

**Conseil économique et social**

Distr. générale
21 décembre 2016

Français
Original: anglais

Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique

Conférence ministérielle sur les transports

Troisième session

Moscou, 5-9 décembre 2016

Déclaration ministérielle sur la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique

Nous, Ministres des transports et représentants des membres et membres associés de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, réunis à Moscou du 5 au 9 décembre 2016, à l'occasion de la Conférence ministérielle sur les transports,

Affirmant notre engagement à l'égard de la mise en œuvre de la résolution 70/1 de l'Assemblée générale, en date du 25 septembre 2015, intitulée « Transformer notre monde: le Programme de développement durable à l'horizon 2030 », dans laquelle l'Assemblée a adopté un ensemble collectif d'objectifs et de cibles afin de réaliser le développement durable dans ses trois dimensions – économique, sociale et environnementale – d'une manière qui soit équilibrée et intégrée,

Prenant note du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024¹, du Programme d'action en faveur des pays les moins avancés pour la décennie 2011-2020² et des Modalités d'action accélérées des petits États insulaires en développement (Orientations de Samoa)³,

Rappelant la résolution 70/260 de l'Assemblée générale, en date du 15 avril 2016, relative à l'amélioration de la sécurité routière mondiale,

¹ Résolution 69/137 de l'Assemblée générale, annexe II.

² Rapport de la quatrième Conférence des Nations Unies sur les pays les moins avancés, Istanbul (Turquie), 9-13 mai 2011 (A/CONF.219/7), chap. II.

³ Résolution 69/15 de l'Assemblée générale, annexe.

Nous félicitant de la Déclaration de Brasilia sur la sécurité routière⁴ et des décisions qui y figurent sur le renforcement de la gestion de la sécurité routière et l'amélioration de la législation et de sa mise en application,

Appréciant les progrès accomplis dans la mise en œuvre de la Déclaration ministérielle sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique⁵, y compris le Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016)⁶, et le Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux⁷,

Reconnaissant que l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie⁸, l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique⁹, l'Accord intergouvernemental sur les ports secs¹⁰, le Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux et le Cadre de coopération régional pour la facilitation des transports ferroviaires internationaux¹¹ fournissent un ensemble de cadres institutionnels pour renforcer la connectivité de transport dans la région Asie-Pacifique,

Nous félicitant de la signature par la Chine, la Fédération de Russie et la Mongolie, durant la Conférence ministérielle sur les transports, de l'Accord intergouvernemental sur les transports routiers internationaux le long du réseau de la Route d'Asie, signature qui constitue une étape importante sur la voie de la promotion de l'utilisation de la Route d'Asie pour la connectivité, et notant que cet accord est ouvert à l'adhésion de toutes les parties à l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie,

Prenant note des discussions tenues aux niveaux bilatéral et multilatéral dans le but de promouvoir le Couloir international de transport Nord-Sud, y compris la réunion trilatérale des Présidents de l'Azerbaïdjan, de la Fédération de Russie et de la République islamique d'Iran, tenue à Bakou en août 2016¹²,

Prenant note également du lancement de la ligne ferroviaire Kazakhstan-Turkménistan-République islamique d'Iran en décembre 2014, en tant que tronçon du Couloir international de transport Nord-Sud,

Convaincus que la connectivité de transport durable contribue de manière importante au développement inclusif et durable, puisqu'elle libère des potentialités en offrant aux personnes des opportunités et en ouvrant aux entreprises des marchés, résultat qui ne peut être obtenu que si l'infrastructure de transport est mise en place et les facilités octroyées au moyen de politiques saines, d'institutions adéquates ainsi que de normes, règles et pratiques harmonisées,

⁴ Adoptée à la deuxième Conférence mondiale de haut niveau sur la sécurité routière, tenue à Brasilia les 18 et 19 novembre 2015, afin d'examiner les progrès accomplis dans la mise en œuvre du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020). Disponible à l'adresse: www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Brasilia_Declaration/en/.

⁵ Résolution 68/4 de la Commission, annexe.

⁶ Résolution 68/4 de la Commission, annexe, appendice I.

⁷ Ibid., appendice II.

⁸ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 2323, n° 41607.

⁹ Ibid., vol. 2596, n° 46171.

¹⁰ Résolution 69/7 de la Commission, annexe.

¹¹ Résolution 71/7 de la Commission, annexe.

¹² www.mfa.gov.az/news/909/42592.

Reconnaissant le rôle important des couloirs de transport et de transit en vue de garantir la coopération internationale au service du développement durable¹³ et la nécessité d'une coopération totale entre tous les modes de transport pour la promotion des couloirs de transit multimodal durables¹⁴,

Insistant sur la nécessité d'établir des systèmes intégrés de transport intermodal et de logistique, qui incorporent les transports routier, ferroviaire, par eau et aérien, à l'appui du développement durable en optimisant les ressources, en améliorant le choix modal et en veillant à ce que ces systèmes soient sûrs, écologiques et économiquement abordables,

Soulignant la nécessité de promouvoir des couloirs de transport intermodal ou multimodal sûrs, intelligents et verts, à la connectivité physique et opérationnelle ininterrompue,

Réaffirmant notre engagement d'améliorer la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique¹⁵,

Insistant sur l'importance de la poursuite de l'établissement des systèmes de transport public urbain et de la facilitation du transport non motorisé pour un milieu urbain plus équitable, plus sain et moins encombré,

Conscients du rôle joué par les nouvelles technologies, y compris les systèmes de transport intelligents, pour accroître l'efficacité, la sécurité et l'efficacité des systèmes de transport,

Prenant note du résultat de la Conférence mondiale sur le transport durable, tenue à Achgabat les 26 et 27 novembre 2016,

Prenant également note de la nécessité d'une plus grande connectivité maritime, rurale et des collectivités isolées avec les systèmes de transport plus larges de la région,

1. *Adoptons:*

a) Le Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021) figurant à l'annexe I du présent document¹⁶;

b) L'accord sous-régional type relatif à la facilitation des transports figurant à l'annexe II du présent document;

c) L'accord bilatéral type relatif au transport international routier figurant à l'annexe III du présent document;

d) L'autorisation multilatérale type pour le transport international routier figurant à l'annexe IV du présent document;

e) Le modèle type des systèmes d'information logistique figurant à l'annexe V du présent document;

f) Les Objectifs, buts et indicateurs régionaux en matière de sécurité routière en Asie et dans le Pacifique (2016-2020) mis à jour figurant à l'annexe VI du présent document;

¹³ Résolution 69/213 de l'Assemblée générale.

¹⁴ Résolution 70/197 de l'Assemblée générale.

¹⁵ Résolution 70/260 de l'Assemblée générale; et résolutions 66/6 et 68/4 de la Commission.

¹⁶ Jusqu'à l'adoption de la déclaration par les Ministres, l'annexe I sera distribuée séparément, sous la cote E/ESCAP/MCT(3)/WP.1.

2. *Convenons* d'œuvrer à l'établissement d'un comité de coordination interrégional sur les transports entre l'Asie et l'Europe, et prions le secrétariat de rechercher une coopération auprès de la Commission économique pour l'Europe en vue d'assurer le fonctionnement de ce comité pour continuer de promouvoir la connectivité de transport intrarégionale et interrégionale le long des couloirs de transport entre l'Asie et l'Europe;

3. *Prions* la Secrétaire exécutive:

a) D'accorder la priorité à la mise en œuvre du Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021), y compris la mobilisation et le déploiement de ressources extrabudgétaires;

b) D'assurer une coordination efficace avec les autres organismes, organisations et institutions s'agissant de fournir une assistance technique aux membres et membres associés en vue de la mise en œuvre du Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021);

c) De collaborer efficacement avec les institutions financières internationales et régionales, les donateurs multilatéraux et bilatéraux, les investisseurs du secteur privé ainsi que les organisations internationales afin de mobiliser un appui financier et technique supplémentaire en vue de la réalisation des systèmes intégrés de transport intermodal permettant d'assurer la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique;

d) D'évaluer périodiquement les progrès accomplis dans le cadre du Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021), aux niveaux national et sous-régional, d'analyser les résultats dans le cadre du Comité des transports de la Commission, et d'élaborer des politiques et des recommandations pertinentes concernant la promotion et l'accélération du processus de mise en œuvre;

e) De convoquer une conférence ministérielle sur les transports en 2021 afin d'évaluer la mise en œuvre de la phase I (2017-2021) du Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, et d'envisager un programme de travail pour l'avenir.

Annexe I

Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021)

Le présent document a été élaboré à partir d'extraits des documents de fond portant sur les composantes du projet de programme d'action régional, aux fins de donner un aperçu dudit programme.

1. La connectivité des infrastructures de transport à l'échelon régional

Alors que la connectivité régionale repose sur l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie, l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et l'Accord intergouvernemental sur les ports secs, l'infrastructure requise est d'une qualité et d'une capacité inégales d'un pays de la région à l'autre et certaines liaisons restent à mettre en place. On estime que la création de systèmes internationaux de couloirs de transport intermodal permettrait d'encadrer les efforts concertés visant à résoudre les problèmes de développement communs à tous les modes, y compris sur le plan de l'interopérabilité et des innovations technologiques.

Objectif immédiat. Améliorer la connectivité à l'échelon régional en continuant de développer, de moderniser, de planifier et de mettre en service des réseaux infrastructurels de transport, notamment grâce à l'utilisation des nouvelles technologies et à l'application des normes régionales requises.

Produits

1. Sessions du Groupe de travail sur la Route d'Asie, du Groupe de travail sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et du Groupe de travail sur les ports secs;
2. Étude sur un cadre régional favorable à la connectivité des infrastructures en vue d'établir des systèmes intégrés de couloirs de transport intermodal, y compris le transport terrestre, maritime et aérien;
3. Étude sur l'intégration des infrastructures des différents modes de transport grâce à la poursuite du développement du réseau de la Route d'Asie, du réseau du Chemin de fer transasiatique, du réseau des ports secs et d'autres réseaux infrastructurels de transport à l'échelon régional, y compris l'infrastructure de transport maritime et aérien;
4. Étude sur l'harmonisation des normes techniques applicables aux infrastructures de transport et sur la modernisation de ces infrastructures;
5. Étude sur l'utilisation des nouvelles technologies pour promouvoir le transport durable grâce à des infrastructures améliorées;
6. Rapport sur les progrès accomplis en matière de connectivité des infrastructures de transport à l'échelon régional;
7. Atelier, séminaire, réunion et service consultatif sur la connectivité des infrastructures de transport.

Indicateurs de succès

1. Participation continue des États membres aux réunions du Groupe de travail sur la Route d'Asie, du Groupe de travail sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et du Groupe de travail sur les ports secs pour modifier les accords intergouvernementaux correspondants et débattre des questions se rapportant au développement des réseaux.
2. Augmentation du nombre d'États membres devenant parties à l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie, à l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et à l'Accord intergouvernemental sur les ports secs.
3. Adoption par les États membres de cadres propices à la création et à l'exploitation de couloirs de transport intermodal.
4. Mesures prises par les États membres pour moderniser et étendre les réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique ainsi que les ports secs reconnus sur le plan international situés sur leur territoire, notamment celles visant à harmoniser les normes techniques et à introduire de nouvelles technologies de régulation du trafic.
5. Mesures prises par les États membres pour tenir compte des recommandations formulées dans les études relatives aux couloirs régionaux et interrégionaux de transport intermodal.

2. La connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional

La demande de connectivité de transport à l'échelon régional s'est intensifiée rapidement du fait de la forte croissance économique enregistrée dans de nombreux pays. Si le développement des infrastructures de transport a bien avancé, il reste beaucoup à faire pour rendre ces infrastructures opérationnelles. Une approche fragmentaire, un manque d'intégration, des coûts logistiques élevés et l'inefficacité sont les principaux obstacles à la connectivité opérationnelle ininterrompue des transports à l'échelon régional.

L'élimination des obstacles non physiques au transport international, la mise en place à l'échelon national, sous-régional et régional de systèmes intégrés de transport intermodal tirant parti au maximum des points forts des divers modes de transport et la réduction des coûts logistiques contribueront à assurer la connectivité opérationnelle des transports dans la région.

Objectifs immédiats

1. La connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional doit être améliorée en renforçant les mesures de facilitation des transports, notamment s'agissant de l'harmonisation des normes techniques et d'exploitation ainsi que des réglementations et des pratiques; de la compréhension et de l'utilisation des nouvelles technologies et du recours à des outils et cadres appropriés;

2. Des systèmes intégrés de transport intermodal doivent être établis et mis en service grâce à l'utilisation plus efficace des capacités et des infrastructures à disposition, au renforcement de la connectivité découlant de réseaux de transport interconnectés et compatibles dans l'ensemble de la région, aux infrastructures de transbordement, à l'harmonisation des normes techniques et à la définition de cadres législatifs communs;
3. Les services de logistique des transports doivent être développés dans la région au moyen du renforcement des capacités et de la mise en place de systèmes d'information logistique, aux fins d'améliorer l'efficacité de la chaîne logistique et de réduire les coûts.

Produits

1. Études, ateliers et assistance technique sur la mise en œuvre du Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux et du Cadre de coopération régionale pour la facilitation des transports ferroviaires internationaux;
2. Études, ateliers et services consultatifs aux fins de l'évaluation, de la conception et de la mise en œuvre de systèmes intégrés de transport intermodal, éléments essentiels de la connectivité de transport durable, aussi bien par voie maritime que terrestre et aérienne;
3. Assistance, services consultatifs et ateliers sur la formulation et l'application d'instruments juridiques et sur l'harmonisation des normes techniques, y compris les systèmes de contrôle de la charge sur essieu des véhicules, en vue de rendre opérationnelle la connectivité de transport;
4. Études et ateliers sur l'utilisation des nouvelles technologies pour faciliter le transport maritime, routier, ferroviaire, aérien et intermodal à l'échelle internationale;
5. Actualisation des outils de facilitation du transport pour tenir compte des progrès techniques et de l'évolution des besoins en matière de connectivité opérationnelle et études, ateliers et services consultatifs connexes sur leur utilisation;
6. Études et ateliers sur le renforcement des interfaces intermodales dans les ports secs, les gares intermodales, les ports maritimes et les aéroports et sur la mise en service de systèmes intégrés de couloirs de transport intermodal;
7. Assistance technique, ateliers, séminaires et cours de formation en vue du renforcement des capacités des spécialistes des services logistiques et de l'établissement de mécanismes permettant de fournir avec efficacité des services logistiques, y compris des réunions rassemblant les entreprises logistiques de la région et leurs associations nationales;
8. Étude, atelier et service consultatif sur le renforcement de la connectivité opérationnelle maritime.

Indicateurs de succès

1. Multiplication des mesures ou initiatives prises au titre des cadres régionaux de facilitation du transport routier et ferroviaire international en vue de mettre en place un système intégré de transport intermodal à l'appui de la coopération et de l'intégration économiques régionales.
2. Mise en service d'un système intégré de transport intermodal à l'échelon régional en tant qu'élément clef de la connectivité de transport durable, aussi bien par voie maritime que terrestre ou aérienne.
3. Renforcement des connaissances et des compétences des membres et membres associés en matière de formulation et d'application des instruments juridiques et des normes techniques permettant la mise en place de la connectivité de transport dans la région et de la connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional, y compris la facilitation du transport, les systèmes intégrés de transport intermodal, la connectivité des transports maritimes et la logistique.
4. Soutien accru des membres et membres associés en vue de l'utilisation d'outils de facilitation du transport qui tiennent compte des avancées technologiques et de l'évolution des besoins en matière de connectivité opérationnelle.
5. Utilisation accrue des technologies de l'information et de la communication et des nouvelles technologies apparentées pour faciliter le transport international, qu'il soit maritime, terrestre, ferroviaire, aérien ou intermodal.
6. Renforcement de la connectivité opérationnelle des transports à l'échelon régional, notamment la facilitation du transport, les systèmes intégrés de transport intermodal, la connectivité des transports maritimes et la logistique.
7. Renforcement de la capacité des membres et membres associés à établir des mécanismes propres à assurer des services logistiques efficaces grâce à l'amélioration des compétences des transitaires, des exploitants des systèmes de transport multimodal et des entreprises de logistique et de leurs associations nationales.
8. Amélioration de la connectivité des transports maritimes.

3. La connectivité de transport entre l'Asie et l'Europe

L'Asie et l'Europe restent des partenaires commerciaux privilégiés, mais le volume des échanges entre ces deux régions pourrait encore augmenter grâce à une meilleure connectivité de transport. Ainsi, un certain nombre d'initiatives ont été prises récemment pour s'attaquer à divers problèmes, notamment dans le domaine du développement de l'infrastructure et d'une plus grande harmonisation des normes techniques. On estime qu'il serait possible de tirer pleinement parti du potentiel présenté par ces initiatives en créant un organisme chargé d'établir des synergies entre les mandats existants, de promouvoir l'action et de mesurer les progrès.

Objectif immédiat. S'attacher à mettre en place un comité de coordination interrégional sur le transport entre l'Asie et l'Europe, conçu pour favoriser la connectivité de transport durable ininterrompue entre l'Asie et l'Europe, aussi bien pour les personnes que pour les marchandises.

Produits

1. Étude sur les initiatives, la planification des infrastructures de transport et les dispositions institutionnelles se rapportant à la création de couloirs de transport entre l'Asie et l'Europe;
2. Étude sur l'harmonisation des règles et réglementations en vue d'éliminer les obstacles non physiques qui entravent l'efficacité du transport entre les deux régions;
3. Étude sur les normes techniques appliquées dans les couloirs de transport entre l'Asie et l'Europe;
4. Création d'un comité de coordination interrégional sur le transport entre l'Asie et l'Europe, afin de contribuer à l'amélioration des liaisons de transport entre ces deux régions, y compris élaboration de son mandat et des modalités de gouvernance;
5. Atelier, séminaire, réunion et service consultatif sur l'amélioration de la connectivité de transport entre l'Asie et l'Europe;
6. Rapport sur les progrès accomplis en matière d'amélioration de la connectivité de transport entre l'Asie et l'Europe.

Indicateurs de succès

1. Appui apporté par les États membres et participation au comité de coordination interrégional sur le transport entre l'Asie et l'Europe.
2. Mesures prises par les États membres pour établir et mettre en service des couloirs de transport entre l'Asie et l'Europe.
3. Mesures prises par les États membres pour tenir compte des recommandations de l'étude relatives à l'amélioration de la connectivité entre l'Asie et l'Europe.
4. Publication d'un rapport sur les progrès accomplis en matière d'amélioration de la connectivité de transport entre l'Asie et l'Europe.

4. **La connectivité des transports pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement**

Dans les pays de la région ayant des besoins particuliers (pays les moins avancés, pays en développement sans littoral et petits États insulaires en développement), l'infrastructure de transport et la connectivité opérationnelle, le transport urbain et rural ainsi que la sécurité routière sont des questions importantes. Les infrastructures et services de transport pâtissent des difficultés associées aux coûts élevés et à la mauvaise performance ainsi que du manque de compétences au niveau institutionnel pour concevoir et appliquer les politiques et programmes. Pour améliorer la connectivité avec des réseaux plus larges et tirer parti des possibilités économiques en découlant, il importe de mieux comprendre les moyens d'exécution les plus efficaces et de renforcer les capacités de mise en œuvre des politiques de transport. Des politiques et cadres novateurs et inclusifs, adaptés à la situation des pays ayant des besoins particuliers, sont nécessaires pour développer la connectivité de transport durable à l'échelon régional, notamment la connectivité urbaine et rurale, ainsi que pour améliorer la sécurité routière.

Si la plupart des pays de la région sont parvenus à améliorer la connectivité de transport avec leurs voisins, les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement continuent de rencontrer des problèmes spécifiques du fait de leurs caractéristiques géographiques et économiques. Il faut donc redoubler d'efforts pour y remédier, afin que les États concernés puissent facilement se relier aux grands réseaux infrastructurels de transport de la région, y compris les ports, et accéder ainsi de manière sûre, fiable et peu coûteuse aux marchés mondiaux.

Objectif immédiat. Aider les pays de la région ayant des besoins particuliers (pays les moins avancés, pays en développement sans littoral et petits États insulaires en développement) à formuler et à appliquer des politiques et cadres novateurs permettant d'améliorer et de renforcer la connectivité de transport durable, en incluant comme il se doit le transport urbain et rural et la sécurité routière.

Produits

1. Étude sur la facilitation du transport, les systèmes intégrés de transport intermodal et la logistique dans les pays les moins avancés et les pays en développement sans littoral;
2. Étude sur les moyens de relier les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement aux réseaux infrastructurels de la région, y compris les ports;
3. Étude sur le développement des réseaux ferroviaires et l'amélioration du transport urbain et rural ainsi que de la sécurité et sûreté routières dans les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement;
4. Étude sur l'amélioration de la connectivité maritime et aérienne dans les petits États insulaires en développement;

5. Assistance technique aux pays en développement sans littoral et aux pays en développement voisins en vue de la planification, de la création et de la mise en service de systèmes intégrés efficaces de transport multimodal;
6. Contributions régionales au rapport mondial sur l'examen à mi-parcours de la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024 dans le secteur des transports^a;
7. Atelier, séminaire, réunion et service consultatif en vue d'aider les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement à renforcer la connectivité de transport, à améliorer la sécurité routière et à développer le transport urbain et rural.

Indicateurs de succès

1. Rapport sur la facilitation du transport, les systèmes intégrés de transport intermodal et la logistique dans les pays les moins avancés et les pays en développement sans littoral.
2. Rapport sur les connexions des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement avec les réseaux infrastructurels de la région.
3. Rapport sur l'état et l'amélioration du transport urbain et rural ainsi que de la sécurité routière dans les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement.
4. Rapport sur l'amélioration de la connectivité maritime des petits États insulaires en développement.
5. Mesures prises par les membres et membres associés pour incorporer les recommandations de politique générale dans leurs politiques et plans nationaux visant à améliorer la connectivité régionale.
6. Rapport sur la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne dans le secteur des transports.
7. Atelier(s), séminaire(s) et réunion(s) sur le renforcement des capacités en matière de connectivité de transport, de sécurité routière et de transport urbain et rural.

