accès:
 - i) Sans restrictions, en particulier sans:
 - a. Quotas de transport routier ni régime d'autorisations;
 - b. Obligation de transborder les marchandises d'un véhicule routier étranger à un moyen de transport national;
 - c. Obligation de partager les opérations de transport ou le volume du trafic de marchandises avec des transporteurs nationaux;
 - d. [Interdiction du trafic durant les week-ends ou la nuit];**
 - ii) Aux routes les plus adaptées au transit, selon le choix des transporteurs

par chaque Partie contractante, en vue des opérations de transport routier et des mouvements de véhicules routiers qui satisfont aux dispositions énoncées au paragraphe 1.2 et à l'alinéa *a* du paragraphe 1.3 ci-dessus.

À cette fin, les Parties contractantes doivent prendre les mesures visant à s'assurer que les routes de transit demeurent en permanence les plus pratiques pour le transit routier et que leur capacité est adaptée au trafic routier en transit;

c) Conformément au principe de non-discrimination (par. 2 de l'article V du GATT):

- i) La liberté de transit est accordée aux véhicules des Parties contractantes sans aucune distinction fondée sur:
 - a. L'origine des marchandises, sous réserve qu'il s'agisse d'un État partie au GATT;
 - b. Le point de départ, d'entrée, de sortie ou de destination;
 - c. Des considérations relatives à la propriété des marchandises transportées ou des véhicules routiers;
- ii) Chaque Partie contractante dont le territoire est utilisé à des fins de transit:
 - a. Traite dans des conditions d'égalité les véhicules routiers et leurs marchandises mentionnés au point i) ci-dessus, à l'entrée et durant le transit sur son territoire;
 - b. Ne fait aucune distinction entre les véhicules de l'autre Partie contractante et les véhicules nationaux, sous réserve que les premiers entrent sur son territoire, y circulent en transit et en sortent aux fins d'une opération de transport ou d'un voyage à vide;

d) Les Parties contractantes organisent leurs opérations de contrôle aux frontières en coopération avec les pays voisins, afin de s'assurer que le trafic routier en transit n'est pas soumis «à des délais ou à des restrictions inutiles» (par. 3 de l'article V du GATT).

Une restriction peut être jugée «inutile» dans le cas où la Partie contractante dispose d'une autre mesure qu'elle est raisonnablement censée appliquer et qui ne s'oppose pas aux dispositions du GATT;

e) Conformément au paragraphe 3 de l'article V du GATT, chaque Partie contractante:

i) S'abstient d'imposer à l'autre Partie contractante des droits sur le trafic routier en transit, c'est-à-dire d'imposer des taxes qui, indépendamment de leur dénomination, sont collectées en raison d'un trafic en transit ou s'appliquent soit aux véhicules en transit, soit aux marchandises transportées, notamment aux fins suivantes:

a. Financement des dépenses d'autorités nationales et/ou locales, sans aucune considération en retour pour le transporteur ou son client pouvant être vérifiée;

b. Financement ou subvention de projets ou de dépenses sans rapport avec les routes;

ii) Perçoit uniquement, au titre des «dépenses administratives occasionnées par le transit», des sommes correspondant aux dépenses et frais de transit à la charge effective de son administration, à l'exclusion de toute taxe;

iii) Perçoit uniquement, au titre du «coût des services rendus», des sommes correspondant aux dépenses effectivement engagées pour des services rendus au transporteur durant le transit, à l'exclusion de toute taxe;

iv) S'abstient d'imposer toute redevance lorsqu'elle perçoit des sommes correspondant aux «frais de transport», c'est-à-dire aux dépenses effectivement engagées pour fournir le service demandé par le transporteur;

[(Dans le cas où elles mettent en place pour certaines routes de transit (couloirs de transit) des facilités plus étendues que celles prévues au présent paragraphe, les Parties contractantes peuvent s'entendre sur une exemption mutuelle du prélèvement de droits d'usage (péage et droits connexes) pour les véhicules routiers.)]