^a Au paragraphe 78 du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024 (A/CONF.225/L.1), l'Assemblée générale est invitée à conduire un vaste examen à mi-parcours de haut niveau de la mise en œuvre du Programme d'action. Conformément à la pratique adoptée pour le Programme d'action d'Almaty, selon laquelle la Commission, par la résolution 63/5, a demandé au Secrétaire exécutif de fournir l'appui nécessaire aux préparatifs de l'examen à mi-parcours sur la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, le présent produit a été inclus dans les contributions régionales pour l'examen à mi-parcours du Programme d'action de Vienne.

5. Le transport urbain durable

La motorisation rapide des villes de la région s'est traduite par une aggravation des encombrements, une multiplication des accidents de la route et une augmentation des émissions et de la pollution atmosphérique. De plus, un nombre croissant de personnes défavorisées vivent dans des zones urbaines et créent une plus grande demande de systèmes de transport public urbain économiquement abordables. Même si les villes de la région se caractérisent par une offre variée en matière de transport urbain – transports communautaires, transports publics, services de taxi ou encore transports non motorisés –, les possibilités d'amélioration sont encore nombreuses. Les principaux défis que doivent relever les pays et les villes de la région Asie-Pacifique sont l'extension de la couverture, la gestion des encombrements, la réduction des émissions et de la pollution, l'amélioration de la sécurité et l'accessibilité économique.

Objectif immédiat. Les pays et villes de la région devront élaborer et mettre en œuvre des politiques et des cadres novateurs visant à évaluer, planifier, développer, améliorer et gérer les systèmes et services de transport urbain durable.

Produits

1. Étude sur l'intégration des modes de transport urbain et l'évaluation des systèmes de transport urbain;
2. Cadre et outils régionaux pour le déploiement des systèmes de transport intelligents;
3. Guide des cadres nationaux en matière de politique de développement du transport urbain durable;
4. Rapport sur les progrès régionaux accomplis dans l'amélioration des systèmes de transport urbain;
5. Atelier, séminaire, réunion et service consultatif mis en place pour aider les pays membres à développer et à améliorer les systèmes de transport urbain.

Indicateurs de succès

1. Publication d'un rapport sur l'intégration et l'évaluation des systèmes de transport urbain.
2. Élaboration d'un cadre et d'outils régionaux pour le déploiement des systèmes de transport intelligents.
3. Établissement de directives sur la formulation d'une politique nationale de transport urbain.
4. Insertion d'un ou plusieurs chapitres sur le transport urbain dans la publication intitulée *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific*.
5. Tenue d'un ou plusieurs ateliers ou séminaires de renforcement des capacités sur le transport urbain durable.

6. La connectivité de transport rural aux réseaux plus larges

La connectivité rurale aux réseaux plus larges varie fortement sur le plan de la disponibilité et de la qualité, et souffre des difficultés associées aux coûts élevés et à une mauvaise performance. La demande de connectivité rurale dans la région est très forte, mais les financements et la rentabilité des projets ne sont pas suffisants pour y répondre. Il faut de nouveaux moyens de financement et de nouvelles méthodes d'évaluation pour rendre les projets de connectivité rurale économiquement abordables, réalisables et durables. L'amélioration de la connectivité rurale aux réseaux plus larges exige de disposer de politiques et stratégies efficaces et donc d'accroître les capacités des parties prenantes et des collectivités locales en matière de planification et de mise en œuvre des programmes de connectivité rurale. Les politiques novatrices et inclusives ont démontré leur efficacité dans la région, et elles doivent être étayées par des documents et reproduites pour parvenir à mettre en place un réseau de transport véritablement intégré comprenant l'accès à la Route d'Asie, au Chemin de fer transasiatique et aux ports secs.

Objectif immédiat. Aider les pays membres à développer et à assurer une connectivité rurale plus étendue ainsi que des liaisons avec les réseaux de transport plus larges.

Produits

1. Étude sur l'amélioration de la connectivité de transport rural et son incidence sur la réduction de la pauvreté, la santé, l'éducation et la création d'emplois;
2. Stratégie/plan directeur/cadre de politique générale au niveau régional en vue d'améliorer la connectivité de transport rural aux réseaux plus larges à l'échelon local, national et régional (Route d'Asie, Chemin de fer transasiatique et ports secs);
3. Étude sur les options de financement aux fins du développement de la connectivité de transport rural;
4. Rapport sur les progrès accomplis à l'échelon régional quant à l'amélioration de la connectivité de transport rural;
5. Atelier, séminaire, réunion et service consultatif visant à aider les pays membres à développer l'accès au transport rural.

Indicateurs de succès

1. Publication d'un rapport démontrant les effets de l'amélioration de l'accès rural sur l'atténuation de la pauvreté, la santé, l'éducation et la création d'emplois.
2. Élaboration d'une stratégie/d'un plan directeur visant à améliorer la connectivité rurale et utilisation de cette stratégie ou de ce plan directeur par les États membres pour formuler leurs propres politiques et plans aux fins d'incorporer l'accès rural dans les réseaux de connectivité à l'échelon régional.
3. Publication d'une étude sur les options de financement de la connectivité rurale et prise en compte des difficultés dans ce domaine par les États membres.

4. Préparatifs en vue de l'examen des faits nouveaux en matière de connectivité rurale dans la région.
5. Organisation de séminaires et ateliers de renforcement des capacités et amélioration des compétences des responsables des politiques de transport, des responsables de la planification et des responsables de l'exécution des programmes dans le domaine de la planification et de l'amélioration de la connectivité rurale.

7. L'amélioration de la sécurité routière

La sécurité routière est un grave problème à l'échelle mondiale et régionale, étant donné son ampleur et son incidence négative sur l'économie, la santé publique et le bien-être général de la population. La région doit redoubler d'efforts pour réaliser les cibles associées aux objectifs de développement durable, à savoir diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route d'ici à 2020. Des efforts peuvent être faits à l'échelon régional pour aider à renforcer les capacités des membres et membres associés en réalisant une évaluation de la situation, en formulant des recommandations de politique générale et techniques et en fournissant des outils et des formations.

Objectif immédiat. Aider les pays de la région à améliorer la situation de la sécurité routière et à respecter les engagements pris au titre de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020) et des objectifs de développement durable numéros 3 et 11.

Produits

1. Étude sur les mesures permettant d'améliorer la sécurité routière, notamment les règles et réglementations portant sur les principaux facteurs de risque (par exemple, les excès de vitesse ou la conduite en état d'ivresse);
2. Étude sur les normes techniques permettant d'améliorer la sécurité routière;
3. Rapport sur les progrès accomplis quant à l'amélioration de la sécurité routière dans la région;
4. Outil/manuel pratique sur la sécurité routière visant à améliorer la sécurité routière à l'échelon national;
5. Atelier, séminaire, réunion et service consultatif visant à aider les pays membres à améliorer la sécurité routière, y compris une assistance technique pour la création de systèmes de collecte de données.

Indicateurs de succès

1. Mesures prises par les États membres pour appliquer des politiques et programmes relatifs à la sécurité routière, conformément aux buts énoncés dans la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 et aux cibles relatives à la sécurité routière se rapportant aux objectifs de développement durable numéros 3 et 11.

2. Mesures prises par les États membres pour améliorer les règles et réglementations en matière de sécurité routière qui portent sur les principaux facteurs de risque.
3. Diffusion, dans le cadre de réunions et sur les sites Web hébergés par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, d'études sur la sécurité routière et d'un outil/manuel pratique sur l'amélioration de la sécurité routière à l'échelon national.

Annexe II

Accord sous-régional type relatif à la facilitation des transports^{*}

Introduction

L'accord sous-régional type relatif à la facilitation des transports a été élaboré à partir d'études comparatives entre les grands accords sous-régionaux relatifs à la facilitation des transports auxquels divers États membres de la CESAP sont parties.

Ces études avaient pour objectifs:

- a) De comparer les dispositions d'un certain nombre d'accords sous-régionaux relatifs à la facilitation des transports;
- b) De recenser les points communs et les différences entre les dispositions des grands accords sous régionaux, principalement dans les pays qui sont parties à plus d'un accord sous-régional;
- c) De proposer des moyens d'harmoniser les dispositions des différents accords sous-régionaux, notamment dans les pays qui sont parties à plus d'un accord sous-régional;
- d) De proposer un cadre commun pour les accords sous-régionaux relatifs à la facilitation des transports, avec l'objectif prioritaire d'harmoniser les dispositions de ces accords et de faciliter leur mise en œuvre et leur application.

Résumé des recommandations en vue de la planification des accords sous-régionaux

Afin d'accélérer le processus de négociation d'un accord sous-régional et de faciliter sa mise en œuvre pratique ultérieure, les Parties contractantes potentielles peuvent prendre en considération les recommandations suivantes.

1. Lors de la planification de nouveaux accords sous-régionaux, les Parties contractantes potentielles pourront entreprendre une évaluation préliminaire réaliste de la capacité de négocier des accords sous-régionaux dans des délais raisonnables, de la capacité de la mise en œuvre pratique ultérieure des dispositions particulières figurant dans les accords sous-régionaux, des problèmes qui peuvent être résolus au moyen des accords sous-régionaux qui sont prévus ou en cours de négociation.
2. Les Parties contractantes potentielles pourront utiliser une « approche modulaire » pour la conception d'accords sous-régionaux. Elles peuvent choisir les « modules » qu'elles envisagent d'inclure dans l'accord, à partir de leur évaluation de la faisabilité pratique de l'obtention d'un consensus sur ces questions et, ce qui revêt une importance capitale, de la mise en œuvre pratique des dispositions convenues. Cela pourra comprendre la planification de plusieurs accords sous-régionaux sur différents thèmes interdépendants.

^{*} La présente annexe est publiée sans avoir été soumise au service de l'édition.

3. Les Parties contractantes potentielles pourront envisager une approche progressive des mécanismes de mise en œuvre, dans le cadre de laquelle elles peuvent anticiper les étapes pratiques de la mise en œuvre des dispositions de l'accord sous-régional en cours d'établissement. Les pays pourront élaborer un plan de mise en œuvre progressive des dispositions de fond d'un accord sous-régional. Les mesures qui sont plus faciles à mettre en œuvre (par exemple, les modalités de mise en œuvre nécessitant la coopération entre une autorité compétente et ses homologues dans chacune des autres Parties contractantes) peuvent être programmées à un stade précoce. La mise en œuvre des dispositions qui nécessitent plus de modalités complexes (par exemple, celles qui exigent une coopération entre les pays et une coordination interne entre de multiples autorités compétentes) peut être programmée à un stade ultérieur.

4. Concernant l'établissement des conditions liées à l'octroi de droits de trafic et d'un système d'autorisation, les Parties contractantes potentielles devraient prendre en considération les accords bilatéraux existants en matière de transport international routier qui ont été conclus entre elles afin d'éviter des conflits juridiques entre les dispositions des accords bilatéraux et l'accord sous-régional négocié, et de trouver la manière de rendre compatibles les deux types d'instruments juridiques.

5. L'accord sous-régional type vise à servir de cadre commun aux accords sous-régionaux relatifs à la facilitation des transports. Ce type peut être utilisé pour l'établissement et la négociation de nouveaux accords sous-régionaux ainsi que pour apporter des modifications aux accords existants.

6. L'accord sous-régional type fournit une liste des questions qui figurent en général dans les accords sous-régionaux relatifs à la facilitation des transports. Ce type a été axé sur le transport international routier; de ce fait, la liste des questions à traiter est plus largement liée au transport routier qu'aux autres modes.

7. Ce type propose une structure et une brève description des principaux éléments structurels et des questions de fond spécifiques à traiter par un accord sous-régional axé sur le transport international routier. Il ne contient pas de formulation uniforme à utiliser pour toutes les questions qui sont censées être couvertes par l'accord.

8. Ce type comprend une liste de questions qu'il conviendrait de régler au moyen d'accords sous-régionaux supplémentaires, en raison de leur complexité ou de leur nature particulière.

Accord sous-régional type relatif à la facilitation des transports

Éléments structurels et contenu de l'accord sous-régional

I. Préambule

Le préambule des accords sous-régionaux contient en règle générale l'affirmation de la volonté politique et de l'engagement des parties à l'accord de coopérer en vue de la réalisation des objectifs stratégiques qui y sont prescrits. Le préambule peut comprendre une énumération des Parties contractantes à l'accord. Tout en étant concis, le préambule pourra également se référer aux raisons qui ont conduit à la conclusion de l'accord et pourra mentionner la base juridique sur laquelle il repose.

II. Définitions et abréviations

À des fins de clarté et pour veiller à ce que toutes les parties prenantes, y compris les utilisateurs de l'accord sous-régional, disposent d'un bon niveau de compréhension, tous les termes qui y sont employés devraient être expliqués au début du document. Il est hautement souhaitable que les définitions soient les mêmes que dans les instruments juridiques internationaux correspondants, en vue d'améliorer le niveau d'harmonisation.

III. Buts et objectifs, dispositions générales

Cette section devrait contenir les grands objectifs politiques principaux de l'accord sous-régional. Selon le domaine particulier ou plus général dont traite l'accord et sans prétendre à l'exhaustivité, les objectifs peuvent mentionner l'intégration économique sous-régionale par le développement des relations économiques, des échanges et des liaisons de transport; l'établissement d'un système de transport intermodal efficace, efficient, intégré et harmonisé dans la sous-région, la facilitation du transport en transit des marchandises, par la simplification et l'harmonisation des transports, des échanges et des réglementations douanières; la promotion du commerce au sein de la sous-région et au-delà ainsi que l'amélioration de l'accès aux marchés internationaux de marchandises; l'harmonisation et la normalisation des caractéristiques techniques de l'infrastructure et de l'équipement.

IV. Champ d'application

Cette section devrait indiquer les domaines et activités faisant l'objet de l'accord sous-régional. Comme le projet d'accord sous-régional type est axé sur le transport international routier, l'indication la plus fréquente dans une telle section pourrait être le transport en transit international des marchandises et/ou des passagers par route.

Lorsqu'il existe des questions sur lesquelles aucun consensus ne peut être trouvé quant à leur harmonisation au moyen de l'accord sous-régional, la section peut clarifier la situation juridique de ces questions, par exemple en déclarant qu'elles restent soumises à la législation nationale.

V. Questions de fond couvertes par l'accord sous-régional

A. Questions de transport

1) Principales questions de transport

Note introductive

Les conditions d'attribution des droits de trafic et le système d'autorisation de transport international routier restent les principales questions de transport qui devraient être traitées par les accords sous-régionaux, étant donné que, dans beaucoup de pays de la région de la CESAP, les opérations de transport international se limitent aux zones frontalières et à un nombre restreint de routes, et font l'objet d'autorisations d'entrée unique délivrées pour chaque véhicule effectuant de telles opérations. La restriction aux opérations de transit représente un autre obstacle au transport international routier.

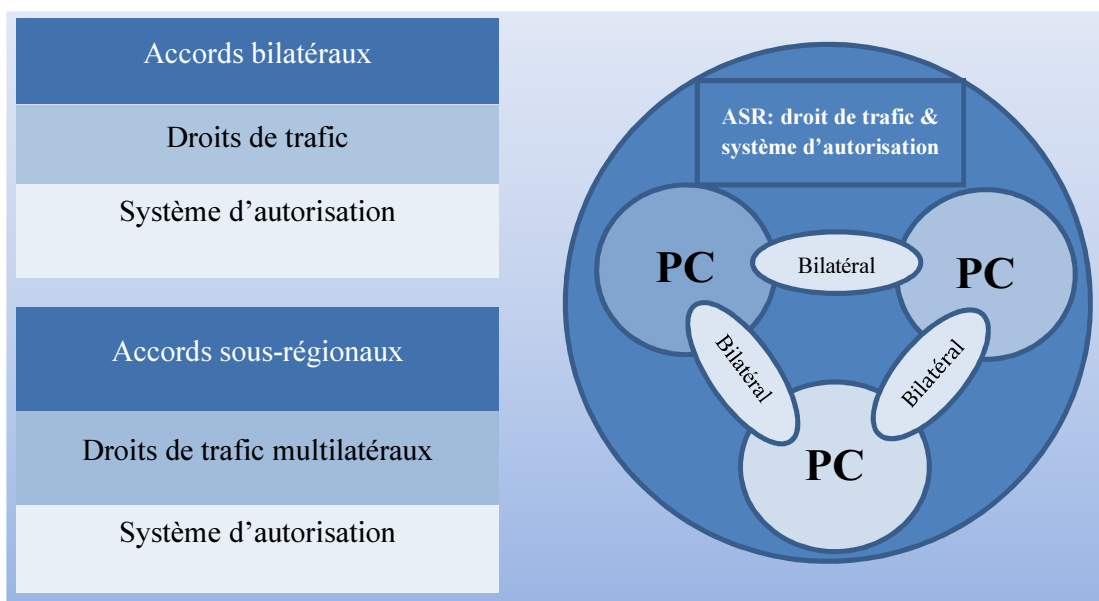
Les accords relatifs à la facilitation du transport international routier, tant sous-régionaux que bilatéraux, devraient servir à libéraliser, dans la mesure du possible, les conditions du transport international routier.

À l'heure actuelle, les pays membres de la CESAP dépendent en grande partie de la mise en œuvre des dispositions des accords bilatéraux pour ce qui est des droits de trafic, des autorisations de transport et de leurs quotas. Les accords sous-régionaux, même mis en œuvre, ne jouent qu'un rôle complémentaire (voir figure 1 ci-dessous).

Figure I

Droits de trafic et système d'autorisation mis en place par les accords tant bilatéraux (comme instrument principal) que sous-régionaux (comme instrument complémentaire)

Accords bilatéraux plus utilisation complémentaire d'accords sous-régionaux (statu quo)

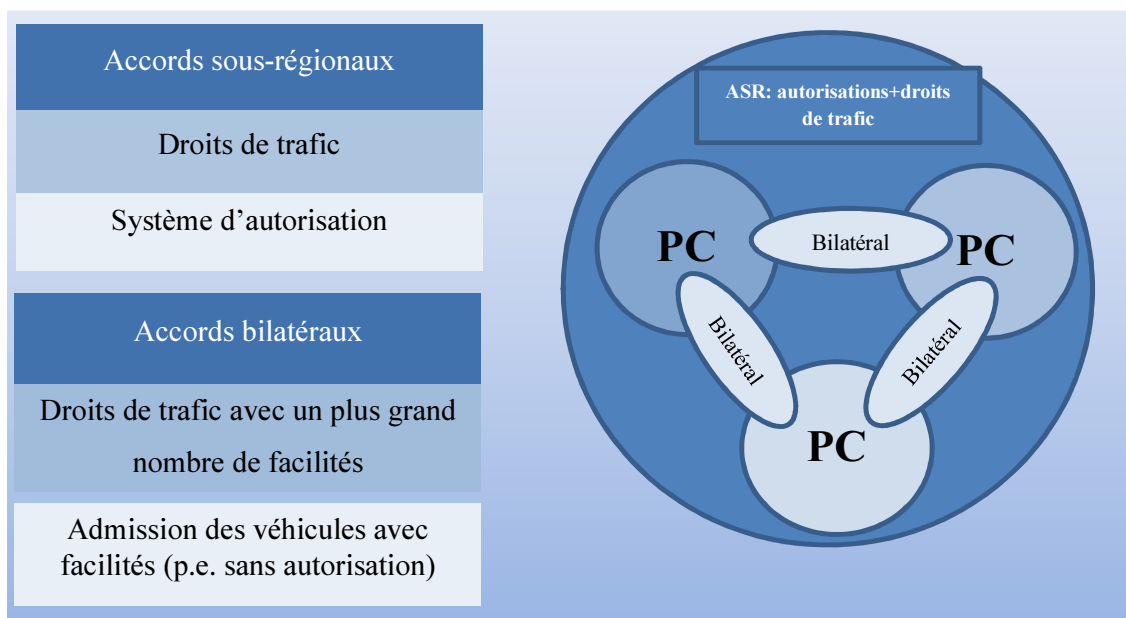


L'approche proposée par l'accord sous-régional type consiste à instaurer des droits de trafic multilatéraux et un système d'autorisation multilatéral assortis d'un niveau de libéralisation qui peut être défini d'un commun accord et de manière réaliste par les Parties contractantes. Dans le même temps, les Parties contractantes à l'accord sous-régional peuvent prévoir un plus grand nombre de facilités et un régime plus libéral en matière de droits de trafic et de conditions à remplir pour les autorisations par des accords bilatéraux conclus entre eux (voir figure 2 ci-dessous).

Figure II

Attribution des droits de trafic et système d'autorisation mis en place par des accords sous-régionaux, assortis d'un plus grand nombre de facilités octroyées par des accords bilatéraux

Système sous-régional plus octroi d'un plus grand nombre de facilités au niveau bilatéral (option recommandée)



Droits de trafic

Dans cette section de l'accord sous-régional, les Parties contractantes définissent les conditions dans lesquelles elles attribuent le droit d'entreprendre des opérations de transport international aux transporteurs étrangers sur leur territoire. Cette section devrait dresser la liste des types de transport international de marchandises et/ou de passagers autorisés par l'accord, laquelle peut comprendre les types suivants:

- a) Les opérations de transport sur les territoires des deux Parties contractantes (bilatérales ou interétatiques);
- b) Les opérations de transport en transit;
- c) Le transport vers/depuis/par des pays tiers.

Si les Parties contractantes le décident, elles peuvent également autoriser le cabotage dans les conditions qu'elles auront définies d'un commun accord.

Autorisations de transport routier

L'objectif poursuivi dans la région est une application plus large des autorisations de transport à entrée multiple, valables un an et pour de multiples itinéraires ou réseaux routiers, et délivrées à un transporteur pour tout véhicule conforme de sa flotte, lesquelles pourraient être utilisées pour des opérations de transport en transit et des opérations bilatérales (interétatiques).

Cette section devrait indiquer les types d'autorisation exigés pour chaque type d'opération de transport susceptible d'être entreprise dans le cadre de l'accord. Elle pourra aussi mentionner les types d'opérations de transport qui sont exemptées d'autorisation.

Cette section devrait également établir un mécanisme permettant de délivrer un nombre suffisant d'autorisations et définir les critères de leur délivrance aux transporteurs. Ces informations relatives aux modalités de délivrance du système d'autorisation pourront figurer dans une annexe et/ou un protocole à l'accord sous-régional.

Désignation des itinéraires et postes-frontières

Un grand nombre de pays de la région de la CESAP exigent que les véhicules empruntent certains itinéraires de transport et passent par certains postes-frontières, alors que d'autres pays estiment que tout leur réseau routier est ouvert au transport international routier.

Dans les cas où les Parties contractantes à l'accord sous-régional préféreraient limiter les opérations de transport international à certains itinéraires et postes-frontières, cette section pourrait indiquer les itinéraires et postes-frontières sélectionnés. Il pourra y être procédé soit dans le corps de l'accord, soit dans une annexe ou un protocole distinct. Une procédure souple en vue de la modification simplifiée de la liste des itinéraires et postes-frontières devrait être également établie.

La section pourra par ailleurs contenir des indications sur les paramètres techniques et/ou les normes de conception des itinéraires désignés. Logiquement, ces paramètres devraient correspondre à ceux des réseaux de l'infrastructure régionale de transport existants, tels que le réseau de la Route d'Asie.

2) Autres questions de transport

Reconnaissance mutuelle des permis de conduire

Cette section de l'accord sous-régional pourra prévoir la reconnaissance mutuelle des permis de conduire par les Parties contractantes. Elle pourra également établir un permis de conduire reconnu au niveau sous-régional. Les conditions détaillées et/ou les exigences minimales relatives à la délivrance et à la validité du permis de conduire reconnu au niveau sous-régional pourront être spécifiées dans une annexe et/ou un protocole à l'accord sous-régional.

La Convention sur la circulation routière de 1968 contient des dispositions détaillées sur tous les aspects relatifs au permis de conduite, tels que (mais sans s'y limiter) les exigences minimales en matière d'enseignement professionnel des conducteurs (concernant les moniteurs de conduite), les directives en matière d'enseignement professionnel des

conducteurs (domaines d'études des cours), les directives en matière de méthodes de cours professionnel, les recommandations destinées aux conducteurs professionnels de véhicules de catégories C, D et E (programme de formation).

Si les pays négociant un accord sous-régional sont déjà Parties contractantes à cette Convention, cette section ne sera peut-être pas nécessaire ou pourra uniquement se référer aux dispositions de la Convention mentionnée.

Harmonisation des exigences pour les documents du véhicule routier

Certificat de contrôle technique

Cette section de l'accord sous-régional pourra mentionner l'engagement pris par les Parties contractantes soit de reconnaître mutuellement les certificats de contrôle technique, soit d'adopter un certificat type/standard de contrôle technique et de reconnaître le contrôle initial effectué dans le pays d'immatriculation du véhicule. Une telle approche permettrait aux véhicules en circulation internationale disposant de certificats de contrôle en cours de validité de ne pas faire l'objet d'un nouveau contrôle dans les pays de transit et de destination.

Certificat d'immatriculation

Cette sous-section pourra prévoir:

a) La reconnaissance mutuelle des certificats d'immatriculation des véhicules délivrés conformément à la législation nationale si ces certificats sont accompagnés d'une traduction certifiée dans une langue qui peut être reconnue par toutes les Parties contractantes; ou

b) L'établissement d'exigences normalisées en matière d'immatriculation des véhicules, comprenant éventuellement un certificat d'immatriculation type des véhicules à respecter par les autorités compétentes des Parties contractantes lors de la délivrance des certificats d'immatriculation des véhicules dans leur pays. Les conditions détaillées relatives au certificat d'immatriculation type pourront figurer dans une annexe et/ou un protocole à l'accord sous-régional.

La Convention sur la circulation routière de 1968 prévoit la reconnaissance mutuelle des certificats d'immatriculation des véhicules délivrés conformément à ses dispositions. Si les pays négociant un accord sous-régional sont déjà Parties contractantes à cette Convention, cette section pourra ne pas être nécessaire, ou pourra seulement contenir une référence à la Convention mentionnée.

Les dispositions de la Convention sur la circulation routière de 1968 peuvent également être utilisées pour la conception du système d'exigences en matière d'immatriculation des véhicules au niveau sous-régional.

Harmonisation des exigences en matière de poids et de dimensions

Lorsque les normes techniques diffèrent d'un pays à l'autre, l'accès des véhicules étrangers pourra leur être refusé au motif de ces différences ou bien ils pourront être contraints de payer des frais supplémentaires. L'harmonisation des normes techniques est par conséquent un élément important pour la facilitation du transport/transit international et implicitement du commerce. Pour une diversité de bonnes raisons, notamment en vue de promouvoir l'harmonisation, de renforcer la sécurité

routière, d'empêcher la détérioration accélérée des routes et d'atténuer la dégradation de l'environnement, cette section de l'accord sous-régional pourra fixer des exigences et normes minimales pour les véhicules effectuant des opérations de transport/transit international. Ces exigences concerneront en règle générale: a) la charge sur essieu et le poids total autorisés; b) les dimensions maximales des véhicules; et c) les normes d'émissions et l'efficacité des freins.

Reconnaissance mutuelle des certificats de pesage

Cette section de l'accord sous-régional pourra prévoir soit la reconnaissance mutuelle par les Parties contractantes de leurs certificats, soit l'adoption d'un certificat type/standard de pesage et la reconnaissance du pesage initial d'origine par toutes les autres Parties contractantes. Un modèle type qui pourrait être utilisé a été élaboré dans le cadre de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (Convention sur l'« harmonisation », 1982, annexe 8).

Régime d'assurance responsabilité civile automobile

Cette section de l'accord sous-régional pourra faire état de la volonté/de l'engagement/de la décision des participants quant à l'établissement d'un régime d'assurance automobile obligatoire au niveau sous-régional, faisant intervenir les compagnies d'assurance dans la sous-région. Les négociations et la mise en application ultérieure des régimes d'assurance responsabilité civile automobile devraient prendre en compte le secteur public comme le secteur privé. Les gouvernements et les compagnies d'assurance sous-régionales devront coordonner les mesures et actions nécessaires à l'établissement du régime. Le système de la carte verte pourrait éventuellement servir d'exemple aux rédacteurs des accords sous-régionaux en matière de régime d'assurance responsabilité civile automobile.

Licences des transporteurs

Cette section de l'accord sous-régional pourra faire mention de l'obligation faite aux transporteurs d'être titulaires d'une autorisation (ou d'un agrément professionnel) leur permettant d'effectuer des opérations de transport international, conformément à leurs législation et réglementation nationales. À titre d'option, certains critères minimaux communs à remplir pour accorder aux exploitants de transport une autorisation d'exercer peuvent être inclus dans un accord sous-régional.

Dispositions relatives au transport de passagers

Cette section pourra contenir les dispositions relatives aux opérations de transport de passagers régulières et occasionnelles, telles que l'attribution des droits de trafic (s'ils devaient être différents des droits de trafic pour le transport de marchandises) et le système d'autorisation. S'agissant de la structure de l'accord sous-régional, ces dispositions pourraient figurer respectivement dans les sections relatives aux droits de trafic et aux autorisations.

Il est recommandé de couvrir les questions relatives aux règles du transport des passagers, y compris la responsabilité du transporteur, dans un accord distinct portant sur les questions de droit privé (la même recommandation s'applique aux règles relatives au transport de marchandises).

Dispositions relatives à des catégories spécifiques de marchandises

Cette section de l'accord sous-régional pourra comprendre l'exigence d'obtenir une autorisation spéciale pour le transport de marchandises surdimensionnées/exceptionnellement lourdes/dangereuses.

S'agissant des marchandises dangereuses, l'accord sous-régional pourra également inclure une liste des marchandises dangereuses autorisées pour le transport international par route et les conditions de leur transport.

La définition de telles conditions pourra utiliser comme références les dispositions de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route de 1957 et des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses: Règlement type.

B. Questions fiscales et douanières

Droits et autres obligations financières

Cette section de l'accord sous-régional pourra établir le principe de non-discrimination à l'égard de la collecte des droits, redevances, péages, taxes et autres prélèvements imposés aux opérations de transport. Elle pourra également inclure l'engagement pris par les Parties contractantes d'adopter des éléments types pour le calcul des coûts, de veiller à la transparence des taxes et des droits et de les rendre publics, ainsi que de prendre des mesures ou tout au moins de s'efforcer à simplifier les méthodes de paiement, y compris par l'utilisation des technologies modernes.

Importation temporaire

Cette section de l'accord sous-régional pourra établir les conditions dans lesquelles l'admission temporaire de certains moyens de transport et marchandises pourra être accordée. Les Parties contractantes à l'accord sous-régional pourraient, idéalement, envisager une procédure simple sans paiement de droits et taxes d'importation ni dépôt de garantie du cautionnement douanier, faisant l'objet d'une réexportation, mais elles pourraient également exiger la production d'un document douanier et la fourniture d'une garantie d'importation temporaire.

La section pourra aussi inclure l'engagement pris par les Parties contractantes de réduire au minimum les formalités douanières exigées concernant les facilités octroyées par l'accord sous-régional et de publier dans les meilleurs délais toutes les réglementations relatives à de telles formalités.

Les instruments juridiques internationaux qui peuvent être utilisés comme références dans le cadre de la rédaction et des négociations de cette sous-section sont la Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux de 1956 et/ou la Convention relative à l'admission temporaire de l'Organisation mondiale des douanes de 1990 (Convention d'Istanbul).

Harmonisation et simplification des procédures et formalités douanières

Cette section de l'accord sous-régional pourra mentionner les mesures que les Parties contractantes prendront pour simplifier et harmoniser leurs procédures de contrôle douanier, dans le but de faciliter les opérations de transport international. En fonction du degré de préparation des Parties contractantes, cette section pourra prévoir, mais sans s'y limiter, les mesures particulières suivantes (ou certaines de ces mesures):

- a) procéder à des contrôles douaniers en s'appuyant sur les techniques de gestion des risques;
- b) expédier les procédures douanières dans les bureaux situés à l'intérieur du territoire et non aux frontières, dans le cas des pays d'origine et de destination;
- c) limiter le nombre de documents et réduire le volume des procédures et des formalités exigées pour le trafic en transit;
- d) aligner les documents sur la formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux;
- e) adhérer à un système de transit douanier international existant ou en établir un à l'échelon sous-régional^a;
- f) éliminer tous documents et toutes exigences formelles qui pourraient ne plus répondre à des objectifs importants;
- g) prévoir un régime spécial et rapide en cas de transport de bétail ou de marchandises périssables.

C. Autres questions de facilitation

Assistance administrative et coopération entre les autorités de contrôle

Cette section de l'accord sous-régional pourra inclure une déclaration générale témoignant de la volonté des Parties contractantes de développer la coopération et l'assistance administrative mutuelle de leurs autorités de contrôle. En fonction de l'état de préparation des Parties contractantes quant à la mise en œuvre des mesures de coopération pratique entre leurs autorités de contrôle, cette section peut aussi prévoir des moyens particuliers, tels que l'échange d'information et de documentation, l'utilisation de techniques douanières modernes, l'assistance mutuelle en matière de recherche de cas liés au non-respect des dispositions de l'accord sous-régional et des législations nationales applicables.

Cette section pourra également contenir une disposition concernant l'assistance à assurer par les autorités compétentes des Parties contractantes en cas d'accidents intervenus au cours d'un transport international par route, y compris l'assistance fournie au transporteur concerné et la notification auprès des autorités compétentes du pays d'origine du transporteur en question.

^a En cas d'intention d'établir un système de transit douanier sous-régional, il est recommandé de formuler un accord distinct en la matière (voir plus loin la section intitulée « Questions qu'il est recommandé de régler au moyen d'accords sous-régionaux distincts »).

*Questions diverses*Création de bureaux

Cette section pourra inclure l'autorisation de créer des bureaux de représentation dans l'une des Parties contractantes par les transporteurs enregistrés dans une autre Partie contractante. Cela permet aux transporteurs de se familiariser avec la législation locale, de faire face rapidement aux modifications apportées à cette dernière, de garantir leurs véhicules, de contribuer à la gestion des accidents impliquant leurs véhicules ou équipages, d'aider leurs équipages et passagers en cas de maladie et de résoudre tous problèmes survenant durant les opérations de transport.

La création de succursales d'un transporteur étranger, qui participent directement aux opérations du secteur concerné, ou les problèmes de concurrence pourront également être couverts par cette section de l'accord sous-régional.

La nécessité de cette section dépend en grande partie de la législation nationale applicable des Parties contractantes, qui peuvent imposer des restrictions ou des conditions spéciales en matière de création de succursales ou de bureaux de représentation des transporteurs étrangers.

Cette section pourra contenir diverses autres dispositions, que les Parties contractantes pourront définir d'un commun accord.

D. Relation avec la législation nationale

Cette section pourra établir les principaux principes d'application de la législation nationale des Parties contractantes aux opérations de transport international routier relevant de l'accord sous-régional. Ces principes sont en règle générale les suivants:

- a) la non-discrimination entre transporteurs nationaux et étrangers quant à l'application de la législation nationale par la Partie contractante d'accueil;
- b) l'obligation faite aux transporteurs étrangers de respecter les dispositions de la législation nationale applicable de la Partie contractante d'accueil;
- c) la transparence et la disponibilité de la législation nationale des Parties contractantes (lois, réglementations, procédures et information technique) dans la ou les langues officielles de l'accord sous-régional;
- d) la déclaration d'engagement selon laquelle, une fois liées par l'accord sous-régional, les Parties contractantes ne pourront pas invoquer les dispositions de leur législation nationale pour justifier leur manquement à l'exécution de l'accord (par exemple, en matière de taxes de transit).

E. Relation avec les autres traités internationaux*Harmonisation fondée sur les instruments juridiques internationaux*

Cette section de l'accord sous-régional pourra inclure des références aux instruments juridiques internationaux (traités, conventions et accords) qui peuvent s'appliquer pour couvrir certaines questions thématiques relevant du champ d'application de l'accord sous-régional. Si toutes les Parties contractantes à l'accord sous-régional sont également Parties contractantes à une convention ou à un accord international particulier, il est possible de faire référence dans cette section aux dispositions de cette convention ou de cet accord dans un souci de clarté.

En revanche, si les Parties contractantes à l'accord sous-régional ne participent pas à des instruments juridiques internationaux, cette section pourra témoigner de la volonté des Parties contractantes d'adhérer à certains instruments juridiques internationaux pertinents dans le ou les domaines traités par les accords sous-régionaux et de les mettre en œuvre.

Référence aux autres traités internationaux des Parties contractantes

Cette section pourra indiquer que les accords n'ont pas d'incidence sur les droits et obligations de chaque Partie contractante découlant des traités internationaux existants auxquels l'une ou l'autre des Parties contractantes participe.

Octroi d'un plus grand nombre de facilités

Cette section pourra indiquer que si d'autres traités internationaux existants auxquels participent les Parties contractantes octroient un plus grand nombre de facilités dans le domaine du transport international par route (par exemple, en matière d'attribution de droits de trafic), l'accord sous-régional en question ne pourra pas servir pour préjuger de l'application de leurs dispositions respectives.

F. Dispositifs institutionnels, mise en œuvre et mécanismes de suivi

Structures intergouvernementales

Cette section pourra définir les structures intergouvernementales comme convenu par les Parties contractantes à l'accord sous-régional, telles que, par exemple, les comités mixtes composés des représentants des Parties contractantes. Elle pourra également inclure les conditions de leur fonctionnement et les principes concernant la fréquence des réunions ou le lieu des réunions. Le mandat détaillé et le règlement intérieur de ces organes pourront être joints sous forme d'annexe ou de protocole à l'accord sous-régional.

Structures nationales de mise en œuvre et de suivi

La complexité et la nature multilatérale des accords sous-régionaux exigent une coopération interorganismes efficace pour permettre leur mise en œuvre au niveau national. Cette section de l'accord sous-régional pourra faire référence à la création de structures de coordination nationales (telles que les comités nationaux de facilitation du commerce et des transports) ou pourra l'encourager.

Désignation des autorités compétentes

Cette section pourra inclure la liste des autorités compétentes pertinentes participant à la mise en œuvre de l'accord sous-régional et établir la procédure de notification de toutes les Parties contractantes en cas de changement d'autorités nationales compétentes dans l'une des Parties contractantes.

Appui du secrétariat

Si l'accord sous-régional est signé par les pays qui sont membres d'un groupement d'intégration économique sous-régionale disposant de son propre secrétariat, le secrétariat existant pourrait également assurer le secrétariat de l'accord, y compris agir en tant que son dépositaire. Auquel cas, cette sous-section devra définir les tâches et responsabilités du secrétariat de l'accord.

Si les Parties contractantes à l'accord ne sont pas membres d'un groupement d'intégration économique sous-régionale, deux solutions pourront être envisagées:

a) Un pays propose d'accueillir le secrétariat de l'accord, à titre permanent ou pour une durée limitée, le financement étant intégralement assuré par le pays d'accueil ou partagé entre les participants. Auquel cas, cette sous-section devrait clairement refléter toutes les conditions de la création et du fonctionnement du secrétariat ainsi que ses risques et responsabilités dans le cadre du secrétariat de l'accord;

b) Le secrétariat de l'accord pourrait être assuré d'une manière tournante par les Parties contractantes. Auquel cas, la section devrait clairement refléter toutes les conditions du secrétariat de l'accord.

Dispositif de règlement des différends

Cette section devrait définir les droits et obligations des Parties contractantes, y compris les procédures d'examen des plaintes en cas de différend. La plupart des accords sous-régionaux prévoient que les Parties contractantes devraient régler leurs différends relatifs à l'interprétation ou la mise en œuvre de l'accord au moyen de consultations. Toutefois, cette sous-section pourra également indiquer d'autres moyens de règlement des différends, tels que les négociations menées au niveau des structures intergouvernementales établies dans le cadre de l'accord ou la désignation d'arbitres.

VI. Dispositions finales

Entrée en vigueur

Cette section devrait prévoir les modalités et la date de l'entrée en vigueur de l'accord sous-régional. Elle pourra également contenir des conditions particulières aux termes desquelles, par exemple, lorsque le consentement d'un État à être lié à l'accord sous-régional est établi à une date ultérieure à l'entrée en vigueur de l'accord sous-régional, l'accord entre en vigueur pour cet État à cette date, à moins que le traité n'en dispose autrement.

Validité de l'accord

Cette section peut indiquer la durée de validité de l'accord. Le plus souvent, les accords sous-régionaux sont conclus pour une durée indéterminée.

Procédures nationales d'entrée en vigueur

Cette section pourra indiquer les procédures nationales exigées pour l'entrée en vigueur de l'accord. Le plus souvent, il s'agit de sa ratification, de son acceptation ou de son approbation par les gouvernements des Parties contractantes. Toutefois, dans certains cas, la signature de l'accord suffit à certains pays pour qu'ils lui soient liés.

Procédure de modification

Cette section pourra indiquer les règles de modification de l'accord sous-régional lui-même ainsi que de ses annexes et protocoles. Comme les procédures visant à modifier l'accord principal sont en général très complexes, puisqu'elles exigent d'être approuvées par les hautes instances

nationales de chacune des Parties contractantes, des dispositions relatives à des procédures de modification simplifiées pour les annexes et protocoles sont souhaitables.

Possibilité d'adhésion par d'autres pays

Un accord sous-régional pourra appartenir à des groupements sous-régionaux, et seuls les pays membres de tel ou tel groupement pourront être Parties contractantes à l'accord. Cette section devrait définir la procédure pour l'adhésion différée des pays membres du groupement sous-régional qui n'ont pas signé l'accord dès le début.

En cas d'accords sous-régionaux dans le cadre desquels la participation n'est pas limitée aux membres d'un groupement sous-régional, cette section pourra établir que d'autres pays peuvent y adhérer et préciser les conditions à respecter et la procédure pertinente à suivre à des fins d'adhésion.

Suspension

Cette section pourra indiquer qu'une Partie contractante à l'accord sous-régional a la possibilité de suspendre temporairement l'accord en raison, par exemple, de situations d'urgence menaçant la sécurité nationale. La section devrait énoncer l'obligation faite à une telle Partie contractante d'informer en temps opportun les autres Parties contractantes de la date d'entrée en vigueur de la suspension, ainsi que de la date de la fin de la suspension.

Dénonciation

Cette section pourra inclure une disposition sur la procédure de dénonciation de l'accord par une Partie contractante, y compris la notification aux autres Parties contractantes et l'indication de la période faisant suite à cette notification, à l'issue de laquelle la dénonciation peut prendre effet.

Langues faisant foi

Les accords sous-régionaux font en général foi dans une seule langue, mais les Parties contractantes pourront également décider que deux langues ou plus pourront faire foi. Auquel cas, cette section devrait énoncer clairement que lorsqu'un accord sous-régional fait foi dans deux langues ou plus, le texte fait également foi dans chaque langue, à moins que les Parties contractantes conviennent qu'en cas de divergence, un texte particulier prévaudra.

La liste susmentionnée des questions relatives aux dispositions générales est la plus fréquente, mais n'est pas exhaustive. L'instrument juridique international qui pourra être utilisé comme référence pour cette partie au cours de l'élaboration et des négociations d'un accord sous-régional est la Convention de Vienne sur le droit des traités de 1969.

VII. Annexes et protocoles

Il est très fréquent que certaines des questions des accords sous-régionaux soient couvertes dans les annexes et protocoles complétant l'accord principal. Elles pourront couvrir des questions techniques particulières, des dispositifs de mise en œuvre, des questions de procédure, etc.

Questions qu'il est recommandé de régler au moyen d'accords sous-régionaux distincts

I. Facilitation des visas pour les conducteurs et équipages professionnels des véhicules routiers

Idéalement, l'accord pourra prévoir un régime d'exemption de visa pour les conducteurs et équipages professionnels des véhicules routiers. Toutefois, si cela n'est pas faisable pour les pays négociant l'accord sous-régional, la délivrance de visas à entrée multiple d'une durée de validité d'au moins un an peut s'avérer une bonne solution pratique, les autorités nationales compétentes ou les associations professionnelles de transport routier intervenant en qualité d'institutions de garantie.

L'institution nationale de garantie de chaque pays pourra établir une liste des conducteurs (et membres d'équipage) professionnels et la soumettre aux ministères des affaires étrangères des autres pays. Conformément à la procédure établie par l'accord, la liste sera transmise aux ambassades ou aux consulats, qui accéléreront la procédure de délivrance des visas aux conducteurs et aux membres d'équipage mentionnés sur la liste.