f) Chaque Partie contractante veille à ce que tous les droits et règlements appliqués au trafic routier en transit en provenance ou à destination du territoire de toute autre Partie contractante soient «raisonnables, eu égard aux conditions du trafic» (par. 4 de l'article V du GATT). Toute mesure visant à appliquer des droits et des règlements au transit routier doit être rationnelle, c'est-à-dire juste et non excessive compte tenu des «conditions du trafic»;

g) Conformément aux paragraphes 5 et 6 de l'article V du GATT, chaque Partie contractante s'acquitte d'autres obligations et jouit des droits prévus;

h) Les Parties contractantes bénéficient des exceptions prévues aux articles XX, XXI et XXIV du GATT;

i) L'application des principes ci-dessus n'exclut pas l'adoption par les Parties contractantes de facilités plus étendues que celles découlant desdits principes.

À cet égard, les Parties contractantes examineront la Résolution d'ensemble révisée sur la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4) (document TRANS/SC.1/2002/4/Rev.4 de la CEE-ONU) aux fins suivantes:

Par rapport à l'alinéa b du paragraphe 1.3 ci-dessus

i) Examiner régulièrement, dans le cadre de la réglementation et des procédures en vigueur, les possibilités de faciliter l'obtention de visas pour les conducteurs professionnels et étudier la possibilité:

a. De simplifier les formalités et limiter le nombre et les types de justificatifs exigés;

- b. De réduire les délais d'obtention des visas pour les conducteurs;
- c. D'émettre des visas à entrées multiples d'une durée de validité d'une année **au minimum**;
- d. D'accepter la présentation par les associations de transport reconnues des demandes de visas pour les conducteurs professionnels.

Par rapport à la dernière phrase de l'alinéa b du paragraphe 1.3 ci-dessus

- i) Garantir des conditions de circulation favorables sur les tronçons des routes de trafic international situés sur leur territoire et, notamment, éliminer autant que possible les goulets d'étranglement sur ces routes et aux frontières des États qu'elles traversent et faciliter l'écoulement du trafic en transit.

Par rapport à l'alinéa d du paragraphe 1.3 ci-dessus

- i) Mettre en place aux frontières des installations, si possible communes, qui s'adaptent régulièrement à l'évolution des exigences du trafic et des contrôles;
- ii) Affecter aux postes frontière des effectifs en nombre suffisant pour répondre aux besoins du trafic et possédant la formation et les moyens nécessaires pour s'acquitter de leurs fonctions;
- iii) Harmoniser les heures d'ouverture des postes frontière et des postes de douane ainsi que les activités des services de contrôle;
- iv) Effectuer les contrôles avec le minimum de délai et organiser, avec les autorités des pays voisins, des procédures de contrôle coordonnées;
- v) Informer préalablement les autorités compétentes des autres États de toute nouvelle exigence en matière de contrôle aux frontières;
- vi) Réduire, là où des attentes ont été constatées aux frontières, les temps d'attente, avec pour objectif général de ne pas dépasser à terme une heure, et établir des objectifs pour réduire les temps d'attente aux heures de pointe;
- vii) Accorder aux véhicules transportant des marchandises périssables ou aux véhicules sous le couvert d'un document de transit douanier la priorité par rapport aux autres véhicules effectuant des transports de marchandises, lors de leur passage à une frontière.

Par rapport à l'alinéa e du paragraphe 1.3 ci-dessus

- i) S'agissant des droits d'usage pour les routes de transit ou des péages, percevoir uniquement les sommes correspondant aux frais supportés pour la construction, l'entretien et le développement desdites routes. Ces péages et droits d'usage ne doivent en général être perçus que pour les catégories de routes les plus élevées du point de vue technique (autoroutes, routes à chaussées séparées ayant des caractéristiques similaires ou, à défaut, les routes utilisées pour le transport international et interrégional de marchandises, c'est-à-dire les routes «E» en Europe et les routes semblables sur d'autres continents); le cas échéant, aux fins de l'utilisation de ces dernières infrastructures, les péages et droits d'usage ne doivent pas être perçus cumulativement pour un même tronçon de route.

Article 2

B. Alignement des accords bilatéraux relatifs au transport routier international sur les dispositions obligatoires de la Convention de New York de 1965 relative au commerce de transit des États sans littoral²

2.1 Conformément à leurs devoirs et obligations découlant de leur adhésion à la Convention de New York de 1965 relative au commerce de transit des États sans littoral, les Parties contractantes s'engagent à aligner leurs accords bilatéraux ou multilatéraux relatifs au transport sur les dispositions de ladite convention.

2.2 L'alignement prévu au paragraphe 2.1 ci-dessus s'effectue en tenant compte en particulier des règles ci-après:

a) Conformément au troisième principe énoncé dans le préambule de la Convention, toute Partie contractante dépourvue de littoral doit pouvoir accéder librement à la mer afin de jouir de ses libertés dans des conditions d'égalité avec la Partie contractante à la Convention ayant un littoral/la ou les Parties contractantes à la Convention ayant un littoral³;

b) [Conformément au quatrième principe énoncé dans le préambule de la Convention, la Partie contractante située entre la mer et l'État dépourvu de littoral doit accorder à ce dernier, sur la base de la réciprocité, le droit de transit libre et sans restriction, de telle sorte que ledit État sans littoral ait libre accès au commerce régional et international, en toutes circonstances et pour tous produits⁴;

c) Conformément à l'article 2 de la Convention, la liberté de transit s'entend:

i) Pour le transit international routier de véhicules immatriculés sur le territoire de l'autre Partie contractante;

ii) Sur les routes empruntées mutuellement acceptables par les Parties contractantes aux fins du transit routier.

En outre, chaque Partie contractante doit autoriser, conformément à ses lois, règles et règlements, le passage à travers son territoire ou l'accès à son territoire des personnes dont les déplacements sont nécessaires pour les transports en transit effectués au moyen des véhicules de l'autre Partie contractante;

d) Le libre transit, qui est le quatrième principe énoncé dans le préambule de la Convention, s'applique, conformément à l'article premier de celle-ci, à tout trafic routier en transit satisfaisant aux conditions énoncées à l'alinéa c ci-dessus, qu'il s'effectue ou non avec transbordement, entreposage, rupture de charge ou changement dans le mode de transport, à condition que ce passage soit une fraction d'un trajet total commencé ou se terminant à l'intérieur du territoire dudit État sans littoral et comprenant un transport maritime qui précède ou suit directement ledit passage;

² Le texte de la présente section concerne les États membres de la CEE-ONU qui ont adhéré à la Convention de New York mais qui ne sont pas membres de l'OMC (Biélorus, Fédération de Russie, Kazakhstan, Monténégro, Ouzbékistan et Serbie). Il s'applique également aux relations réciproques entre ces pays et d'autres pays ayant ratifié la Convention de New York, même si ces derniers sont aussi membres de l'OMC.

³ Supprimer la formule qui ne convient pas.

⁴ Supprimer ce paragraphe s'il n'est pas applicable.

e) Conformément au principe de non-discrimination énoncé à l'article 2 de la Convention, il ne sera fait aucune discrimination fondée sur le lieu d'origine, de départ, de sortie ou de destination, ou sur des considérations relatives à la propriété des marchandises ou des véhicules routiers;

f) Conformément au quatrième principe énoncé dans le préambule de la Convention:

i) Les marchandises en transit transportées par les véhicules routiers de l'autre Partie contractante ne doivent être soumises à aucun droit de douane par la Partie contractante dont le territoire est utilisé à des fins de transit;

ii) Les moyens de transport immatriculés sur le territoire d'une Partie contractante et employés pour des transports en transit ne doivent pas être soumis, par la Partie contractante dont le territoire est utilisé à des fins de transit, à des taxes ou droits spéciaux supérieurs à ceux qui sont perçus pour l'utilisation des moyens de transport de l'État transitaire;

g) Conformément à l'article 3 de la Convention, la Partie contractante dont le territoire est utilisé à des fins de transit est en droit de prélever sur les transports en transit des redevances ayant pour seul but de couvrir les dépenses de surveillance et d'administration qu'impose le transit. Le montant de ces redevances doit correspondre d'aussi près que possible aux dépenses qu'elles ont pour objet de couvrir et, sous réserve de cette condition, lesdites redevances doivent être appliquées conformément à la règle de non-discrimination énoncée à l'alinéa e ci-dessus;

h) Conformément à l'article 4 de la Convention, les Parties contractantes doivent appliquer aux transports en transit, effectués sur des routes:

i) Exploitées ou administrées par l'État;

ii) Exploitées ou administrées par des entreprises ou des particuliers, et dont l'usage donne lieu au prélèvement de tarifs ou de redevances, dans le cas où ceux-ci sont fixés ou réglementés par l'État;