Selon une autre formule, les institutions nationales de garantie pourront fournir des lettres de certification assorties de lettres de garantie des transporteurs quand les conducteurs déposeront une demande de visa auprès des ambassades/consulats.

Grâce à de tels dispositifs, les conducteurs employés par un même transporteur pourront être considérés comme faisant partie d'un même groupe lors de la demande de visa et être exemptés de l'obligation de se présenter en personne.

Les traités consulaires relèvent de la compétence des ministères des affaires étrangères, par conséquent les autorités de transport doivent demander aux ministères des affaires étrangères et éventuellement à d'autres autorités compétentes de participer au processus de négociation des accords sous-régionaux en matière de facilitation des transports.

II. Régime douanier de transit

L'utilisation d'un document unifié et d'un système de garantie centralisé et sous-régional pourra éviter aux transporteurs le dépôt d'espèces ou de caution ou bien des frais. Un tel système pourra se révéler particulièrement utile pour un transport traversant plusieurs pays.

Les Parties contractantes à un accord sous-régional souhaiteront peut-être adhérer à un système de transit international existant, si elles ne l'ont pas encore fait.

Au cas où un consensus se dégagerait plus facilement par la mise en place d'un système de transit à plus petite échelle au niveau sous-régional, les

négociations relatives à un tel système exigeraient la participation des administrations douanières, et il est donc recommandé d'établir un accord distinct en la matière.

Il est également important de concevoir un régime douanier de transit de telle sorte que ses caractéristiques n'entravent pas l'éventuelle mise en œuvre future d'un système à plus grande échelle ou mondial.

III. Facilitation des formalités et inspections douanières

La facilitation des contrôles et inspections nombreux et divers concernant les personnes, les véhicules et les marchandises exige la participation des autorités gouvernementales et des organismes de contrôle responsables respectifs, et la négociation d'un accord sous-régional distinct portant sur ces questions est donc préférable.

Un tel accord pourra inclure une partie générale, qui recenserait les grands objectifs à atteindre progressivement, tels que, par exemple, la réalisation de contrôles conjoints au départ, puis la possibilité de procéder à des inspections à arrêt unique et à guichet unique par la suite. Les délais en la matière ou du moins les délais visés pourraient également figurer dans ce texte général.

Plusieurs sections pourraient ensuite couvrir les principales opérations effectuées aux postes-frontières qui contribuent à la facilitation du transport international:

a) Les contrôles douaniers et la gestion des frontières (harmonisation de la documentation et des procédures, synchronisation des horaires de travail aux postes de contrôle, mise en place d'un guichet unique, inspections à arrêt unique, gestion intégrée des frontières, contrôles conjoints, application des technologies de l'information et de la communication en vue de la facilitation des procédures aux postes de contrôle et autres mesures éventuelles);

b) Les contrôles vétérinaires, sanitaires et phytosanitaires (mise à la disposition de toutes les parties prenantes des lois, règles, règlements et procédures concernant les contrôles vétérinaires, sanitaires et phytosanitaires en vigueur; harmonisation et procédures relatives à ces contrôles);

c) Les contrôles de police (en veillant à exclure toute mesure discriminatoire en matière de contrôles de police, ainsi qu'à avancer sur la voie de l'harmonisation des normes et pratiques ayant partie liée au transport international et à la reconnaissance mutuelle des documents relatifs aux moyens de transport, à leurs équipages, aux marchandises et aux passagers);

d) Les installations physiques en matière d'infrastructure (la liste des postes-frontières désignés où les opérations de transport international seraient facilitées grâce à un certain type et à un certain niveau d'infrastructures, d'installations et d'équipements physiques, les mesures à prendre par les Parties contractantes afin de fournir progressivement des installations adéquates aux autres postes).

IV. Droit privé (règles en matière de transport)

Les règles en matière de transport de marchandises et de passagers, y compris la responsabilité du transporteur et ses limites, relèvent du droit privé, qui est différent par nature et se rapproche du droit public et pourra nécessiter des experts spécialisés pour négocier ces aspects. Il est donc recommandé d'élaborer un accord distinct sur les règles de transport.

L'accord relatif à cette question pourra couvrir les règles de transport tant pour les marchandises que pour les passagers/bagages, ou pourra être subdivisé en deux accords traitant chacun de ces aspects.

Les règles de transport incluent en règle générale la couverture des obligations contractuelles découlant du transport de passagers ou de marchandises, la responsabilité civile des transporteurs et des autres acteurs du contrat de transport, y compris les limites de la responsabilité du transporteur, la documentation contractuelle, la tarification, les réclamations et poursuites judiciaires.

S'agissant des règles de transport des marchandises, la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route de 1956 avec ses Protocoles additionnels de 1978 et 2008 peuvent être recommandés comme un instrument juridique international de référence à mettre en application.

Annexe III

Accord bilatéral type sur le transport international routier^{*}

Introduction

L'accord bilatéral type sur le transport international a été élaboré à partir d'études comparatives portant sur les accords bilatéraux existants qui ont été conclus entre les pays de la région de l'Asie et du Pacifique. Ces études ont eu pour objectifs principaux d'identifier les éléments communs à ces accords et de proposer des solutions pour harmoniser leurs dispositions au moyen d'un accord bilatéral type que les États membres de la CESAP pourraient respecter à l'avenir tout en négociant de nouveaux accords bilatéraux ou en modifiant ceux qui existent.

L'une des conclusions de ces études a été que les pays de la région de la CESAP utilisent des approches tout à fait différentes pour organiser les opérations de transport international routier, en particulier en matière de droits de trafic. Le niveau de libéralisation de ces opérations va depuis la limitation de leur portée géographique aux itinéraires situés dans les zones frontalières jusqu'à l'octroi du droit d'effectuer des opérations de transport international routier sur le territoire d'un pays donné sans avoir besoin d'autorisation.

Il ne paraît ainsi guère possible de proposer un accord bilatéral type uniforme que tous les pays de la région seraient prêts à respecter à court terme en matière de droits de trafic.

À long terme, la libéralisation des opérations de transport international routier et le remplacement des restrictions quantitatives (telles que les contingents d'autorisations) par des critères d'accès qualitatifs aux marchés devraient être considérés comme un objectif à atteindre. Toutefois, un long délai pourra s'écouler avant que tous les pays de la région puissent accepter une telle approche, et des mesures progressives de libéralisation des opérations de transport international routier devraient être proposées.

Compte tenu de l'objectif poursuivi à long terme et des différences d'approche actuelles en matière de droits de trafic et de systèmes d'autorisation, l'accord bilatéral type sur le transport international routier offre trois options.

La première option de l'accord type concerne les pays qui ne sont pas encore disposés à accorder un accès général à leur territoire pour les opérations de transport international routier et qui préfèrent encore limiter le champ d'application de telles opérations à des itinéraires et à des postes-frontières qu'ils auront désignés. Cette option de l'accord type prévoit également des autorisations qui seront nécessaires pour la plupart des types d'opérations de transport.

La deuxième option de l'accord type ne fait aucune référence à des itinéraires ni à des postes-frontières, mais prévoit des autorisations assorties de restrictions quantitatives (contingents) concernant la plupart des types d'opérations de transport international. Cette approche est courante dans la région.

^{*} La présente annexe est publiée sans avoir été soumise au service de l'édition.

La troisième option de l'accord type prévoit un régime juridique sans autorisation pour le transport occasionnel de passagers et pour le transport bilatéral et en transit de marchandises. Les autorisations ne sont nécessaires que pour le transport régulier de passagers et pour le transport de marchandises effectué par un pays tiers. Plusieurs pays de la région suivent actuellement une approche analogue dans leurs accords bilatéraux sur le transport international routier.

La formulation des autres dispositions de l'accord type est la même dans les trois options, afin de mettre à la disposition des pays un guide de référence qui puisse être suivi durant les négociations relatives à de nouveaux accords bilatéraux ou aux modifications apportées à ceux qui existent déjà.

Accord bilatéral type sur le transport international routier

Option 1: l'exemple des itinéraires et des postes-frontières désignés ainsi que des autorisations nécessaires pour la plupart des types d'opérations de transport

Le Gouvernement de _____ (pays) et le Gouvernement de _____ (pays), ci-après dénommés les Parties contractantes,

Souhaitant développer le transport international des marchandises et des passagers par route entre leur pays et sur leurs territoires, et faciliter la connectivité de transport par route entre leur pays et au-delà,

[autres textes si nécessaire]

Sont convenus de ce qui suit:

I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1 (Champ d'application)

Conformément au présent Accord, le transport international de passagers et de marchandises entre les États des Parties contractantes et en transit sur leur territoire, ainsi qu'à destination/en provenance de pays tiers, sera assuré par des véhicules immatriculés dans le territoire de l'État de l'une des Parties contractantes.

Article 2 (Termes et définitions)

Aux fins du présent Accord:

On entend par « autorités compétentes »:

Pour _____ (nom de la Partie contractante 1) - _____ (nom(s) de la ou des autorités compétentes respectives)

Pour _____ (nom de la Partie contractante 2) - _____ (nom(s) de la ou des autorités compétentes respectives)

On entend par « transport international routier » le déplacement de véhicules, en charge ou à vide, avec franchissement de la frontière d'un État et (ou) la traversée du ou des territoires de l'État ou des États de la ou des Parties contractantes;

On entend par « transport régulier de passagers » le transport de passagers sur un itinéraire déterminé, suivant un horaire défini, à des tarifs établis, et avec des arrêts préalablement fixés où les passagers sont pris en charge ou déposés;

On entend par « transport occasionnel de passagers » tout autre transport de passagers qui ne relève pas de la définition du « transport régulier de passagers »;

On entend par « transporteur » une personne physique ou morale établie sur le territoire de l'État de l'une des Parties contractantes et autorisée,

conformément à la législation et à la réglementation de son pays, à assurer des opérations de transport international de marchandises ou de passagers par route;

On entend par « véhicule » un véhicule automobile immatriculé dans l'État de l'une des Parties contractantes, à la disposition d'un transporteur soit par un titre attestant qu'il lui appartient en propre, soit par un contrat de location ou de crédit-bail;

- Dans le cas de transport de passagers – tout véhicule motorisé destiné au transport de passagers, comportant plus de neuf sièges (y compris celui du conducteur), y compris la remorque à bagages lorsqu'un transport est effectué et si cette remorque à bagages n'est pas interdite;

- Dans le cas de transport de marchandises – tout véhicule motorisé destiné au transport de marchandises, y compris les camions, camions avec remorque, véhicules tracteurs et véhicules tracteurs avec semi-remorque;

On entend par « remorque » tout véhicule destiné à être tiré par un véhicule à moteur, et cela comprend aussi les semi-remorques;

On entend par « conducteur » toute personne autorisée par l'autorité compétente d'une Partie contractante à conduire le véhicule;

On entend par « permis de conduire » un document délivré par l'autorité compétente d'une Partie contractante, octroyant au conducteur le droit de conduire le véhicule;

On entend par « autorisation » un document délivré par l'autorité compétente d'une Partie contractante, octroyant le droit d'effectuer un transport international routier sur le territoire de l'État de cette Partie contractante au transporteur établi dans l'État de l'autre Partie contractante;

On entend par « autorisation spéciale » une autorisation supplémentaire à usage unique, délivrée conformément à la législation et à la réglementation d'une Partie contractante à un transporteur établi dans l'État d'une autre Partie contractante pour transporter des marchandises surdimensionnées, exceptionnellement lourdes ou dangereuses sur son territoire;

On entend par « autorisation pays tiers » une autorisation à usage unique octroyée à un transporteur d'une Partie contractante lui permettant de conduire un véhicule depuis le territoire de l'État d'une autre Partie contractante jusqu'au territoire d'un État tiers, ou depuis le territoire d'un État tiers jusqu'au territoire de l'État de l'autre Partie contractante;

On entend par « inspection sanitaire » une inspection médicale, vétérinaire et phytosanitaire.

[Les Parties contractantes pourront ajouter toute autre définition qu'elles considéreront pertinente ou nécessaire pour la clarté de l'accord]

II. DROITS DE TRAFIC

Article 3 (Itinéraires et postes-frontières)

1. Le transport des marchandises et des passagers par des véhicules entre les territoires des États des Parties contractantes (et en transit sur leurs territoires) est effectué sur les itinéraires et par les postes-frontières de l'État comme convenu par les Parties contractantes et défini dans l'annexe au présent Accord.
2. La liste des itinéraires et des postes-frontières de l'État peut faire l'objet de modifications au moyen d'arrangements entre les autorités compétentes des Parties contractantes.

Transport de passagers

Article 4 (Transport régulier de passagers)

1. Le transport régulier de passagers est effectué sur la base d'une autorisation octroyée par les autorités compétentes des Parties contractantes.
2. Les informations relatives à l'itinéraire, aux horaires, aux tarifs, aux arrêts auquel le transporteur prendra en charge et déposera les passagers, ainsi que la période et la fréquence du transport, de même que les autres conditions convenues par les autorités compétentes des Parties contractantes, sont indiquées dans l'autorisation ou dans une annexe à l'autorisation, qui devrait être certifiée par les autorités compétentes des Parties contractantes où le transporteur est établi.
3. Les propositions de transport régulier de passagers sont soumises mutuellement par les autorités compétentes des Parties contractantes. La décision de l'octroi d'une autorisation ou du refus de cet octroi devra être prise dans un délai de ____ mois à compter de la date de la soumission de ces propositions.
4. La période de validité de l'autorisation de transport régulier de passagers est de _____ an(s). Les autorités compétentes des Parties contractantes peuvent modifier cette période d'un commun accord.

Article 5 (Transport occasionnel de passagers)

1. Le transport occasionnel de passagers, à l'exception des opérations de transport énumérées à l'article 6 du présent Accord, est effectué sur la base d'autorisations délivrées par les autorités compétentes des Parties contractantes.
2. Pour chaque transport occasionnel de passagers, une autorisation distincte est délivrée, qui octroie le droit d'un aller et retour unique, sauf indication contraire mentionnée dans l'autorisation.
3. Chaque année, les autorités compétentes des Parties contractantes procèdent à l'échange, sans frais, d'une quantité, convenue conjointement, d'autorisations vierges pour le transport occasionnel de passagers. Les documents vierges portent la signature du responsable compétent et le cachet de l'autorité compétente qui a délivré l'autorisation.
4. Les autorités compétentes des Parties contractantes conviennent des modalités pratiques de la procédure d'échange d'autorisations vierges.

Article 6
(Exemption d'autorisation pour le transport occasionnel de passagers)

1. Une autorisation de transport occasionnel de passagers n'est pas nécessaire si le même groupe de passagers est transporté dans le même autocar tout au long du voyage, et:

a) si le voyage commence et s'achève sur le territoire de l'État de la Partie contractante où l'autocar est immatriculé;

b) si le voyage commence sur le territoire de l'État de la Partie contractante où l'autocar est immatriculé et s'achève sur le territoire de l'État de l'autre Partie contractante, à la condition que l'autocar quitte le territoire de l'État de cette Partie contractante à vide;

c) si l'autocar entre sur le territoire de l'État de l'autre Partie contractante pour transporter le groupe de passagers pris en charge plus tôt par le même transporteur.

2. Pour le transport occasionnel relevant du paragraphe 1 du présent article, le conducteur de l'autocar devra être en possession de la liste des passagers établie sous la forme convenue par les autorités compétentes des Parties contractantes.

3. Une autorisation n'est pas non plus nécessaire pour le passage de l'autocar qui vient se substituer à un autocar tombé en panne au cours d'un transport occasionnel de passagers.

Transport de marchandises

Article 7
(Autorisations de transport de marchandises)

1. Le transport de marchandises entre les territoires des États des Parties contractantes et en transit sur leurs territoires, à l'exception des opérations de transport énumérées à l'article 8 du présent Accord, est effectué sur la base d'une autorisation délivrée par les autorités compétentes des Parties contractantes. Cette autorisation est également nécessaire pour le passage d'un véhicule à vide en transit sur le territoire de l'État de l'autre Partie contractante.

2. Les autorités compétentes des Parties contractantes délivrent des autorisations à usage unique ou à usage multiple.

3. L'autorisation à usage multiple octroie le droit d'effectuer plus d'un aller et retour dans le délai indiqué dans l'autorisation. Les autorités compétentes des Parties contractantes définiront conjointement les conditions de délivrance des autorisations à usage multiple.

4. L'autorisation à usage unique octroie le droit à un aller et retour unique.

5. Le transporteur de l'État de l'une des Parties contractantes pourra transporter des marchandises depuis le territoire de l'État de l'autre Partie contractante jusqu'au territoire d'un État tiers et depuis le territoire d'un État tiers jusqu'au territoire de l'État de l'autre Partie contractante sur la base d'une autorisation pays tiers, délivrée par les autorités compétentes de l'autre Partie contractante.

[Les Parties contractantes pourront conditionner de telles opérations de transport à l'existence d'accords en matière de transport conclus avec les États tiers concernés]

6. Chaque année, les autorités compétentes des Parties contractantes procéderont à l'échange, sans frais, d'une quantité, conjointement convenue, d'autorisations vierges de tous types pour le transport des marchandises. Les documents vierges porteront la signature du responsable compétent et le cachet de l'autorité compétente qui aura délivré l'autorisation. Les autorisations délivrées au cours de chaque année devront être valables jusqu'au 31 janvier de l'année suivante ou jusqu'à une date convenue par les parties.

7. Les autorités compétentes des Parties contractantes conviennent des modalités pratiques de la procédure d'échange des autorisations vierges.

Article 8

(Exemption d'autorisation pour le transport de marchandises)

1. Une autorisation au sens du paragraphe 1 de l'article 7 du présent Accord n'est pas nécessaire pour les types de transport suivants:

a) Le transport effectué par des véhicules, dont le poids maximal autorisé, y compris une remorque ou semi-remorque, ne dépasse pas 6 tonnes, ou dont la charge utile autorisée, y compris une remorque ou semi-remorque, ne dépasse pas 3,5 tonnes; [sous réserve de la législation nationale pertinente des États des Parties contractantes]

b) Le transport d'un véhicule tracteur pour remplacer le véhicule tracteur tombé en panne au cours d'un transport;

c) Le transport d'équipements et de dispositifs médicaux ainsi que de médicaments en vue d'une aide médicale d'urgence, en particulier pour faire face aux catastrophes naturelles et aux besoins humanitaires;

d) Le transport d'expositions, d'objets et d'œuvres d'art, d'équipements et de matériels pour les salons et expositions;

e) Le transport de décors et autres biens, ainsi que d'animaux destinés à des représentations théâtrales, spectacles de musique, manifestations sportives ou spectacles de cirque, foires et projections de films, ainsi que les objets destinés aux enregistrements radiophoniques ou utilisés pour les films ou émissions télévisées;

f) Le transfert de dépouilles, restes et cendres de personnes décédées;

g) Le transport d'envois postaux;

h) Le transport de biens meubles à l'occasion de déménagements.

2. Une autorisation au sens du paragraphe 1 de l'article 7 du présent Accord n'est pas non plus nécessaire pour le passage des véhicules d'assistance technique destiné au dépannage ou au remorquage des véhicules en panne.

3. Les exceptions, mentionnées aux alinéas e) et f) du paragraphe 1 du présent article, ne sont valables que si le chargement est revenu sur le territoire de l'État où le véhicule est immatriculé ou si le chargement est transporté jusqu'au territoire d'un État tiers.

Article 9 (Interdiction de cabotage)

Les transporteurs immatriculés sur le territoire de l'État de l'une des Parties contractantes ne sont pas autorisés à effectuer des opérations de transport avec chargement et déchargement de marchandises ou avec prise en charge et dépôt de passagers entre les points situés sur le territoire de l'État de l'autre Partie contractante.

III. DISPOSITIONS COMMUNES

Article 10 (Documents pour le véhicule et le conducteur)

1. Le conducteur du véhicule sera en possession d'un permis de conduire en cours de validité, correspondant à la catégorie du véhicule utilisé pour le transport international routier en application du présent Accord, ainsi que des documents d'immatriculation dudit véhicule.
2. Le véhicule utilisé pour le transport international routier en application du présent Accord sera doté de plaques d'immatriculation et d'un signe distinctif de l'État de la Partie contractante où il a été immatriculé. Les remorques et semi-remorques peuvent être dotées de plaques d'immatriculation et de signes distinctifs d'autres États, à condition que les camions ou véhicules tracteurs soient dotés de plaques d'immatriculation et de signes distinctifs des États des Parties contractantes.
3. Les autorisations et autres documents qui sont nécessaires en application du présent Accord seront conservés à bord du véhicule et présentés à la demande des autorités de contrôle des Parties contractantes.
4. Les Parties contractantes reconnaissent mutuellement les permis de conduire en cours de validité, les documents d'immatriculation du véhicule et les plaques d'immatriculation délivrés par leurs autorités compétentes.

Article 11 (Poids et dimensions)

1. Les poids, dimensions et autres paramètres des véhicules utilisés pour le transport international routier en application du présent Accord, y compris la charge à l'essieu, satisferont aux exigences de la législation et de la réglementation de l'État de la Partie contractante sur le territoire de laquelle le transport est effectué.
2. Si les dimensions ou poids du véhicule, en charge ou à vide, dépassent les limites établies sur le territoire de l'État de l'autre Partie contractante, le transporteur obtiendra une autorisation spéciale auprès des autorités compétentes de la Partie contractante et conformément à la législation et à la réglementation de son État.

[Les dispositions nationales relatives aux poids, charges à l'essieu et dimensions des véhicules peuvent être annexées à l'Accord]

[Les dispositions relatives aux normes en matière d'émissions peuvent être incluses dans l'Accord par les Parties contractantes sous la forme d'un article distinct ou dans une annexe à l'Accord]

Article 12 (Marchandises dangereuses)

1. Les marchandises dangereuses sont transportées conformément aux traités internationaux qui lient les Parties contractantes, ainsi qu'à la législation et à la réglementation des États des Parties contractantes.

2. Si le transport de marchandises dangereuses, conformément à un traité international ou à la législation et à la réglementation nationales de l'État de la Partie contractante, exige une autorisation spéciale, le transporteur obtiendra cette dernière auprès des autorités compétentes de cette Partie contractante avant de commencer à effectuer un transport international routier.