Des tarifs ou redevances qui, compte tenu des conditions de transport et des considérations de concurrence commerciale, soient équitables tant par leur taux que leurs conditions d'application.

Ces tarifs ou redevances seront établis de façon à faciliter le plus possible les transports en transit et ils ne seront pas supérieurs aux tarifs et aux redevances appliqués par les États contractants aux transports à travers leur territoire de marchandises de pays ayant accès à la mer;

i) Conformément à l'article 5 de la Convention, les Parties contractantes, le cas échéant en coopération avec d'autres Parties contractantes à la Convention:

i) Appliquent des mesures administratives et douanières permettant l'acheminement libre, non interrompu et continu des marchandises en transit au moyen des véhicules routiers de l'autre Partie contractante;

ii) Utilisent une documentation simplifiée et des méthodes expéditives en ce qui concerne les douanes, le transport et autres procédures administratives relatives aux transports en transit pour tout le trajet en transit sur leur territoire.

j) Conformément à l'article 7 de la Convention, les Parties contractantes:

i) Prennent toutes les mesures pour éviter les retards dans le passage des transports en transit ou les restrictions audit passage, sauf en cas de force majeure;

ii) Au cas où il se produirait des retards ou autres difficultés dans le transport en transit, coopèrent avec l'autre Partie contractante et, le cas échéant, avec d'autres États contractants en vue de trouver une solution rapidement;

k) Conformément aux articles 11, 12 et 13 de la Convention, chaque Partie contractante bénéficie des exceptions prévues dans lesdits articles. Toutefois, même dans les situations d'urgence prévues par la Convention, le principe de la liberté de transit doit être respecté autant que possible;

l) Conformément aux autres dispositions de la Convention, chaque Partie contractante doit s'acquitter d'autres obligations et peut jouir des droits prévus;

m) Conformément à l'article 9 de la Convention, l'application des principes ci-dessus n'exclut pas l'adoption par les États contractants concernés de facilités plus étendues que celles découlant desdits principes.

À cet égard, les Parties contractantes examineront l'article V du GATT et la Résolution d'ensemble révisée sur la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4) (document TRANS/SC.1/2002/4/Rev. 4 de la CEE-ONU) aux fins suivantes:

Par rapport au droit de transit sans restriction, qui est le quatrième principe énoncé dans le préambule de la Convention:

- i) Éliminer en particulier (art. V du GATT):
 - a. Tout régime de quotas ou d'autorisations;
 - b. Toute obligation⁵ de transborder les marchandises du véhicule routier d'une Partie contractante à un moyen de transport de l'autre Partie contractante;
 - c. Toute obligation⁶ de partager les opérations de transport ou le volume du trafic de marchandises avec des transporteurs nationaux;
 - d. [Toute interdiction du trafic durant les week-ends ou la nuit].**

Par rapport à l'alinéa c ci-dessus:

- i) Garantir des conditions de circulation favorables sur les tronçons des routes de trafic international situés sur leur territoire, éliminer les goulets d'étranglement sur ces routes et aux frontières des États qu'elles traversent et faciliter l'écoulement du trafic en transit (Résolution d'ensemble).

Par rapport au dernier paragraphe de l'alinéa c ci-dessus:

- i) Examiner régulièrement (Résolution d'ensemble), dans le cadre de la réglementation et des procédures en vigueur, les possibilités de faciliter l'obtention de visas pour les conducteurs professionnels et étudier la possibilité:
 - a. De simplifier les formalités et limiter le nombre et les types de justificatifs exigés;
 - b. De réduire les délais d'obtention des visas pour les conducteurs;
 - c. D'émettre des visas à entrées multiples d'une durée de validité d'une année **au minimum**;

⁵ Dans le cas où une telle obligation existe.

⁶ Dans le cas où une telle obligation existe.

- d. D'accepter la présentation par les associations de transport reconnues des demandes de visas pour les conducteurs professionnels.

Par rapport aux alinéas g et h ci-dessus:

- i) S'agissant des droits d'usage pour les routes de transit ou des péages, percevoir uniquement (Résolution d'ensemble) les sommes correspondant aux frais supportés pour la construction, l'entretien et le développement desdites routes. Ces péages et droits d'usage ne doivent en général être perçus que pour les catégories de routes les plus élevées du point de vue technique (autoroutes, routes à chaussées séparées ayant des caractéristiques similaires ou, à défaut, les routes utilisées pour le transport international et interrégional de marchandises, c'est-à-dire les routes «E» en Europe et les routes semblables sur d'autres continents); le cas échéant, aux fins de l'utilisation de ces dernières infrastructures, les péages et droits d'usage ne doivent pas être perçus cumulativement pour un même tronçon de route.

Par rapport aux alinéas i et j ci-dessus:

- i) Mettre en place aux frontières des installations (Résolution d'ensemble), si possible communes, qui s'adaptent régulièrement à l'évolution des exigences du trafic et des contrôles;
- ii) Affecter aux postes frontière des effectifs en nombre suffisant pour répondre aux besoins du trafic et possédant la formation et les moyens nécessaires pour s'acquitter de leurs fonctions;
- iii) Harmoniser les heures d'ouverture des postes frontière et des postes de douane ainsi que les activités des services de contrôle;
- iv) Effectuer les contrôles avec le minimum de délai et organiser, avec les autorités des pays voisins, des procédures de contrôle coordonnées;
- v) Informer préalablement les autorités compétentes de l'autre Partie contractante de toute nouvelle exigence en matière de contrôle aux frontières;
- vi) Réduire, là où des attentes ont été constatées aux frontières, les temps d'attente, avec pour objectif général de ne pas dépasser à terme une heure, et établir des objectifs pour réduire les temps d'attente aux heures de pointe;
- vii) Accorder aux véhicules transportant des marchandises périssables ou aux véhicules sous le couvert d'un document de transit douanier la priorité par rapport aux autres véhicules effectuant des transports de marchandises, lors de leur passage à une frontière.

Article 3

C. Alignement des accords bilatéraux relatifs au transport routier international sur les dispositions obligatoires des articles 124 à 132 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (Convention de Montego Bay)⁷

3.1 Conformément à leurs devoirs et obligations découlant de leur adhésion à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (Convention de Montego Bay), les Parties contractantes s'engagent à aligner leurs accords bilatéraux ou multilatéraux relatifs au transport sur les dispositions pertinentes de ladite Convention, en particulier sur les articles 124 à 132.

3.2 L'alignement prévu au paragraphe 3.1 ci-dessus s'effectue en tenant compte en particulier des règles ci-après:

a) Conformément à l'article 125 de la Convention, la Partie contractante sans littoral a le droit d'accès à la mer et depuis la mer. À cette fin, elle jouit de la liberté de transit à travers le territoire de l'autre Partie contractante selon les dispositions des autres articles de la Convention;

b) Conformément à l'article 124 de la Convention, la liberté de transit s'entend pour le transit:

i) De marchandises;

ii) De véhicules routiers immatriculés sur le territoire d'une Partie contractante;

iii) De personnes avec leurs bagages, à condition que leurs déplacements soient nécessités par le trafic en transit à travers le territoire de l'autre Partie contractante, lorsque le trajet sur ce territoire, qu'il y ait ou non transbordement, entreposage, rupture de charge ou changement de mode de transport, ne représente qu'une fraction d'un voyage complet qui commence ou se termine sur le territoire de la Partie contractante sans littoral;

c) Conformément à l'article 127 de la Convention:

i) Le trafic en transit n'est soumis à aucun droit de douane, taxe ou autre redevance, à l'exception des droits perçus pour la prestation de services particuliers en rapport avec ce trafic;

ii) Les moyens de transport en transit et les autres facilités de transit prévus pour la Partie contractante sans littoral et utilisés par celle-ci ne sont pas soumis, sur le territoire de l'autre Partie contractante, à des taxes ou redevances plus élevées que celles qui sont perçues pour l'utilisation des moyens de transport de cette autre Partie;

d) Conformément à l'article 130 de la Convention, la Partie contractante dont le territoire est utilisé à des fins de transit prend toutes les mesures appropriées pour éviter les retards ou les difficultés de caractère technique dans l'acheminement du trafic en transit.

⁷ Le texte de la présente section concerne les États membres de la CEE-ONU qui ont adhéré à la Convention de Montego Bay mais qui ne sont pas membres de l'OMC (Biélorus, Bosnie-Herzégovine, Fédération de Russie et Monténégro). Il s'applique également aux relations réciproques entre ces pays et d'autres pays ayant ratifié la Convention de Montego Bay, même si ces derniers sont aussi membres de l'OMC.

Les autorités compétentes des deux Parties contractantes coopèrent, en cas de retard ou de difficultés, afin d'en éliminer rapidement les causes;

e) Conformément aux autres dispositions de la Convention, chaque Partie contractante doit s'acquitter d'autres obligations et peut jouir des droits prévus;

f) Conformément à l'article 132 de la Convention, l'application des principes ci-dessus n'exclut pas l'adoption par les États contractants concernés de facilités plus étendues que celles découlant desdits principes.

À cet égard, les Parties contractantes examineront l'article V du GATT et la Résolution d'ensemble révisée sur la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4) (document TRANS/SC.1/2002/4/Rev. 4 de la CEE-ONU) aux fins suivantes:

Par rapport aux conditions et modalités de l'exercice de la liberté de transit, mentionnées à l'article 125 de la Convention:

- i) Éliminer en particulier (art. V du GATT):
 - a. Tout régime de quotas ou d'autorisations;
 - b. Toute obligation⁸ de transborder les marchandises du véhicule routier d'une Partie contractante à un moyen de transport de l'autre Partie contractante;
 - c. Toute obligation⁹ de partager les opérations de transport ou le volume du trafic de marchandises avec des transporteurs nationaux;
 - d. [Toute interdiction du trafic durant les week-ends ou la nuit].**

Par rapport à l'alinéa b iii) du paragraphe 3.2 ci-dessus:

- i) Examiner régulièrement (Résolution d'ensemble), dans le cadre de la réglementation et des procédures en vigueur, les possibilités de faciliter l'obtention de visas pour les conducteurs professionnels et étudier la possibilité:
 - a. De simplifier les formalités et limiter le nombre et les types de justificatifs exigés;
 - b. De réduire les délais d'obtention des visas pour les conducteurs;
 - c. D'émettre des visas à entrées multiples d'une durée de validité d'une année **au minimum**;
 - d. D'accepter la présentation par les associations de transport reconnues des demandes de visas pour les conducteurs professionnels.

Par rapport à l'alinéa c i) du paragraphe 3.2 ci-dessus:

- i) S'agissant des droits d'usage pour les routes de transit ou des péages, percevoir uniquement (Résolution d'ensemble) les sommes correspondant aux frais supportés pour la construction, l'entretien et le développement desdites routes. Ces péages et droits d'usage ne doivent en général être perçus que pour les catégories de routes les plus élevées du point de vue technique (autoroutes, routes à chaussées séparées ayant des caractéristiques similaires ou, à défaut, les routes utilisées pour le transport international et interrégional de marchandises, c'est-à-dire les routes «E» en Europe et les routes semblables sur d'autres continents); le cas échéant, aux fins

⁸ Dans le cas où une telle obligation existe.

⁹ Dans le cas où une telle obligation existe.

de l'utilisation de ces dernières infrastructures, les péages et droits d'usage ne doivent pas être perçus cumulativement pour un même tronçon de route.