3. Les autorités compétentes des Parties contractantes procèdent à l'échange des listes des marchandises dangereuses et d'informations sur les conditions de leur transport en application de la législation et de la réglementation nationales de leurs États respectifs dans le cadre du Comité mixte établi conformément au présent Accord.

Article 13 (Exemptions des droits de douane)

1. Les produits suivants importés dans son véhicule par un transporteur de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'État de l'autre Partie contractante, à des fins de transport international routier en application du présent Accord sont mutuellement exemptés des droits de douane, taxes et redevances:

a) le carburant contenu dans les réservoirs normaux, prévus à cet effet par le constructeur, qui sont technologiquement et structurellement liés au système d'alimentation du moteur, ainsi que le carburant contenu dans des réservoirs installés par le constructeur des remorques et semi-remorques et destiné aux systèmes de chauffage ou de refroidissement du véhicule;

b) les lubrifiants en quantité normalement nécessaire pour l'entretien du véhicule durant un transport international routier;

c) les pièces détachées temporairement importées et les outils nécessaires à la réparation d'un véhicule accidenté au cours d'un transport international routier.

2. Les pièces détachées non utilisées et les outils visés au paragraphe 1 c) du présent article sont soumis à réexportation. Les pièces remplacées doivent être réexportées ou placées sous le régime douanier autorisant leur destruction ou sous un autre régime douanier conformément à la législation et à la réglementation en vigueur de l'État de la Partie contractante sur le territoire de laquelle le régime douanier relatif à ces pièces détachées est modifié.

Article 14 (Utilisation des véhicules et des routes)

1. Au cours d'un transport international routier effectué en application du présent Accord, les transporteurs des Parties contractantes sont mutuellement exemptés du paiement des taxes et redevances liées à la possession ou à l'utilisation de véhicules.

2. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes prélève des péages et des taxes au titre de l'utilisation des routes, ponts et tunnels sur le territoire de son État, les montants à acquitter seront les mêmes pour les transporteurs de cette Partie contractante et les transporteurs de l'autre Partie contractante.

Article 15 (Assurance)

Les transporteurs de passagers et de marchandises en application du présent Accord devront détenir un certificat d'assurance responsabilité civile automobile en cours de validité pour leurs véhicules. Les transporteurs obtiendront un tel certificat à l'avance pour chacun de leurs véhicules.

Article 16 (Observation et non-observation des lois)

1. Les transporteurs et les équipages de leurs véhicules se livrant à des opérations de transport international routier respecteront les dispositions du présent Accord, ainsi que la législation et la réglementation nationales, y compris les règles de circulation de l'État de la Partie contractante d'accueil. En cas de non-observation, une sanction sera imposée conformément à la législation et à la réglementation nationales de l'État de la Partie contractante sur le territoire de laquelle l'infraction a été commise.

2. En cas de violation des dispositions du présent Accord ou de la législation nationale en vigueur par un transporteur ou l'équipage de l'un de ses véhicules, l'autorité compétente de la Partie contractante sur le territoire de l'État de laquelle l'infraction a eu lieu avise l'autorité compétente de l'autre Partie contractante, qui prend les mesures nécessaires en application de la législation nationale de son État. Les autorités compétentes des Parties contractantes échangent des informations en temps utile sur les mesures prises.

Article 17 (Inspections)

1. Les inspections frontalières, douanières, sanitaires et visant le transport sont assujetties aux dispositions des accords internationaux auxquels les Parties contractantes sont liées. Les questions n'ayant pas été régies par de tels accords le sont conformément à la législation nationale de l'État sur le territoire duquel l'inspection dont il s'agit a lieu.

2. Il est procédé aux inspections frontalières, douanières, sanitaires et visant le transport de manière prioritaire en cas de transport de personnes nécessitant une aide médicale d'urgence, de transport régulier de passagers, ainsi que de transport d'animaux et de denrées périssables.

[Les Parties contractantes pourront inclure d'autres catégories d'opérations de transport qui se verraient accorder la priorité en matière d'inspections]

[Les dispositions relatives à la facilitation de l'obtention de visas peuvent être incluses dans l'Accord par les Parties contractantes sous la forme d'un article distinct ou d'une annexe à l'Accord]

Article 18 (Comité mixte)

Les autorités compétentes des Parties contractantes établiront un Comité mixte pour examiner les questions d'interprétation et de mise en œuvre du présent Accord.

Article 19 (Règlement des différends)

Toute divergence liée à l'interprétation et à la mise en œuvre du présent Accord sera réglée dans le cadre de négociations et de consultations entre les autorités compétentes des Parties contractantes.

IV. DISPOSITIONS FINALES

Article 20 (Autres obligations des Parties)

Le présent Accord n'aura pas d'incidence sur les droits et obligations de chacune des Parties contractantes résultant d'autres traités auxquels _____ (pays) ou _____ (pays) sont parties.

Article 21 (Entrée en vigueur et modification)

1. Le présent Accord entrera en vigueur au plus tard 30 jours après la date de réception de la dernière notification écrite, par voie diplomatique, de l'accomplissement des procédures internes de l'État nécessaires à son entrée en vigueur.
2. Les Parties contractantes pourront, d'un commun accord, apporter des modifications au présent Accord qui entrera en vigueur conformément à la procédure indiquée au paragraphe 1 du présent article.
3. Le présent Accord est conclu pour une période indéterminée et restera en vigueur jusqu'à l'expiration d'un délai de _____ mois à compter de la date de notification par l'une des Parties contractantes à l'autre Partie contractante, par voie diplomatique, de son intention de mettre fin à sa validité.

Fait à _____ le « _____ » _____ 20 ____ en deux exemplaires originaux, chacun en langues _____ [et dans une langue de circulation internationale], tous les textes faisant également foi. (En cas de divergence, le texte en langue _____ [en règle générale, la langue internationale] sera utilisé aux fins de l'interprétation des dispositions du présent Accord).

ANNEXE

Liste des itinéraires et des postes-frontières de l'État pour le transport international routier

1. Ville - ville - poste-frontière (pays) / poste-frontière (pays) - ville - ville.
2. Ville - ville - poste-frontière (pays) / poste-frontière (pays) - ville - ville.

Accord bilatéral type sur le transport international routier

Option 2: absence d'itinéraire et de postes-frontières désignés, mais autorisations assorties de restrictions quantitatives (contingents) nécessaires pour la plupart des types d'opérations de transport international

Le Gouvernement de _____ (pays) et le Gouvernement de _____ (pays), ci-après dénommés les Parties contractantes,

Souhaitant développer le transport international des marchandises et des passagers par route entre leur pays et sur leurs territoires, et faciliter la connectivité de transport par route entre leur pays et au-delà,

[autres textes si nécessaire]

Sont convenus de ce qui suit:

I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1 (Champ d'application)

Conformément au présent Accord, le transport international de passagers et de marchandises entre les États des Parties contractantes et en transit sur leur territoire, ainsi qu'à destination/en provenance de pays tiers, sera assuré par des véhicules immatriculés dans le territoire de l'État de l'une des Parties contractantes.

Article 2 (Termes et définitions)

Aux fins du présent Accord:

On entend par « autorités compétentes »:

Pour _____ (nom de la Partie contractante 1) - _____ (nom(s) de la ou des autorités compétentes respectives)

Pour _____ (nom de la Partie contractante 2) - _____ (nom(s) de la ou des autorités compétentes respectives)

On entend par « transport international routier » le déplacement de véhicules, en charge ou à vide, avec franchissement de la frontière d'un État et (ou) la traversée du ou des territoires de l'État ou des États de la ou des Parties contractantes;

On entend par « transport régulier de passagers » le transport de passagers sur un itinéraire déterminé, suivant un horaire défini, à des tarifs établis, et avec des arrêts préalablement fixés où les passagers sont pris en charge ou déposés;

On entend par « transport occasionnel de passagers » tout autre transport de passagers qui ne relève pas de la définition du « transport régulier de passagers »;

On entend par « transporteur » une personne physique ou morale établie sur le territoire de l'État de l'une des Parties contractantes et autorisée,

conformément à la législation et à la réglementation de son pays, à assurer des opérations de transport international de marchandises ou de passagers par route;

On entend par « véhicule » un véhicule automobile immatriculé dans l'État de l'une des Parties contractantes, à la disposition d'un transporteur soit par un titre attestant qu'il lui appartient en propre, soit par un contrat de location ou de crédit-bail;

- Dans le cas de transport de passagers – tout véhicule motorisé destiné au transport de passagers, comportant plus de neuf sièges (y compris celui du conducteur), y compris la remorque à bagages lorsqu'un transport est effectué et si cette remorque à bagages n'est pas interdite;
- Dans le cas de transport de marchandises – tout véhicule motorisé destiné au transport de marchandises, y compris les camions, camions avec remorque, véhicules tracteurs et véhicules tracteurs avec semi-remorque;

On entend par « remorque » tout véhicule destiné à être tiré par un véhicule à moteur, et cela comprend aussi les semi-remorques;

On entend par « conducteur » toute personne autorisée par l'autorité compétente d'une Partie contractante à conduire le véhicule;

On entend par « permis de conduire » un document délivré par l'autorité compétente d'une Partie contractante, octroyant au conducteur le droit de conduire le véhicule;

On entend par « autorisation » un document délivré par l'autorité compétente d'une Partie contractante, octroyant le droit d'effectuer un transport international routier sur le territoire de l'État de cette Partie contractante au transporteur établi dans l'État de l'autre Partie contractante;

On entend par « autorisation spéciale » une autorisation supplémentaire à usage unique, délivrée conformément à la législation et à la réglementation d'une Partie contractante à un transporteur établi dans l'État d'une autre Partie contractante pour transporter des marchandises surdimensionnées, exceptionnellement lourdes ou dangereuses sur son territoire;

On entend par « autorisation pays tiers » une autorisation à usage unique octroyée à un transporteur d'une Partie contractante lui permettant de conduire un véhicule depuis le territoire de l'État d'une autre Partie contractante jusqu'au territoire d'un État tiers, ou depuis le territoire d'un État tiers jusqu'au territoire de l'État de l'autre Partie contractante;

On entend par « inspection sanitaire » une inspection médicale, vétérinaire et phytosanitaire.

[Les Parties contractantes pourront ajouter toute autre définition qu'elles considéreront pertinente ou nécessaire pour la clarté de l'accord]

II. DROITS DE TRAFIC

Article 3 (Transport régulier de passagers)

1. Le transport régulier de passagers est effectué sur la base d'une autorisation octroyée par les autorités compétentes des Parties contractantes.
2. Les informations relatives à l'itinéraire, aux horaires, aux tarifs, aux arrêts auquel le transporteur prendra en charge et déposera les passagers, ainsi que la période et la fréquence du transport, de même que les autres conditions convenues par les autorités compétentes des Parties contractantes, sont indiquées dans l'autorisation ou dans une annexe à l'autorisation, qui devrait être certifiée par les autorités compétentes des Parties contractantes où le transporteur est établi.
3. Les propositions de transport régulier de passagers sont soumises mutuellement par les autorités compétentes des Parties contractantes. La décision de l'octroi d'une autorisation ou du refus de cet octroi devra être prise dans un délai de _____ mois à compter de la date de la soumission de ces propositions.
4. La période de validité de l'autorisation de transport régulier de passagers est de _____ an(s). Les autorités compétentes des Parties contractantes peuvent modifier cette période d'un commun accord.

Article 4 (Transport occasionnel de passagers)

1. Le transport occasionnel de passagers, à l'exception des opérations de transport énumérées à l'article 5 du présent Accord, est effectué sur la base d'autorisations délivrées par les autorités compétentes des Parties contractantes.
2. Pour chaque transport occasionnel de passagers, une autorisation distincte est délivrée, qui octroie le droit d'un aller et retour unique, sauf indication contraire mentionnée dans l'autorisation.
3. Chaque année, les autorités compétentes des Parties contractantes procèdent à l'échange, sans frais, d'une quantité, convenue conjointement, d'autorisations vierges pour le transport occasionnel de passagers. Les documents vierges portent la signature du responsable compétent et le cachet de l'autorité compétente qui a délivré l'autorisation.
4. Les autorités compétentes des Parties contractantes conviennent des modalités pratiques de la procédure d'échange d'autorisations vierges.

Article 5 (Exemption d'autorisation pour le transport occasionnel de passagers)

1. Une autorisation de transport occasionnel de passagers n'est pas nécessaire si le même groupe de passagers est transporté dans le même autocar tout au long du voyage, et:
 - a) si le voyage commence et s'achève sur le territoire de l'État de la Partie contractante où l'autocar est immatriculé;

b) si le voyage commence sur le territoire de l'État de la Partie contractante où l'autocar est immatriculé et s'achève sur le territoire de l'État de l'autre Partie contractante, à la condition que l'autocar quitte le territoire de l'État de cette Partie contractante à vide;

c) si l'autocar entre sur le territoire de l'État de l'autre Partie contractante pour transporter le groupe de passagers pris en charge plus tôt par le même transporteur.

2. Pour le transport occasionnel relevant du paragraphe 1 du présent article, le conducteur de l'autocar devra être en possession de la liste des passagers établie sous la forme convenue par les autorités compétentes des Parties contractantes.

3. Une autorisation n'est pas non plus nécessaire pour le passage de l'autocar qui vient se substituer à un autocar tombé en panne au cours d'un transport occasionnel de passagers.

Transport de marchandises

Article 6

(Autorisations de transport de marchandises)

1. Le transport de marchandises entre les territoires des États des Parties contractantes et en transit sur leurs territoires, à l'exception des opérations de transport énumérées à l'article 7 du présent Accord, est effectué sur la base d'une autorisation délivrée par les autorités compétentes des Parties contractantes. Cette autorisation est également nécessaire pour le passage d'un véhicule à vide en transit sur le territoire de l'État de l'autre Partie contractante.

2. Les autorités compétentes des Parties contractantes délivrent des autorisations à usage unique ou à usage multiple.

3. L'autorisation à usage multiple octroie le droit d'effectuer plus d'un aller et retour dans le délai indiqué dans l'autorisation. Les autorités compétentes des Parties contractantes définiront conjointement les conditions de délivrance des autorisations à usage multiple.

4. L'autorisation à usage unique octroie le droit à un aller et retour unique.

5. Le transporteur de l'État de l'une des Parties contractantes pourra transporter des marchandises depuis le territoire de l'État de l'autre Partie contractante jusqu'au territoire d'un État tiers et depuis le territoire d'un État tiers jusqu'au territoire de l'État de l'autre Partie contractante sur la base d'une autorisation pays tiers, délivrée par les autorités compétentes de l'autre Partie contractante.

[Les Parties contractantes pourront conditionner de telles opérations de transport à l'existence d'accords en matière de transport conclus avec les États tiers concernés]

6. Chaque année, les autorités compétentes des Parties contractantes procéderont à l'échange, sans frais, d'une quantité, conjointement convenue, d'autorisations vierges de tous types pour le transport des marchandises. Les documents vierges porteront la signature du responsable compétent et le cachet de l'autorité compétente qui aura délivré l'autorisation. Les autorisations délivrées au cours de chaque année devront être valables

jusqu'au 31 janvier de l'année suivante ou jusqu'à une date convenue par les parties.

7. Les autorités compétentes des Parties contractantes conviennent des modalités pratiques de la procédure d'échange des autorisations vierges.

Article 7

(Exemption d'autorisation pour le transport de marchandises)

1. Une autorisation au sens du paragraphe 1 de l'article 7 du présent Accord n'est pas nécessaire pour les types de transport suivants:

a) Le transport effectué par des véhicules, dont le poids maximal autorisé, y compris une remorque ou semi-remorque, ne dépasse pas 6 tonnes, ou dont la charge utile autorisée, y compris une remorque ou semi-remorque, ne dépasse pas 3,5 tonnes; [sous réserve de la législation nationale pertinente des États des Parties contractantes]

b) Le transport d'un véhicule tracteur pour remplacer le véhicule tracteur tombé en panne au cours d'un transport;

c) Le transport d'équipements et de dispositifs médicaux ainsi que de médicaments en vue d'une aide médicale d'urgence, en particulier pour faire face aux catastrophes naturelles et aux besoins humanitaires;

d) Le transport d'expositions, d'objets et d'œuvres d'art, d'équipements et de matériels pour les salons et expositions;

e) Le transport de décors et autres biens, ainsi que d'animaux destinés à des représentations théâtrales, spectacles de musique, manifestations sportives ou spectacles de cirque, foires et projections de films, ainsi que les objets destinés aux enregistrements radiophoniques ou utilisés pour les films ou émissions télévisées;

f) Le transfert de dépouilles, restes et cendres de personnes décédées;

g) Le transport d'envois postaux;

h) Le transport de biens meubles à l'occasion de déménagements.

2. Une autorisation au sens du paragraphe 1 de l'article 6 du présent Accord n'est pas non plus nécessaire pour le passage des véhicules d'assistance technique destiné au dépannage ou au remorquage des véhicules en panne.

3. Les exceptions, mentionnées aux alinéas e) et f) du paragraphe 1 du présent article, ne sont valables que si le chargement est revenu sur le territoire de l'État où le véhicule est immatriculé ou si le chargement est transporté jusqu'au territoire d'un État tiers.

Article 8 (Interdiction de cabotage)

Les transporteurs immatriculés sur le territoire de l'État de l'une des Parties contractantes ne sont pas autorisés à effectuer des opérations de transport avec chargement et déchargement de marchandises ou avec prise en charge et dépôt de passagers entre les points situés sur le territoire de l'État de l'autre Partie contractante.

III. DISPOSITIONS COMMUNES

Article 9 (Documents pour le véhicule et le conducteur)

1. Le conducteur du véhicule sera en possession d'un permis de conduire en cours de validité, correspondant à la catégorie du véhicule utilisé pour le transport international routier en application du présent Accord, ainsi que des documents d'immatriculation dudit véhicule.
2. Le véhicule utilisé pour le transport international routier en application du présent Accord sera doté de plaques d'immatriculation et d'un signe distinctif de l'État de la Partie contractante où il a été immatriculé. Les remorques et semi-remorques peuvent être dotées de plaques d'immatriculation et de signes distinctifs d'autres États, à condition que les camions ou véhicules tracteurs soient dotés de plaques d'immatriculation et de signes distinctifs des États des Parties contractantes.
3. Les autorisations et autres documents qui sont nécessaires en application du présent Accord seront conservés à bord du véhicule et présentés à la demande des autorités de contrôle des Parties contractantes.
4. Les Parties contractantes reconnaissent mutuellement les permis de conduire en cours de validité, les documents d'immatriculation du véhicule et les plaques d'immatriculation délivrés par leurs autorités compétentes.

Article 10 (Poids et dimensions)

1. Les poids, dimensions et autres paramètres des véhicules utilisés pour le transport international routier en application du présent Accord, y compris la charge à l'essieu, satisferont aux exigences de la législation et de la réglementation de l'État de la Partie contractante sur le territoire de laquelle le transport est effectué.
2. Si les dimensions ou poids du véhicule, en charge ou à vide, dépassent les limites établies sur le territoire de l'État de l'autre Partie contractante, le transporteur obtiendra une autorisation spéciale auprès des autorités compétentes de la Partie contractante et conformément à la législation et à la réglementation de son État.

[Les dispositions nationales relatives aux poids, charges à l'essieu et dimensions des véhicules peuvent être annexées à l'Accord]

[Les dispositions relatives aux normes en matière d'émissions peuvent être incluses dans l'Accord par les Parties contractantes sous la forme d'un article distinct ou dans une annexe à l'Accord]

Article 11 (Marchandises dangereuses)

1. Les marchandises dangereuses sont transportées conformément aux traités internationaux qui lient les Parties contractantes, ainsi qu'à la législation et à la réglementation des États des Parties contractantes.
2. Si le transport de marchandises dangereuses, conformément à un traité international ou à la législation et à la réglementation nationales de l'État de la Partie contractante, exige une autorisation spéciale, le transporteur obtiendra cette dernière auprès des autorités compétentes de cette Partie contractante avant de commencer à effectuer un transport international routier.

3. Les autorités compétentes des Parties contractantes procèdent à l'échange des listes des marchandises dangereuses et d'informations sur les conditions de leur transport en application de la législation et de la réglementation nationales de leurs États respectifs dans le cadre du Comité mixte établi conformément au présent Accord.

Article 12 (Exemptions des droits de douane)

1. Les produits suivants importés dans son véhicule par un transporteur de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'État de l'autre Partie contractante, à des fins de transport international routier en application du présent Accord, sont mutuellement exemptés des droits de douane, taxes et redevances:

a) le carburant contenu dans les réservoirs normaux, prévus à cet effet par le constructeur, qui sont technologiquement et structurellement liés au système d'alimentation du moteur, ainsi que le carburant contenu dans des réservoirs installés par le constructeur des remorques et semi-remorques et destiné aux systèmes de chauffage ou de refroidissement du véhicule;

b) les lubrifiants en quantité normalement nécessaire pour l'entretien du véhicule durant un transport international routier;

c) les pièces détachées temporairement importées et les outils nécessaires à la réparation d'un véhicule accidenté au cours d'un transport international routier.

2. Les pièces détachées non utilisées et les outils visés au paragraphe 1 c) du présent article sont soumis à réexportation. Les pièces remplacées doivent être réexportées ou placées sous le régime douanier autorisant leur destruction ou sous un autre régime douanier conformément à la législation et à la réglementation en vigueur de l'État de la Partie contractante sur le territoire de laquelle le régime douanier relatif à ces pièces détachées est modifié.

Article 13 (Utilisation des véhicules et des routes)

1. Au cours d'un transport international routier effectué en application du présent Accord, les transporteurs des Parties contractantes sont mutuellement exemptés du paiement des taxes et redevances liées à la possession ou à l'utilisation de véhicules.

2. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes prélève des péages et des taxes au titre de l'utilisation des routes, ponts et tunnels sur le territoire de son État, les montants à acquitter seront les mêmes pour les transporteurs de cette Partie contractante et les transporteurs de l'autre Partie contractante.

Article 14 (Assurance)

Les transporteurs de passagers et de marchandises en application du présent Accord devront détenir un certificat d'assurance responsabilité civile automobile en cours de validité pour leurs véhicules. Les transporteurs obtiendront un tel certificat à l'avance pour chacun de leurs véhicules.