Par rapport à l'alinéa ii) du paragraphe 3.2 ci-dessus:

- i) Mettre en place aux frontières des installations (Résolution d'ensemble), si possible communes, qui s'adaptent régulièrement à l'évolution des exigences du trafic et des contrôles;
- ii) Affecter aux postes frontière des effectifs en nombre suffisant pour répondre aux besoins du trafic et possédant la formation et les moyens nécessaires pour s'acquitter de leurs fonctions;
- iii) Harmoniser les heures d'ouverture des postes frontière et des postes de douane ainsi que les activités des services de contrôle;
- iv) Effectuer les contrôles avec le minimum de délai et organiser, avec les autorités des pays voisins, des procédures de contrôle coordonnées;
- v) Informer préalablement les autorités compétentes de l'autre Partie contractante de toute nouvelle exigence en matière de contrôle aux frontières;
- vi) Réduire, là où des attentes ont été constatées aux frontières, les temps d'attente, avec pour objectif général de ne pas dépasser à terme une heure, et établir des objectifs pour réduire les temps d'attente aux heures de pointe;
- vii) Accorder aux véhicules transportant des marchandises périssables ou aux véhicules sous le couvert d'un document de transit douanier la priorité par rapport aux autres véhicules effectuant des transports de marchandises, lors de leur passage à une frontière.

Article 4

D. Alignement des accords bilatéraux relatifs au transport routier international sur la Résolution d'ensemble révisée sur la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4)¹⁰

4.1 Les Parties contractantes ayant adopté la Résolution d'ensemble révisée sur la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4), élaborée sous l'égide de la CEE-ONU, s'engagent à aligner leurs accords bilatéraux ou multilatéraux relatifs au transit routier sur les dispositions de la Résolution.

4.2 L'alignement prévu au paragraphe 4.1 ci-dessus s'effectue en tenant compte en particulier des règles ci-après énoncées dans la Résolution d'ensemble:

- a) Sous réserve des autres dispositions énoncées en tant que principes dans la Résolution d'ensemble, la liberté de transit est accordée par chaque Partie contractante:
 - i) Aux véhicules immatriculés sur le territoire de l'autre Partie contractante; et
 - ii) Sur les grandes routes de trafic international, notamment les routes «E» en Europe ou les routes analogues sur les autres continents¹¹ (par. 1.2.1.11 de la Résolution d'ensemble). Par «transit», on entend le transport de marchandises par

¹⁰ Ce texte est applicable aux relations réciproques entre les pays qui n'ont pas adhéré au GATT (OMC), ni à la Convention de New York ou à la Convention de Montego Bay, et aux relations entre ces pays et ceux qui ont adhéré à ces instruments internationaux.

¹¹ Supprimer la formule qui ne convient pas.

route à travers le territoire d'une des Parties contractantes qui n'est ni le pays de chargement ni celui de déchargement des marchandises (par. 4.1.5);

b) Les Parties contractantes doivent garantir des conditions de circulation favorables sur les tronçons des routes de trafic international situés sur leur territoire, éliminer les goulets d'étranglement sur ces routes et aux frontières des États qu'elles traversent et faciliter l'écoulement du trafic en transit (par. 1.2.1.15);

c) Le trafic en transit ne doit pas être interdit ou assujéti par les Parties contractantes à des mesures telles que des droits de transit, des taxes (hors droits d'usage et péages liés à l'utilisation des infrastructures de transport), des quotas (1.2.1.11) ou des autorisations (4.2.2);

d) Des droits d'usage ou des péages tels que définis aux paragraphes 1.1.1.5 et 1.1.1.6 peuvent être perçus pour des frais supportés par un pays pour la construction, l'entretien et le développement de ses routes. Ces péages et droits d'usage ne doivent en général être perçus que pour les catégories de routes les plus élevées du point de vue technique (autoroutes, routes à chaussées séparées ayant des caractéristiques similaires ou, à défaut, les routes utilisées pour le transport international et interrégional de marchandises (routes «E»); le cas échéant, aux fins de l'utilisation de ces dernières infrastructures, les péages et droits d'usage ne doivent pas être perçus cumulativement pour un même tronçon de route (1.2.1.7);