Article 15 (Observation et non-observation des lois)

1. Les transporteurs et les équipages de leurs véhicules se livrant à des opérations de transport international routier respecteront les dispositions du présent Accord, ainsi que la législation et la réglementation nationales, y compris les règles de circulation de l'État de la Partie contractante d'accueil.

En cas de non-observation, une sanction sera imposée conformément à la législation et à la réglementation nationales de l'État de la Partie contractante sur le territoire de laquelle l'infraction a été commise.

2. En cas de violation des dispositions du présent Accord ou de la législation nationale en vigueur par un transporteur ou l'équipage de l'un de ses véhicules, l'autorité compétente de la Partie contractante sur le territoire de l'État de laquelle l'infraction a eu lieu avise l'autorité compétente de l'autre partie contractante, qui prend les mesures nécessaires en application de la législation nationale de son État. Les autorités compétentes des Parties contractantes échangent des informations en temps utile sur les mesures prises.

Article 16 (Inspections)

1. Les inspections frontalières, douanières, sanitaires et visant le transport sont assujetties aux dispositions des accords internationaux auxquels les Parties contractantes sont liées. Les questions n'ayant pas été régies par de tels accords le sont conformément à la législation nationale de l'État sur le territoire duquel l'inspection dont il s'agit a lieu.

2. Il est procédé aux inspections frontalières, douanières, sanitaires et visant le transport de manière prioritaire en cas de transport de personnes nécessitant une aide médicale d'urgence, de transport régulier de passagers, ainsi que de transport d'animaux et de denrées périssables.

[Les Parties contractantes pourront inclure d'autres catégories d'opérations de transport qui se verraient accorder la priorité en matière d'inspections]

[Les dispositions relatives à la facilitation de l'obtention de visas peuvent être incluses dans l'Accord par les Parties contractantes sous la forme d'un article distinct ou d'une annexe à l'Accord]

Article 17 (Comité mixte)

Les autorités compétentes des Parties contractantes établiront un Comité mixte pour examiner les questions d'interprétation et de mise en œuvre du présent Accord.

Article 18 (Règlement des différends)

Toute divergence liée à l'interprétation et à la mise en œuvre du présent Accord sera réglée dans le cadre de négociations et de consultations entre les autorités compétentes des Parties contractantes.

IV. DISPOSITIONS FINALES

Article 19 (Autres obligations des Parties)

Le présent Accord n'aura pas d'incidence sur les droits et obligations de chacune des Parties contractantes résultant d'autres traités auxquels _____ (pays) ou _____ (pays) sont parties.

Article 20 (Entrée en vigueur et modification)

1. Le présent Accord entrera en vigueur au plus tard 30 jours après la date de réception de la dernière notification écrite, par voie diplomatique, de l'accomplissement des procédures internes de l'État nécessaires à son entrée en vigueur.

2. Les Parties contractantes pourront, d'un commun accord, apporter des modifications au présent Accord qui entrera en vigueur conformément à la procédure indiquée au paragraphe 1 du présent article.

3. Le présent Accord est conclu pour une période indéterminée et restera en vigueur jusqu'à l'expiration d'un délai de _____ mois à compter de la date de notification par l'une des Parties contractantes à l'autre Partie contractante, par voie diplomatique, de son intention de mettre fin à sa validité.

Fait à _____ le « _____ » _____ 20 __ en deux exemplaires originaux, chacun en langues _____ [et dans une langue de circulation internationale], tous les textes faisant également foi. (En cas de divergence, le texte en langue _____ [en règle générale, la langue internationale] sera utilisé aux fins de l'interprétation des dispositions du présent Accord).

Accord bilatéral type sur le transport international routier

Option 3: aucune autorisation nécessaire pour le transport occasionnel de passagers et pour le transport bilatéral de marchandises en transit. Des autorisations sont uniquement nécessaires pour le transport régulier de passagers et le transport de marchandises de pays tiers.

Le Gouvernement de _____ (pays) et le Gouvernement de _____ (pays), ci-après dénommés les Parties contractantes,

Souhaitant développer le transport international des marchandises et des passagers par route entre leur pays et sur leurs territoires, et faciliter la connectivité de transport par route entre leur pays et au-delà,

[autres textes si nécessaire]

Sont convenus de ce qui suit:

I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1 (Champ d'application)

Conformément au présent Accord, le transport international de passagers et de marchandises entre les États des Parties contractantes et en transit sur leur territoire, ainsi qu'à destination/en provenance de pays tiers, sera assuré par des véhicules immatriculés dans le territoire de l'État de l'une des Parties contractantes.

Article 2 (Termes et définitions)

Aux fins du présent Accord:

On entend par « autorités compétentes »:

Pour _____ (nom de la Partie contractante 1) -
_____ (nom(s) de la ou des autorités
compétentes respectives)

Pour _____ (nom de la Partie contractante 2) -
_____ (nom(s) de la ou des autorités
compétentes respectives)

On entend par « transport international routier » le déplacement de véhicules, en charge ou à vide, avec franchissement de la frontière d'un État et (ou) la traversée du ou des territoires de l'État ou des États de la ou des Parties contractantes;

On entend par « transport régulier de passagers » le transport de passagers sur un itinéraire déterminé, suivant un horaire défini, à des tarifs établis, et avec des arrêts préalablement fixés où les passagers sont pris en charge ou déposés;

On entend par « transport occasionnel de passagers » tout autre transport de passagers qui ne relève pas de la définition du « transport régulier de passagers »;

On entend par « transporteur » une personne physique ou morale établie sur le territoire de l'État de l'une des Parties contractantes et autorisée, conformément à la législation et à la réglementation de son pays, à assurer des opérations de transport international de marchandises ou de passagers par route;

On entend par « véhicule » un véhicule automobile immatriculé dans l'État de l'une des Parties contractantes, à la disposition d'un transporteur soit par un titre attestant qu'il lui appartient en propre, soit par un contrat de location ou de crédit-bail;

- Dans le cas de transport de passagers – tout véhicule motorisé destiné au transport de passagers, comportant plus de neuf sièges (y compris celui du conducteur), y compris la remorque à bagages lorsqu'un transport est effectué et si cette remorque à bagages n'est pas interdite;
- Dans le cas de transport de marchandises – tout véhicule motorisé destiné au transport de marchandises, y compris les camions, camions avec remorque, véhicules tracteurs et véhicules tracteurs avec semi-remorque;

On entend par « remorque » tout véhicule destiné à être tiré par un véhicule à moteur, et cela comprend aussi les semi-remorques;

On entend par « conducteur » toute personne autorisée par l'autorité compétente d'une Partie contractante à conduire le véhicule;

On entend par « permis de conduire » un document délivré par l'autorité compétente d'une Partie contractante, octroyant au conducteur le droit de conduire le véhicule;

On entend par « autorisation » un document délivré par l'autorité compétente d'une Partie contractante, octroyant le droit d'effectuer un transport international routier sur le territoire de l'État de cette Partie contractante au transporteur établi dans l'État de l'autre Partie contractante;

On entend par « autorisation spéciale » une autorisation supplémentaire à usage unique, délivrée conformément à la législation et à la réglementation d'une Partie contractante à un transporteur établi dans l'État d'une autre Partie contractante pour transporter des marchandises surdimensionnées, exceptionnellement lourdes ou dangereuses sur son territoire;

On entend par « autorisation pays tiers » une autorisation à usage unique octroyée à un transporteur d'une Partie contractante lui permettant de conduire un véhicule depuis le territoire de l'État d'une autre Partie contractante jusqu'au territoire d'un État tiers, ou depuis le territoire d'un État tiers jusqu'au territoire de l'État de l'autre Partie contractante;

On entend par « inspection sanitaire » une inspection médicale, vétérinaire et phytosanitaire.

[Les Parties contractantes pourront ajouter toute autre définition qu'elles considéreront pertinente ou nécessaire pour la clarté de l'accord]

II. DROITS DE TRAFIC

Article 3 (Transport de passagers)

1. Le transport régulier de passagers est effectué sur la base d'une autorisation octroyée par les autorités compétentes des Parties contractantes.
2. Les informations relatives à l'itinéraire, aux horaires, aux tarifs, aux arrêts auquel le transporteur prendra en charge et déposera les passagers, ainsi que la période et la fréquence du transport, de même que les autres conditions convenues par les autorités compétentes des Parties contractantes, sont indiquées dans l'autorisation ou dans une annexe à l'autorisation, qui devrait être certifiée par les autorités compétentes des Parties contractantes où le transporteur est établi.
3. Les propositions de transport régulier de passagers sont soumises mutuellement par les autorités compétentes des Parties contractantes. La décision de l'octroi d'une autorisation ou du refus de cet octroi devra être prise dans un délai de _____ mois à compter de la date de la soumission de ces propositions.
4. La période de validité de l'autorisation de transport régulier de passagers est de _____ an(s). Les autorités compétentes des Parties contractantes peuvent modifier cette période d'un commun accord.
5. Le transport occasionnel de passagers est effectué sans autorisation.

Article 4 (Transport de marchandises)

1. Le transport de marchandises entre les territoires des États des Parties contractantes et en transit sur leurs territoires sera effectué sans autorisation.
2. Le transporteur de l'État de l'une des Parties contractantes pourra transporter des marchandises depuis le territoire de l'État de l'autre Partie contractante jusqu'au territoire d'un État tiers et depuis le territoire d'un État tiers jusqu'au territoire de l'État de l'autre Partie contractante sur la base d'une autorisation pays tiers, délivrée par les autorités compétentes de l'autre Partie contractante.

[Les Parties contractantes pourront conditionner de telles opérations de transport à l'existence d'accords en matière de transport conclus avec les États tiers concernés]

3. Chaque année, les autorités compétentes des Parties contractantes procéderont à l'échange, sans frais, d'une quantité, conjointement convenue, d'autorisations pays tiers vierges. Les autorisations pays tiers vierges porteront la signature du responsable compétent et le cachet de l'autorité compétente qui aura délivré l'autorisation pays tiers. Les autorisations pays tiers délivrées au cours de chaque année devront être valables jusqu'au 31 janvier de l'année suivante ou jusqu'à une date convenue par les parties.
4. Les autorités compétentes des Parties contractantes conviennent des modalités pratiques de la procédure d'échange des autorisations pays tiers vierges.

Article 5 (Interdiction de cabotage)

Les transporteurs immatriculés sur le territoire de l'État de l'une des Parties contractantes ne sont pas autorisés à effectuer des opérations de transport avec chargement et déchargement de marchandises ou avec prise en charge et dépôt de passagers entre les points situés sur le territoire de l'État de l'autre Partie contractante.

III. DISPOSITIONS COMMUNES

Article 6 (Documents pour le véhicule et le conducteur)

1. Le conducteur du véhicule sera en possession d'un permis de conduire en cours de validité, correspondant à la catégorie du véhicule utilisé pour le transport international routier en application du présent Accord, ainsi que des documents d'immatriculation dudit véhicule.
2. Le véhicule utilisé pour le transport international routier en application du présent Accord sera doté de plaques d'immatriculation et d'un signe distinctif de l'État de la Partie contractante où il a été immatriculé. Les remorques et semi-remorques peuvent être dotées de plaques d'immatriculation et de signes distinctifs d'autres États, à condition que les camions ou véhicules tracteurs soient dotés de plaques d'immatriculation et de signes distinctifs des États des Parties contractantes.
3. Les autorisations et autres documents qui sont nécessaires en application du présent Accord seront conservés à bord du véhicule et présentés à la demande des autorités de contrôle des Parties contractantes.
4. Les Parties contractantes reconnaissent mutuellement les permis de conduire en cours de validité, les documents d'immatriculation du véhicule et les plaques d'immatriculation délivrés par leurs autorités compétentes.

Article 7 (Poids et dimensions)

1. Les poids, dimensions et autres paramètres des véhicules utilisés pour le transport international routier en application du présent Accord, y compris la charge à l'essieu, satisferont aux exigences de la législation et de la réglementation de l'État de la Partie contractante sur le territoire de laquelle le transport est effectué.
2. Si les dimensions ou poids du véhicule, en charge ou à vide, dépassent les limites établies sur le territoire de l'État de l'autre Partie contractante, le transporteur obtiendra une autorisation spéciale auprès des autorités compétentes de la Partie contractante et conformément à la législation et à la réglementation de son État.

[Les dispositions nationales relatives aux poids, charges à l'essieu et dimensions des véhicules peuvent être annexées à l'Accord]

[Les dispositions relatives aux normes en matière d'émissions peuvent être incluses dans l'Accord par les Parties contractantes sous la forme d'un article distinct ou dans une annexe à l'Accord]

Article 8 (Marchandises dangereuses)

1. Les marchandises dangereuses sont transportées conformément aux traités internationaux qui lient les Parties contractantes, ainsi qu'à la législation et à la réglementation des États des Parties contractantes.

2. Si le transport de marchandises dangereuses, conformément à un traité international ou à la législation et à la réglementation nationales de l'État de la Partie contractante, exige une autorisation spéciale, le transporteur obtiendra cette dernière auprès des autorités compétentes de cette Partie contractante avant de commencer à effectuer un transport international routier.

3. Les autorités compétentes des Parties contractantes procèdent à l'échange des listes des marchandises dangereuses et d'informations sur les conditions de leur transport en application de la législation et de la réglementation nationales de leurs États respectifs dans le cadre du Comité mixte établi conformément au présent Accord.

Article 9 (Exemptions des droits de douane)

1. Les produits suivants importés dans son véhicule par un transporteur de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'État de l'autre Partie contractante, à des fins de transport international routier en application du présent Accord, sont mutuellement exemptés des droits de douane, taxes et redevances:

a) le carburant contenu dans les réservoirs normaux, prévus à cet effet par le constructeur, qui sont technologiquement et structurellement liés au système d'alimentation du moteur, ainsi que le carburant contenu dans des réservoirs installés par le constructeur des remorques et semi-remorques et destiné aux systèmes de chauffage ou de refroidissement du véhicule;

b) les lubrifiants en quantité normalement nécessaire pour l'entretien du véhicule durant un transport international routier;

c) les pièces détachées temporairement importées et les outils nécessaires à la réparation d'un véhicule accidenté au cours d'un transport international routier.

2. Les pièces détachées non utilisées et les outils visés au paragraphe 1 c) du présent article sont soumis à réexportation. Les pièces remplacées doivent être réexportées ou placées sous le régime douanier autorisant leur destruction ou sous un autre régime douanier conformément à la législation et à la réglementation en vigueur de l'État de la Partie contractante sur le territoire de laquelle le régime douanier relatif à ces pièces détachées est modifié.

Article 10 (Utilisation des véhicules et des routes)

1. Au cours d'un transport international routier effectué en application du présent Accord, les transporteurs des Parties contractantes sont mutuellement exemptés du paiement des taxes et redevances liées à la possession ou à l'utilisation de véhicules.

2. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes prélève des péages et des taxes au titre de l'utilisation des routes, ponts et tunnels sur le territoire de son État, les montants à acquitter seront les mêmes pour les transporteurs de cette Partie contractante et les transporteurs de l'autre Partie contractante.

Article 11 (Assurance)

Les transporteurs de passagers et de marchandises en application du présent Accord devront détenir un certificat d'assurance responsabilité civile automobile en cours de validité pour leurs véhicules. Les transporteurs obtiendront un tel certificat à l'avance pour chacun de leurs véhicules.

Article 12 (Observation et non-observation des lois)

1. Les transporteurs et les équipages de leurs véhicules se livrant à des opérations de transport international routier respecteront les dispositions du présent Accord, ainsi que la législation et la réglementation nationales, y compris les règles de circulation de l'État de la Partie contractante d'accueil. En cas de non-observation, une sanction sera imposée conformément à la législation et à la réglementation nationales de l'État de la Partie contractante sur le territoire de laquelle l'infraction a été commise.

2. En cas de violation des dispositions du présent Accord ou de la législation nationale en vigueur par un transporteur ou l'équipage de l'un de ses véhicules, l'autorité compétente de la Partie contractante sur le territoire de l'État de laquelle l'infraction a eu lieu avise l'autorité compétente de l'autre Partie contractante, qui prend les mesures nécessaires en application de la législation nationale de son État. Les autorités compétentes des Parties contractantes échangent des informations en temps utile sur les mesures prises.

Article 13 (Inspections)

1. Les inspections frontalières, douanières, sanitaires et visant le transport sont assujetties aux dispositions des accords internationaux auxquels les Parties contractantes sont liées. Les questions n'ayant pas été régies par de tels accords le sont conformément à la législation nationale de l'État sur le territoire duquel l'inspection dont il s'agit a lieu.

2. Il est procédé aux inspections frontalières, douanières, sanitaires et visant le transport de manière prioritaire en cas de transport de personnes nécessitant une aide médicale d'urgence, de transport régulier de passagers, ainsi que de transport d'animaux et de denrées périssables.

[Les Parties contractantes pourront inclure d'autres catégories d'opérations de transport qui se verraient accorder la priorité en matière d'inspections]

[Les dispositions relatives à la facilitation de l'obtention de visas peuvent être incluses dans l'Accord par les Parties contractantes sous la forme d'un article distinct ou d'une annexe à l'Accord]

Article 14 (Comité mixte)

Les autorités compétentes des Parties contractantes établiront un Comité mixte pour examiner les questions d'interprétation et de mise en œuvre du présent Accord.

Article 15 (Règlement des différends)

Toute divergence liée à l'interprétation et à la mise en œuvre du présent Accord sera réglée dans le cadre de négociations et de consultations entre les autorités compétentes des Parties contractantes.

IV. DISPOSITIONS FINALES

Article 16 (Autres obligations des Parties)

Le présent Accord n'aura pas d'incidence sur les droits et obligations de chacune des Parties contractantes résultant d'autres traités auxquels _____ (pays) ou _____ (pays) sont parties.

Article 17 (Entrée en vigueur et modification)

1. Le présent Accord entrera en vigueur au plus tard 30 jours après la date de réception de la dernière notification écrite, par voie diplomatique, de l'accomplissement des procédures internes de l'État nécessaires à son entrée en vigueur.
2. Les Parties contractantes pourront, d'un commun accord, apporter des modifications au présent Accord qui entrera en vigueur conformément à la procédure indiquée au paragraphe 1 du présent article.
3. Le présent Accord est conclu pour une période indéterminée et restera en vigueur jusqu'à l'expiration d'un délai de _____ mois à compter de la date de notification par l'une des Parties contractantes à l'autre Partie contractante, par voie diplomatique, de son intention de mettre fin à sa validité.

Fait à _____ le « _____ » _____ 20 ____ en deux exemplaires originaux, chacun en langues _____ [et dans une langue de circulation internationale], tous les textes faisant également foi. (En cas de divergence, le texte en langue _____ [en règle générale, la langue internationale] sera utilisé aux fins de l'interprétation des dispositions du présent Accord).

Annexe IV

Autorisation multilatérale type pour le transport international routier*

Introduction

Le Cadre stratégique régional pour la facilitation du transport international routier, adopté par les États membres de la CESAP à la Conférence ministérielle sur les transports, tenue à Bangkok en mars 2012, présente une vision stratégique et certains objectifs permettant de relever les défis posés par le transport international routier dans la région. Il a défini des objectifs communs concernant les éléments fondamentaux de la facilitation du transport international routier dans la région et a identifié les processus à suivre pour atteindre ces objectifs.

En matière de droits de trafic, le Cadre stratégique régional vise une généralisation des autorisations de transport à entrée multiple pour une année et des itinéraires ou réseaux routiers multiples, délivrées à un transporteur pour tout véhicule conforme de sa flotte, lesquelles pourraient être utilisées pour les opérations de transport interétatiques et en transit. De plus, le Cadre propose que les autorisations multilatérales de transport soient promues en vue de leur généralisation, parallèlement aux autorisations bilatérales de transport.

L'autorisation multilatérale type pour le transport international routier est recommandée à l'heure où l'insuffisance de mesures de facilitation du transport demeure l'un des problèmes les plus épineux. Les accords régionaux, sous-régionaux, bilatéraux et multilatéraux qui existent ne sont pas encore mis en œuvre de manière optimale. Le niveau d'harmonisation des normes techniques pour les véhicules ou des normes de qualification pour les conducteurs est encore faible, et les frontières sont toujours difficiles à franchir à cause d'obstacles administratifs/bureaucratiques tels que l'absence de droits de transport et de transit. Le transport frontalier se caractérise essentiellement par l'obligation faite aux véhicules d'un pays étranger de transborder leur cargaison sur des véhicules du pays de destination ou de transit aux postes-frontières d'entrée et de sortie. Une telle pratique de transbordement est diamétralement en contradiction avec toute rationalité logistique en matière de transport ainsi qu'avec les exigences d'efficacité économique du monde interconnecté d'aujourd'hui. Les autorisations de transport (le cas échéant) sont délivrées pour un voyage unique sur un itinéraire déterminé unique et parcouru par un véhicule donné unique. La complexité de ces questions pèse par conséquent sur les intérêts à long terme du commerce et de la coopération économique.

En attendant un éventuel consensus sur l'utilisation à l'échelon régional d'autorisations multilatérales, les pays pourraient suivre le processus indiqué dans le Cadre stratégique régional pour la facilitation du transport international routier: lorsque les pays membres élaboreront ou renouvelleront leurs accords bilatéraux ou multilatéraux sur le transport international routier ou tiendront des consultations sur la mise en œuvre de ces accords, ils pourront envisager d'adopter des autorisations de transport à entrée multiple d'une validité d'un an et/ou sur des itinéraires ou réseaux routiers multiples, et conférer à leurs autorités compétentes le pouvoir de délivrer ces autorisations à leurs transporteurs au lieu de le faire à des véhicules en particulier.

* La présente annexe est publiée sans avoir été soumise au service de l'édition.

Avantages escomptés de la mise en œuvre de l'autorisation multilatérale pour le transport international routier

La mise en œuvre de l'autorisation multilatérale pour le transport international routier aura pour avantage immédiat d'abandonner les pratiques de transbordement en vigueur aux frontières qui sont inefficaces et alourdissent les coûts en matière de transport et de logistique. Les opérations de transport effectuées directement, c'est-à-dire sans transbordement et grâce à l'autorisation multilatérale de transport, contribuent également à une chaîne de responsabilité contractuelle ininterrompue et claire pour la livraison finale de la marchandise en temps voulu et en bon état. Le conducteur initialement sous contrat garde le plein contrôle des opérations depuis le point de chargement jusqu'au point de déchargement à destination finale. Dans ce contexte, la sûreté du transport s'accroît et la relation de confiance entre les partenaires commerciaux s'améliore considérablement.

L'efficacité des autorisations multilatérales créera incontestablement un cercle vertueux: la résolution des problèmes de droits de trafic se traduit par un meilleur accès aux marchés de transport international routier de marchandises sur le réseau de la Route d'Asie et au-delà. Les autorisations ainsi que les mesures de facilitation du transport peuvent permettre de moderniser les flottes de véhicules, de mettre en application pour les véhicules des normes techniques, environnementales et de sécurité plus élevées, d'alléger le poids des procédures bureaucratiques aux frontières et d'être moins exposé aux activités illégales (recherche de rentes, pots-de-vin, etc.) et d'accroître la sûreté physique des marchandises.

Tout en facilitant le transport routier par l'échange d'autorisations, les Gouvernements continueront à garder le plein contrôle de la délivrance des autorisations aux exploitants de transport nationaux et étrangers; ils ont le droit de procéder à des contrôles réguliers de l'utilisation des autorisations et d'appliquer certaines mesures disciplinaires à l'encontre des exploitants contrevenants.

A. Autorisation multilatérale type pour le transport international routier pour un voyage aller-retour unique

Dans une première phase, en attendant que règnent la confiance en soi et un climat de confiance entre les partenaires, une bonne solution pourrait consister à mettre en place des autorisations multilatérales pour un voyage aller-retour unique afin de familiariser toutes les parties prenantes avec les nouvelles conditions et exigences. Même si cela n'est pas souhaitable, l'autorisation multilatérale pourrait s'appliquer au transport de marchandises sur des itinéraires prescrits et pour une période brève et limitée (par exemple, six mois) à compter de sa mise en place. Le cabotage serait interdit.

L'autorisation devrait s'appliquer au transport de marchandises par route entre les pays parties à l'arrangement et en transit sur leurs territoires. L'autorisation sera délivrée à un transporteur désigné et ne sera pas transmissible à un autre transporteur.

L'autorisation devrait s'appliquer à un camion ou à un camion et à une remorque ou bien à la combinaison d'un véhicule tracteur et d'une semi-remorque (combinaison de véhicules), si de telles combinaisons sont autorisées par la législation nationale. Dans les deux derniers cas, l'autorisation s'appliquera au véhicule tracteur principal et aucune autorisation ne devrait être nécessaire pour la remorque ou la semi-remorque.

L'autorisation devrait indiquer les informations concernant la manière de la remplir, ses conditions d'utilisation, sa validité et la procédure de sa présentation en cas de contrôle.

L'autorisation multilatérale type pour le transport international routier pour un voyage aller-retour unique est recommandée ci-dessous.

Première page

[Les langues à utiliser dans l'autorisation doivent être déterminées par les Parties contractantes]

AUTORISATION MULTILATÉRALE POUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL ROUTIER VALABLE POUR UN VOYAGE UNIQUE (ALLER ET RETOUR)	
Numéro de série: (Code pays) 00000000	
Cette autorisation est délivrée conformément à [intitulé de l'accord applicable]. Elle peut être utilisée pour un voyage aller-retour unique effectué pendant la durée de sa validité. Valable pour l'année: [année civile]	
Cette autorisation est valable pour le transport de marchandises par route entre [noms des pays] et en transit sur leurs territoires.	
Signature et cachet de l'autorité émettrice (Signature de l'autorité compétente de la Partie concernée et cachet de l'autorité) Date: Lieu:	
Nom et adresse du transporteur	
N° de plaque d'immatriculation/pays du camion/véhicule tracteur	
Modèle/poids (kg) du camion/véhicule tracteur	
N° de plaque d'immatriculation/pays/poids (kg) de la remorque	
Brève description des marchandises et poids brut des marchandises (kg) [Ces informations ne seront pas nécessaires dans les pays où elles figurent dans d'autres documents commerciaux ou de transport qui doivent être conservés à bord du véhicule]	- Aller: - Retour:
Numéro d'identification des itinéraires à utiliser (en cas de prescription)	- Aller: - Retour:
Inspection et signature/cachet de l'autorité de contrôle du pays de <i>départ</i>	- Aller: date et lieu - Retour: date et lieu
Inspection et signature/cachet de l'autorité de contrôle d'un pays de <i>transit</i> (Cette rubrique doit être réinsérée dans le formulaire selon le nombre des éventuels pays de transit correspondant au nombre et à la composition des Parties contractantes.)	- Aller: date et lieu - Retour: date et lieu
Inspection et signature/cachet de l'autorité de contrôle du pays de <i>destination</i>	- Aller: date et lieu - Retour: date et lieu
- Éléments de sécurité tels que nombre alphanumérique avec code barre correspondant, échantillons de cachets de l'autorité compétente de chaque Partie contractante, filigrane, emblème embossé, papier spécial et encre.	

Dernière page**Instructions**

- 1) La présente autorisation est valable pour le transport de marchandises par route entre [*noms des pays*] et en transit sur leurs territoires.
- 2) La présente autorisation peut être utilisée pour un voyage aller-retour unique pendant sa durée de validité.
- 3) La présente autorisation s'applique à un camion ou à un camion et une remorque ou bien à la combinaison d'un véhicule tracteur et d'une semi-remorque (combinaison de véhicules). L'autorisation s'applique au véhicule tracteur principal et aucune autorisation ne sera nécessaire pour la remorque ou la semi-remorque.
- 4) La présente autorisation s'applique au transport de marchandises sur des itinéraires prescrits [*le cas échéant*].
- 5) La présente autorisation ne peut pas être utilisée pour le transport routier entre deux points dans les limites du territoire d'un pays unique (le cabotage est interdit).
- 6) La présente autorisation est délivrée au transporteur désigné et n'est pas transmissible à un autre transporteur.
- 7) L'autorisation sera remplie dans son intégralité et sans porter de corrections. Les informations relatives au voyage retour pourront être remplies avant le voyage retour. Une autorisation mal remplie est considérée comme nulle.
- 8) L'utilisation d'une autorisation falsifiée est illégale et fera l'objet de poursuites conformément à la législation en vigueur.
- 9) La présente autorisation doit être utilisée au cours de l'année civile mentionnée dans l'autorisation et restera valable jusqu'au retour du véhicule sur le territoire de l'État de la Partie où l'autorisation est délivrée, mais en tout état de cause au plus tard le 31 janvier de l'année suivante.
- 10) La présente autorisation doit être en possession du conducteur et être présentée sur demande des fonctionnaires habilités.
- 11) Les transporteurs doivent se conformer à la législation nationale, aux règlements du transport routier et aux règles de circulation de l'État de la Partie où le transport a lieu.
- 12) La présente autorisation doit être restituée à l'autorité émettrice dans les deux semaines à compter de l'expiration de sa durée de validité.

B. Autorisation multilatérale type pour le transport international routier pour des voyages multiples

La deuxième phase de la mise en place des autorisations multilatérales consiste à mettre en place les autorisations valables pour des voyages multiples et à procéder à l'échange de ces documents. Comme pour les autorisations pour un voyage unique, l'autorisation pourrait s'appliquer au transport de marchandises sur des itinéraires prescrits pour une période brève et limitée (par exemple, six mois) à compter de sa mise en place, et le cabotage serait interdit.

L'autorisation devrait s'appliquer au transport de marchandises par route entre les pays parties à l'arrangement et en transit sur leurs territoires. Elle devrait être utilisée pour un nombre illimité de voyages pendant sa durée de validité. L'autorisation sera délivrée à un transporteur désigné et ne sera pas transmissible à un autre transporteur.

L'autorisation devrait s'appliquer à un camion ou à un camion et à une remorque ou bien à la combinaison d'un véhicule tracteur et d'une semi-remorque (combinaison de véhicules), si de telles combinaisons sont autorisées par la législation nationale. Dans les deux derniers cas, l'autorisation s'appliquera au véhicule tracteur principal et aucune autorisation ne devrait être nécessaire pour la remorque ou la semi-remorque.

L'autorisation devrait inclure les informations relatives à la manière de la remplir, ses conditions d'utilisation, sa validité et la procédure de sa présentation en cas de contrôle.

La grande différence par rapport à l'autorisation pour un voyage unique tient au fait que l'autorisation pour les voyages multiples devra toujours être accompagnée d'un carnet de bord, afin de permettre la consignation des informations sur les voyages. Le carnet de bord devrait inclure les informations relatives à chaque voyage, telles que:

- Date de départ
- Date d'arrivée
- Lieu et pays de chargement
- Lieu et pays de déchargement
- Numéro d'immatriculation du véhicule tracteur et pays d'immatriculation
- Poids total du véhicule, dont
 - Camion
 - Remorque / semi-remorque
 - Kilométrage au départ
 - Kilométrage à l'arrivée
- Brève description des marchandises et de leur poids brut (kg) *[Ces informations ne seront pas nécessaires dans les pays où elles figurent dans d'autres documents commerciaux ou de transport qui doivent être conservés à bord du véhicule]*
- Numéro d'identification des itinéraires à utiliser *[le cas échéant]*
- Inspection & signature/cachet de l'autorité de contrôle du pays de départ
- Inspection & signature/cachet de l'autorité de contrôle du pays ou des pays de transit
- Inspection & signature/cachet de l'autorité de contrôle du pays d'arrivée

L'autorisation multilatérale type pour le transport international routier pour de multiples utilisations, y compris le carnet de bord, est recommandée ci-dessous.

Première page

[Les langues à utiliser dans l'autorisation doivent être déterminées par les Parties contractantes]

AUTORISATION MULTILATÉRALE POUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL ROUTIER VALABLE POUR DES VOYAGES MULTIPLES
Numéro de série: (Code pays) 00000000
Cette autorisation est délivrée conformément à <i>[intitulé de l'accord applicable]</i> . Elle peut être utilisée pour un nombre illimité de voyages (autorisation pour des voyages multiples) pendant sa durée de validité. Valable pour l'année: <i>[année civile]</i>
La présente autorisation est délivrée à <i>[Nom et adresse du transporteur]</i>
Valable pour l'accomplissement d'opérations de transport routier entre les pays suivants et en transit sur le territoire des pays suivants: <i>[noms des pays participants]</i>
Signature et cachet de l'autorité émettrice (Signature de l'autorité compétente de la Partie concernée et cachet de l'autorité) Date: Lieu:
Éléments de sécurité tels que nombre alphanumérique avec code barre correspondant, échantillons de cachets de l'autorité compétente de chaque Partie contractante, filigrane, emblème embossé, papier spécial et encre.

Dernière page**Instructions**

- 1) La présente autorisation est valable pour le transport de marchandises par route entre [*noms des pays*] et en transit sur leurs territoires.
- 2) La présente autorisation peut être utilisée pour un nombre illimité de voyages pendant sa durée de validité.
- 3) La présente autorisation devra toujours être accompagnée d'un carnet de bord (ci-joint).
- 4) La présente autorisation s'applique à un camion ou à un camion et une remorque ou bien à la combinaison d'un véhicule tracteur et d'une semi-remorque (combinaison de véhicules). L'autorisation s'applique au véhicule tracteur principal et aucune autorisation ne sera nécessaire pour la remorque ou la semi-remorque.
- 5) La présente autorisation s'applique au transport de marchandises sur des itinéraires prescrits [*le cas échéant*].
- 6) La présente autorisation ne peut pas être utilisée pour le transport routier entre deux points dans les limites du territoire d'un pays unique (le cabotage est interdit).
- 7) La présente autorisation est délivrée au transporteur désigné et n'est pas transmissible à un autre transporteur.
- 8) L'autorisation et le carnet de bord seront remplis dans leur intégralité et sans porter de corrections. Une autorisation et/ou un carnet de bord mal remplis sont considérés comme nuls.
- 9) L'utilisation d'une autorisation et/ou d'un carnet de bord falsifiés est illégale et fera l'objet de poursuites conformément à la législation en vigueur.
- 10) La présente autorisation doit être utilisée au cours de l'année civile mentionnée dans l'autorisation et restera valable jusqu'au retour du véhicule sur le territoire de l'État du pays où l'autorisation est délivrée, mais en tout état de cause au plus tard le 31 janvier de l'année suivante.
- 11) La présente autorisation et le carnet de bord qui l'accompagne doivent être en possession du conducteur et être présentés sur demande des fonctionnaires habilités.
- 12) Les transporteurs doivent se conformer à la législation nationale, aux règlements du transport routier et aux règles de circulation de l'État du pays où le transport a lieu.
- 13) La présente autorisation doit être restituée à l'autorité émettrice dans les deux semaines à compter de l'expiration de sa durée de validité.

Annexe

CARNET DE BORD POUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR ROUTE	
Numéro de carnet de bord	
Nom du pays <i>[identique à celui de l'autorisation que le présent carnet de bord accompagne]</i>	
Numéro d'autorisation	
Transporteur	<ul style="list-style-type: none"> • Nom: • Adresse:
Cachet et signature de l'autorité émettrice	Délivré à.....le..... <i>[Lieu et date de délivrance]</i> Signature et cachet
Éléments de sécurité tels que nombre alphanumérique avec code barre correspondant, échantillons de cachets de l'autorité compétente de chaque Partie contractante, filigrane, emblème embossé, papier spécial et encre.	

Feuillet n° 1 du carnet de bord^a

1) a) Date de départ b) Date d'arrivée	2) a) Lieu et pays de chargement b) Lieu et pays de déchargement	3) N° d'immatriculation du véhicule tracteur et pays d'immatriculation	4) Poids total du véhicule, dont - camion - remorque/ semi-remorque	5) a) Kilométrage au départ b) Kilométrage à l'arrivée	6) Brève description des marchandises et leur poids brut (kg)	7) Numéro d'identification des itinéraires à emprunter (si prescrits)	8) Inspection & signature/cachet de l'autorité de contrôle du pays de départ	9) Inspection & signature/cachet de l'autorité de contrôle du ou des pays de transit ^b	10) Inspection & signature/cachet de l'autorité de contrôle du pays d'arrivée	11) Observations particulières
a) b)										
a) b)										
a) b)										
a) b)										

^a Si nécessaire, l'autorité émettrice ajoute des feuillets à celui-ci. Elle pourra soit apposer son cachet sur chacun des feuillets, soit recourir à d'autres moyens pour protéger ce ou ces documents contre toute falsification.

^b Colonnes à ajouter s'il y a lieu.

AVIS IMPORTANT

1. Le présent carnet de bord et l'autorisation y relative doivent être conservés à bord du véhicule. Chaque autorisation ne doit être accompagnée que d'un seul carnet de bord.
2. Les carnets de bord devraient avoir le même numéro que l'autorisation à laquelle ils correspondent/qu'ils accompagnent, si nécessaire assortis d'une sous-numérotation, étant donné qu'un nouveau carnet de bord ne pourra être délivré au transporteur que si et lorsqu'il n'y a plus de place dans le premier. En cas de non-correspondance entre les deux documents, l'autorisation en tant que telle pourra être considérée comme nulle.
3. L'enregistrement des opérations de transport sera établi par l'entreprise de transport avant le commencement de tout déplacement, afin d'indiquer par ordre chronologique chaque voyage en charge entre le point de chargement et le point de déchargement ainsi que chaque voyage à vide assorti du franchissement d'une frontière. Les points de transit pourront être également couchés par écrit; toutefois, cette mention n'est pas obligatoire.
4. Dans les cas où, durant un déplacement, il serait procédé à la prise de livraison ou au déchargement de marchandises à différents endroits, il en sera fait mention dans les colonnes respectives (1, 2, 3, 5 et 6).
5. Toutes corrections à apporter le seront de manière à ce que le libellé ou les chiffres initiaux restent lisibles.
6. Les feuillets d'enregistrement dûment remplis devraient être conservés dans le carnet de bord jusqu'à expiration de la période de validité indiquée dans l'autorisation. Les copies des feuillets d'enregistrement sont détachées et envoyées à l'autorité compétente dans un délai de deux semaines suivant la fin de chaque mois civil.

Annexe V

Modèle type des systèmes d'information logistique*

Introduction

L'évolution des technologies de l'information et de la communication (TIC) a offert d'immenses possibilités d'améliorer l'efficacité et d'assurer la poursuite du développement du secteur de la logistique aux niveaux national et transnational par l'établissement des systèmes d'information logistique. Toutefois, l'établissement et l'utilisation de tels systèmes présentent une complexité technique considérable. Le Modèle type des systèmes d'information logistique devrait être examiné à partir des informations techniques énumérées dans le rapport intitulé « Regional Study: The use of Logistics Information Systems for increased efficiency and effectiveness », téléchargeable sur le site de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique à l'adresse suivante: <http://www.unescap.org/resources/regional-study-use-logistics-information-systems-increased-efficiency-and-effectiveness>.

Les principaux éléments et les recommandations techniques à examiner au moment de l'établissement de nouveaux systèmes d'information logistique ou du développement de ceux qui existent déjà sont indiqués ci-après.

Principaux éléments à examiner avant d'établir des systèmes d'information logistique

- Caractéristiques des systèmes, par exemple:
 - Nationaux et/ou transnationaux;
 - Guichet unique ou plateforme d'information;
- Responsabilités/fonctions/rôles (y compris développement, opération, organisme responsable des systèmes) des autorités/organismes publics participants ainsi que des parties prenantes privées concernées.
- Harmonisation des données pour l'interopérabilité des systèmes:
 - Définition des types de données, c'est-à-dire entreprises-pouvoirs publics; données publiques/privées y compris sécurité des données;
 - Définition des normes en matière de données/informations par l'adoption de normes et codes internationaux (par exemple recommandations CEFAC-ONU, ISO, UBL, ebXML, etc.);
 - Conception de codes nationaux complémentaires, uniquement lorsque cela est nécessaire.

* La présente annexe est publiée sans avoir été soumise au service de l'édition.

Recommandations générales

Le développement des systèmes d'information logistique sous la forme de plateformes publiques (un service fourni par le secteur public), aux niveaux national et transnational, est une solution utilisable pour faciliter le transport transfrontière et améliorer la connectivité ininterrompue des chaînes d'approvisionnement internationales, ce qui a par conséquent un impact positif sur le commerce. Le recours à de tels systèmes permet d'harmoniser et de simplifier les informations échangées respectivement entre les organismes publics et les parties prenantes privées concernés ainsi qu'en leur sein.

Toutefois, l'établissement de tels systèmes est une entreprise complexe, leur efficience et leur efficacité étant tributaires de nombreux facteurs. Les orientations et recommandations présentes ont été élaborées par des experts qui représentent les autorités publiques nationales et le secteur privé, et sont destinées aux acteurs publics et privés intéressés par l'établissement ou le développement de systèmes d'information logistique. Le but visé est d'aider ces acteurs à comprendre les véritables questions et les grands défis posés en la matière, ainsi que de fournir des stratégies et des méthodes permettant d'éviter des coûts inutiles durant la mise en place et le déroulement des activités. Les recommandations générales qui suivent devraient être examinées par les pays à forte demande de services logistiques, dans le cadre de la prévision du développement des systèmes d'information logistique:

- Utiliser les systèmes des technologies de l'information logistique ou d'autres ressources des TIC liées aux services logistiques, afin d'établir des systèmes d'information logistique sous forme de plateforme publique fournissant des services nationaux d'information efficaces et efficients ainsi qu'un futur échange transnational.
- Établir un mécanisme régional favorisant la coopération entre les pays quant au développement des systèmes d'information logistique nationaux; idéalement, une place y sera faite à la coordination des normes et au développement de la coopération au moyen d'un cadre juridique.
- Examiner les possibilités d'investissement public ou de partenariats public-privé pour financer le développement des systèmes d'information logistique.
- Adopter le **Modèle type des systèmes d'information logistique** dans le cadre du développement du système national.

1. Modèle type des systèmes d'information logistique

1.1 Introduction

Un volume important d'information est d'abord transmis entre les organismes publics et les entreprises privées, durant et après les opérations logistiques. Les exigences réglementaires comme en matière d'information imposées par les gouvernements, de même que l'importance du nombre des documents et des échanges de données entre les différents partenaires commerciaux, peuvent représenter un énorme fardeau administratif pour les parties prenantes publiques et privées, et multiplier les possibilités d'erreurs de données. Les grandes entreprises peuvent faire face aux difficultés administratives grâce à une réserve suffisante de ressources humaines et à leurs systèmes d'information internes, mais la plupart des petites et moyennes

entreprises ne disposent que d'un minimum de ressources humaines et n'ont pas les capacités financières de mettre en place des systèmes d'information complexes.

Une architecture à point d'accès unique est une solution peu onéreuse qui fournit un point d'accès unique à tous les services logistiques, en particulier pour les petites et moyennes entreprises. Cette solution renforce l'accessibilité et la gestion de l'information, accélère et simplifie la circulation de l'information, d'où un partage plus important des données entre les entreprises et les pouvoirs publics.

Il est vivement recommandé que les systèmes d'information nationaux soient établis en tenant dûment compte des normes communes compatibles des autres pays de la région. Cela facilitera l'interconnexion ultérieure des systèmes.

La volonté politique des autorités gouvernementales concernées ainsi que l'appui total et la participation du monde des entreprises sont les préalables les plus importants de la réussite de la mise en œuvre du dispositif que constitue le point d'accès unique. Le cadre juridique de base, qui devrait inclure une réglementation sur la sécurité de l'échange des données et la protection/confidentialité des données, est tout aussi important.