e) Afin de réduire les temps d'attente dus aux formalités et aux contrôles aux frontières, les Parties contractantes doivent s'efforcer (1.2.1.5):

i) De mettre en place aux frontières des installations, si possible communes, qui s'adaptent régulièrement à l'évolution des exigences du trafic et des contrôles;

ii) D'affecter aux postes frontière des effectifs en nombre suffisant pour répondre aux besoins du trafic et possédant la formation et les moyens nécessaires pour s'acquitter de leurs fonctions;

iii) D'harmoniser les heures d'ouverture des postes frontière et des postes de douane ainsi que les activités des services de contrôle;

iv) D'effectuer les contrôles avec le minimum de délai et organiser, avec les autorités des pays voisins, des procédures de contrôle coordonnées;

v) D'informer préalablement les autorités compétentes de l'autre Partie contractante de toute nouvelle exigence en matière de contrôle aux frontières;

vi) De réduire, là où des attentes ont été constatées aux frontières, les temps d'attente, avec pour objectif général de ne pas dépasser à terme une heure, et établir des objectifs pour réduire les temps d'attente aux heures de pointe;

vii) D'accorder aux véhicules transportant des marchandises périssables ou aux véhicules sous le couvert d'un document de transit douanier la priorité par rapport aux autres véhicules effectuant des transports de marchandises, lors de leur passage à une frontière;

f) Les Parties contractantes doivent examiner régulièrement, dans le cadre de la réglementation et des procédures en vigueur, les possibilités de faciliter l'obtention de visas pour les conducteurs professionnels et étudier la possibilité (1.2.1.6):

i) De simplifier les formalités et limiter le nombre et les types de justificatifs exigés;

ii) De réduire les délais d'obtention des visas pour les conducteurs;

iii) D'émettre des visas à entrées multiples d'une durée de validité d'une année **au minimum**;

iv) D'accepter la présentation par les associations de transport reconnues des demandes de visas pour les conducteurs professionnels;

g) Les Parties contractantes doivent appliquer le principe de non-discrimination en s'abstenant de faire des distinctions en raison de la nationalité ou du lieu d'établissement du transporteur et de l'origine ou de la destination des véhicules, en particulier au regard des dispositions fiscales, des contrôles et des sanctions (1.2.1.1);

h) Une Partie contractante accorde sur son territoire des facilités aux transporteurs de l'autre Partie contractante si ses propres transporteurs bénéficient de facilités équivalentes sur le territoire de cette dernière (1.2.1.2).

Les Parties contractantes se réservent le droit de priver de certaines facilités les transporteurs d'autres Parties contractantes qui ne respectent pas le principe de la réciprocité (1.2.1.3);

i) Chaque Partie contractante peut, à condition de ne faire aucune distinction entre les véhicules routiers de l'autre Partie contractante et ceux d'autres pays ayant accepté les principes de la Résolution d'ensemble, et de ne pas abuser des droits énoncés ci-dessous (1.2.1.14):

i) Suspendre temporairement, sur certains tronçons des grandes routes de trafic international passant sur son territoire, l'exercice du droit de transit des véhicules routiers, à condition que cette suspension soit indispensable à la sauvegarde de l'ordre public, de la sécurité ou de la santé publique du pays;

ii) Mettre en place temporairement, sur certains tronçons des grandes routes de trafic international traversant son territoire, les déviations nécessitées par la construction ou l'entretien de routes ou dictées par des circonstances exceptionnelles résultant de la situation de la circulation routière;

iii) Assigner des horaires ou des itinéraires particuliers aux convois exceptionnels ou aux véhicules transportant des marchandises dangereuses;

j) Dans le cas où une Partie contractante instaure des périodes de restriction de la circulation, ses autorités compétentes s'efforcent d'harmoniser ces périodes avec celles mises en place par les autres Parties contractantes dans les pays voisins et, le cas échéant, informe dans un délai raisonnable les autres Parties contractantes de tout changement intervenu afférent à ces périodes.

Article 5

Dispositions finales

...