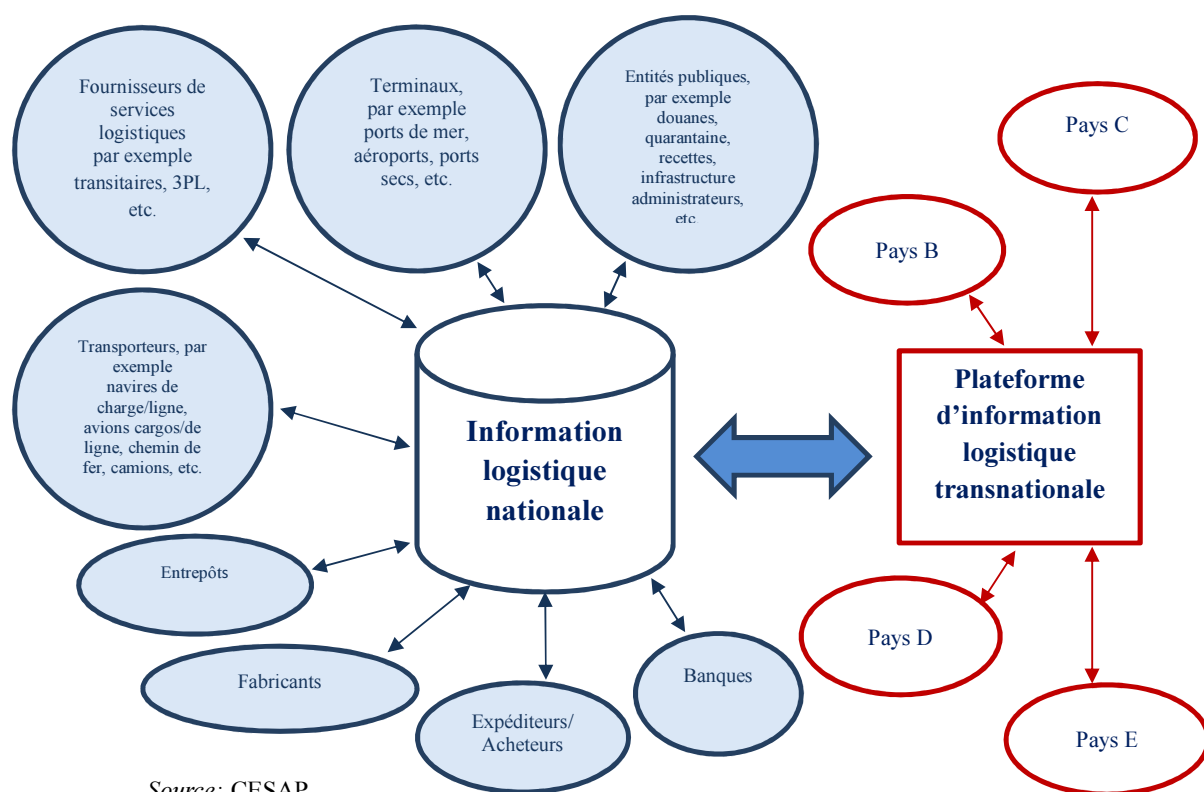
1.2 Architecture globale

Les systèmes d'information logistique nationaux doivent être construits en tant qu'infrastructures opérationnelles afin d'assurer les fonctions et les services qui sont recommandés ci-après, de telle sorte que ces systèmes nationaux puissent communiquer entre eux au moyen de normes et d'interfaces unifiées s'appuyant sur un accord commun définissant le mécanisme de partage de l'information.

Le dispositif du point d'accès unique fournit des solutions de bout en bout qui permettent aux partenaires commerciaux une transmission des documents de commerce et de transport qui rationalise leurs processus commerciaux. Le guichet unique est un exemple de dispositif constitué par un point d'accès unique qui permet aux parties se livrant à des activités de commerce et de transport de soumettre leurs informations et documents de nature commerciale une seule fois aux autorités publiques afin de satisfaire aux exigences réglementaires en matière d'importation, d'exportation et de transit. Les systèmes d'information logistique nationaux peuvent fournir aux parties des moyens de se connecter au guichet unique par des liens ou des interfaces Internet, ce qui leur permet non seulement de communiquer plus efficacement avec leurs partenaires mais également de remplir plus aisément les procédures frontalières exigées par les autorités.

Sous l'angle de l'architecture du système, les systèmes d'information logistique nationaux devraient être conçus compte tenu des exigences auxquelles il conviendra de répondre quant au futur niveau transnational potentiel du mécanisme de partage d'information. Les données devraient être également harmonisées et normalisées entre les systèmes nationaux et transnationaux.

Figure 1
Tableau de l'architecture globale d'un système d'information logistique



Source: CESAP.

Fonctions

Les systèmes d'information logistique devraient pouvoir assurer les fonctions essentielles recommandées qui sont présentées ci-après, afin de fournir les services nécessaires à leurs utilisateurs, y compris les importateurs/exportateurs, les expéditeurs, les courtiers en douanes, les transitaires, les exploitants d'entrepôts, les transporteurs et les exploitants de terminaux.

Le système devrait mettre en œuvre tous les types d'échange de données (transaction entreprise à entreprise, transaction entreprise à gouvernement et transaction gouvernement à gouvernement) et couvrir tous les modes de transport (maritime, routier, ferroviaire, aérien et par voie navigable intérieure) afin de fournir des services multimodaux. À cette fin, il est recommandé de mettre en place les fonctions principales suivantes au sein du système:

- Gestion des utilisateurs

Le fait de garantir la sécurité et la confidentialité des données est essentiel pour tout processus de gestion. La gestion des utilisateurs devrait donc inclure l'enregistrement et l'authentification des utilisateurs et des services, ainsi que les divers niveaux d'autorité ou d'accès aux données et services.

- Échange de données

Tous les documents devraient être transmis par voie électronique. Le réseau et l'itinéraire d'échange de données sont nécessaires pour permettre aux utilisateurs d'échanger leurs données commerciales.

- Demandes d'informations

Le système permet aux utilisateurs d'accéder aux ressources des services à partir des divers prestataires de services par l'Internet en effectuant une recherche en ligne ou par un système d'appel. Les répertoires des ressources d'information devraient être établis sur la base de normes car ces répertoires permettent aux utilisateurs d'accéder facilement aux informations normalisées sur les réseaux.

- Service d'information

Le système fournit aux utilisateurs toutes les informations utiles en matière de réglementation et de législation, de services administratifs, de données statistiques, etc., sur le portail national de la plateforme.

- Normalisation

Des normes d'échange de données, en particulier les normes sémantiques, devraient être élaborées, y compris les éléments de données, les ensembles de codes, les documents commerciaux et les modèles de procédures commerciales. Il est vivement recommandé d'adopter des normes internationales largement utilisées, y compris en matière de spécifications de l'harmonisation des données. Le maintien des normes est également nécessaire.

- Intégrité, sécurité et confidentialité des données

Les systèmes devraient s'appuyer sur des technologies de l'information et sur une gestion des opérations qui soient adéquates pour garantir l'intégrité, la sécurité et la confidentialité des données. Les propriétaires des données devraient assumer leurs responsabilités quant à la qualité et à l'authenticité des données qui n'entrent pas dans le cadre des systèmes.

Les responsables de la mise en œuvre des systèmes d'information logistique devraient examiner les technologies de sécurité de l'information existantes afin de garantir la sécurité des systèmes; ils doivent également adopter des méthodes telles que les signatures électroniques pour assurer la sécurité et la confidentialité des échanges et des transactions. Ils devraient se référer aux recommandations du Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) telles que présentées dans le tableau 1.

Tableau 1

Recommandations sur la sécurité du commerce électronique*Recommandations du CEFAC-ONU*

Rec.14. Authentification des documents commerciaux par des moyens autres que la signature

Rec.31. Accord de commerce électronique

Rec.32. Instruments d'autoréglementation du commerce électronique (codes de conduite)

Rec.26. Utilisation commerciale d'accords d'échange aux fins de l'échange de données informatisé (EDI)

Version 2.1 du langage commercial universel, OASIS

Ces fonctions essentielles permettent aux partenaires commerciaux et aux autorités publiques de partager et d'échanger des documents commerciaux et des informations d'ordre réglementaire entre eux et en leur sein. Les systèmes peuvent s'appuyer sur une architecture EDI ou des systèmes de service en ligne, selon les capacités de l'infrastructure et les ressources financières disponibles. Toutefois, si l'héritage des infrastructures n'est pas trop lourd à porter et ne constitue pas une entrave, l'architecture basée sur le Web pourrait se révéler une meilleure option pour la mise en œuvre d'un nouveau système. Auquel cas, il est recommandé que les responsables de cette mise en œuvre élaborent les systèmes utilisant des normes XML déjà existantes telles que UBL 2.1 et IATA Cargo-XML, ou élaborent leurs propres normes XML par l'adoption de la méthode de modélisation du CEFAC-ONU ainsi que les normes et spécifications de la Bibliothèque des composants communs de l'ONU (CCL-ONU) et connexes.

Tableau 2

Mise en œuvre recommandée de l'EDIFACT/ONU*Recommandations du CEFAC-ONU*

- Rec.14 Authentification des documents commerciaux par des moyens autres que la signature
- Rec.25 Utilisation de la norme des Nations Unies concernant l'échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport (EDIFACT/ONU)
- Rec.26 Utilisation commerciale d'accords d'échange aux fins de l'échange de données informatisé (EDI)
- Rec.31 Accord de commerce électronique
- Rec.32 Instruments d'autoréglementation du commerce électronique (codes de conduite)

Spécifications techniques recommandées**Spécifications techniques du CEFAC-ONU**

- Catalogue de types de données pour les éléments de base
- Spécification technique relative aux éléments essentiels
- Composition de documents commerciaux utilisant des éléments de base
- Profil UML pour les éléments de base
- Méthode de modélisation du CEFAC-ONU (UMM)
- Règles de désignation XML

Recommandations W3C

- Le langage de balisage extensible (XML) 1.0 (deuxième édition), recommandation W3C en date du 6 octobre 2000
- XML Schéma Partie 1: Structures. Deuxième édition
- XML Schéma Partie 2: Types de données. Deuxième édition
- Syntaxe et traitement des signatures XML

Langage de modélisation unifié, version 1.5

Normes recommandées**Normes ISO**

- ISO 9735 Échange de données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport (EDIFACT) -- Règles de syntaxe au niveau de l'application (numéro de version de syntaxe: 4, numéro d'édition de syntaxe: 1) Partie 1 à 10
- ISO/IEC 19757-2, Technologies de l'information -- Langage de définition de schéma de documents (DSDL) — Partie 2: Validation de grammaire orientée courante -- RELAX NG, Technologies de l'information -- Langage de définition de schéma de documents (DSDL) -- Partie 2: Validation de grammaire orientée courante -- RELAX NG AMENDEMENT 1: Syntaxe compacte

- ISO/IEC 11179-1:1999 Technologies de l'information - Spécification et normalisation des éléments de données - Partie 1: Cadre pour la spécification et la normalisation des éléments de données

Normes du CEFAC-ONU

- Répertoire des Nations Unies pour l'échange de données commerciales (UNTDID)
- Bibliothèque des composants communs (CCL-ONU)
- Spécifications relatives aux prescriptions commerciales (BRS)
- Système de cartographie de spécification des exigences (RSM)
- Schémas XML

Version 2.1 du langage commercial universel, OASIS

Il est possible que les systèmes d'information logistique n'incluent pas toutes les fonctions nécessaires aux utilisateurs. Cependant, le système peut rendre ces fonctions disponibles en fournissant des liens Internet pour accéder à d'autres systèmes pertinents ou au moyen d'une connexion automatique avec des interfaces entre systèmes.

Procédures de dédouanement à l'importation/l'exportation

Le système permet aux utilisateurs de poser des questions sur l'état d'avancement des procédures de dédouanement et de soumettre des documents de déclaration (manifeste de cargaison, liste des passagers, liste de l'équipage) aux autorités publiques, par exemple aux services du commerce extérieur, des douanes, de la quarantaine, etc., à partir d'un lien Internet ou d'une connexion au système.

Selon les pays, les autorités publiques intervenant dans la réglementation de l'importation/l'exportation pourront être ou non dotées de leurs propres systèmes ou de dispositifs à guichet unique. Auxquels cas, les utilisateurs pourront se voir demander d'utiliser les messages types EDIFACT/ONU ou les schémas XML, selon que ces systèmes sont une architecture EDI ou des systèmes de services en ligne.

Les responsables de la mise en œuvre des systèmes d'information logistique devraient développer la fonction de dédouanement à l'importation/l'exportation en se référant aux recommandations CEFAC-ONU, aux conventions internationales et aux formalités énumérées dans le tableau 3.

Tableau 3

Recommandations utilisables pour l'établissement de la fonction de dédouanement à l'importation/l'exportation
Procédures recommandées, conventions internationales, formalités
Recommandations CEFACT-ONU

- Rec. 1 Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux
- Rec.12 Mesures destinées à faciliter les procédures relatives aux documents de transport maritime
- Rec.13 Facilitation des problèmes juridiques reconnus causés par les procédures de dédouanement à l'importation
- Rec.18 Mesures destinées à faciliter les procédures du commerce international
- Rec.27 Inspection avant expédition
- Rec.33 Recommandation et lignes directrices en vue de la mise en place d'un guichet unique
- Rec.34 Simplification et normalisation des données pour le commerce international
- Rec.35 Création du cadre juridique d'un guichet unique pour le commerce international

Organisation mondiale des douanes (OMD)

- La Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto révisée)
- Recueil sur le guichet unique
- Cadre de normes SAFE visant à sécuriser et à faciliter les échanges internationaux de l'OMD
- Directives relatives à la gestion de chaîne logistique intégrée de l'OMD

CESAP/ONU

- Guide de l'analyse du processus d'affaires pour simplifier les procédures commerciales
- Guide d'harmonisation et de modélisation des données pour les guichets uniques

Normes recommandées en matière d'éléments de données

Répertoire d'éléments de données commerciales des Nations Unies (UNTDDED, ISO7372)

Bibliothèque des composants communs (CCL-ONU)

Modèle de données de l'OMD

Bibliothèque commune UBL, OASIS

Codes recommandés CEFACT-ONU

Rec.3 Code de pays de l'ISO pour la représentation des noms de pays

Rec.5 Abréviations des INCOTERMS: Code alphabétique des INCOTERMS 2000

Rec.7 Représentation numérique des dates, heures et intervalles de temps

Rec.8 Méthode du Code d'identification unique (UNIC)

Rec.9 Code alphabétique pour la représentation des monnaies

Rec.16 LOCODE/ONU – Code des ports et autres lieux

Rec.17 PAYTERMS – Abréviations pour les conditions de paiement

Rec.19 Codes des modes de transport

Rec.20 Codes des unités de mesure utilisées dans le commerce international

Rec.21 Codes des types de fret, des emballages et des matériaux d'emballage

Code SH de l'Organisation mondiale des douanes

Tableau 4

Exemple d'un processus de dédouanement à l'importation/l'exportation et documents et normes recommandés

Processus d'affaires		Données et documents	Normes recommandées
Importation	Enregistrement Utilisateur: - Chargeur, transitaire, importateur/exportateur - Autorité publique	Soumettre: <ul style="list-style-type: none"> Formulaire de demande de numéros d'enregistrement pour les entreprises (commerce extérieur, douanes, quarantaine, et fiscalité) Certificat d'identification Autres documents ou enregistrements pertinents Obtenir: <ul style="list-style-type: none"> Numéros d'enregistrement pour les entreprises 	Messages normalisés EDIFACT/ONU: <ul style="list-style-type: none"> REGENT Registre des entreprises PARTIN Déclaration de lieux-fonctions MEDPID Identification du patient
	Obtenir licences/permis d'importation Utilisateur: - Importateur/exportateur - Autorité publique	Soumettre: <ul style="list-style-type: none"> Formulaire de demande de permis d'importation Contrats de vente Facture proforma Autres documents ou enregistrements pertinents Obtenir: <ul style="list-style-type: none"> Licences/permis d'importation 	Messages normalisés EDIFACT/ONU: <ul style="list-style-type: none"> SANCRT Certificats sanitaires et phytosanitaires ORDERS Commande ORDRSP Réponse à la commande INVOIC Facture Schémas XML: <ul style="list-style-type: none"> Schéma XML du CEFAC-ONU Commande industrielle croisée_10p1.xsd UBL 2.1: avis de marché, facture Facture IATA XML
	Entrer au port maritime/à l'aéroport	Voir « Dédouanement au port maritime/à l'aéroport »	Voir « Dédouanement au port maritime/à l'aéroport »
	Procéder au transfert vers les entrepôts de stockage/le parc à conteneurs des importations	Voir « Dédouanement au port maritime/à l'aéroport »	Voir « Dédouanement au port maritime/à l'aéroport »

	Fournir la déclaration d'importation Utilisateur: - Chargeur, transitaire, importateur/exportateur - Autorité publique	Soumettre: <ul style="list-style-type: none"> • Licences/permis d'importation • Certificat de déclaration d'importation • Connaissance ou bon de livraison/lettre de transport aérien • Listes de colisage • Facture commerciale • Certificat de déclaration de prix • Certificat de quarantaine • Certificat phytosanitaire • Certificat d'origine • Autres documents ou enregistrements pertinents 	Messages normalisés EDIFACT/ONU: <ul style="list-style-type: none"> - CUSDEC (Déclaration en douane) - CUSREP (Déclaration du moyen de transport à la douane) - CUSCAR (Manifeste de chargement pour la douane) - GOVCBR (Message réglementaire transfrontalier gouvernemental) - IFTMCS Spécifications concernant le contrat - DESADV Avis d'expédition - INVOIC Facture - PRIHIS Historique de la fixation des prix - SANCRT Certificats sanitaires et phytosanitaires Schémas XML: <ul style="list-style-type: none"> - UBL 2.1: connaissance, document de transport, liste de colisage, facture, certificat d'origine - Document de transport IATA XML (XFWB), document de transport émis par la compagnie de transport XML (XFZB) - Liste de colisage IATA XML (XPCL) - Facture IATA XML (XINV) - Certificat d'origine IATA XML (XCOO) - Statut douanier IATA XML (XCSN)
	Procéder au dédouanement des marchandises	Activités relatives au dédouanement, vérification des documents soumis et inspection de la cargaison sur le terrain	La Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto), Organisation mondiale des douanes
	Organiser le chargement	Voir « Dédouanement au port maritime/à l'aéroport »	Voir « Dédouanement au port maritime/à l'aéroport »

Exportation	Enregistrement Utilisateur: - Chargeur, transitaire, importateur/exportateur - Autorité publique	Soumettre: <ul style="list-style-type: none"> • Formulaire de demande de numéros d'enregistrement pour les entreprises (commerce extérieur, douanes, quarantaine, et fiscalité) • Certificat d'identification • Certificat d'enregistrement de résident • Certificat d'enregistrement de coopération (copie du document) • Autres documents ou enregistrements pertinents Obtenir: <ul style="list-style-type: none"> • Licences/permis d'exportation 	Messages normalisés EDIFACT/ONU: <ul style="list-style-type: none"> - REGENT Registre des entreprises - PARTIN Déclaration de lieux-fonctions - MEDPID Identification du patient
	Obtenir licences/permis d'exportation Utilisateur: - Importateur/exportateur - Autorité publique	Soumettre: <ul style="list-style-type: none"> • Formulaire de demande de permis d'importation • Rapport de vente • Bon de commande/contrats de vente • Autres documents ou enregistrements pertinents Obtenir: <ul style="list-style-type: none"> • Numéros d'enregistrement pour les entreprises 	Messages normalisés EDIFACT/ONU: <ul style="list-style-type: none"> - SANCRT Certificats sanitaires et phytosanitaires - SLSRPT État des ventes - ORDERS Commande - ORDRSP Réponse à la commande Schémas XML: <ul style="list-style-type: none"> - UBL 2.1: avis de marché, facture
	Organiser le transport	Voir « Dédouanement au port maritime/à l'aéroport »	Voir « Dédouanement au port maritime/à l'aéroport »
	Obtenir l'assurance des marchandises transportées Utilisateur: - Importateur/exportateur, chargeur,	Soumettre: <ul style="list-style-type: none"> • Formulaire de demande d'assurance des marchandises transportées • Certificat d'enregistrement pour les 	Messages normalisés EDIFACT/ONU: <ul style="list-style-type: none"> - PARTIN Déclaration de lieux-fonctions - DOCADV Avis de crédit documentaire - INVOIC Facture

	transitaire - Organisme assureur	entreprises <ul style="list-style-type: none"> • Lettre de crédit • Facture commerciale • Liste de colisage • Projet de connaissance Obtenir: <ul style="list-style-type: none"> • Police d'assurance 	<ul style="list-style-type: none"> - DESADV Avis d'expédition (ou IFTMCA) - IFTMCS Spécifications concernant le contrat - IPOAD Gestion de la police d'assurance Schémas XML: <ul style="list-style-type: none"> - UBL 2.1: facture, liste de colisage, connaissance - Facture IATA XML (XINV) - Liste de colisage IATA XML (XPCL)
	Fournir la déclaration en douane Utilisateur: - Chargeur, transitaire, importateur/exportateur - Autorité publique	Soumettre: <ul style="list-style-type: none"> • Certificat de déclaration d'exportation • Quotas d'exportation • Facture commerciale • Connaissance ou bon de livraison/lettre de transport aérien • Liste de colisage • Certificat d'origine • Certificat d'inspection et de quarantaine • Certificat phytosanitaire • Licences/permis d'exportation • Autres documents ou enregistrements pertinents 	Messages normalisés EDIFACT/ONU: CUSCAR (Manifeste de chargement pour la douane) CUSDEC (Déclaration en douane) CUSREP (Déclaration du moyen de transport à la douane) QUOTES Indication de prix INVOIC Facture IFTMCS Spécifications concernant le contrat DESADV Avis d'expédition SANCRT Certificats sanitaires et phytosanitaires Schémas XML: <ul style="list-style-type: none"> - UBL 2.1: facture, connaissance, document de transport, liste de colisage, certificat d'origine - Document de transport IATA XML (XFWB), document de transport émis par la compagnie de transport XML (XFZB) - Liste de colisage IATA XML (XPCL) - Facture IATA XML (XINV) - Certificat d'origine IATA XML (XCOO) - Statut douanier IATA XML (XCSN)

	Procéder au transport vers les entrepôts de stockage/le parc à conteneurs des exportations	Voir « Dédouanement au port maritime/à l'aéroport »	Voir « Dédouanement au port maritime/à l'aéroport »
	Procéder au transfert vers le port maritime/l'aéroport pour le départ	Voir « Dédouanement au port maritime/à l'aéroport »	Voir « Dédouanement au port maritime/à l'aéroport »
	Procéder au dédouanement des marchandises	Activités relatives au dédouanement, vérification des documents soumis et inspection de la cargaison sur le terrain	La Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention révisée de Kyoto), Organisation mondiale des douanes
	Assurer la manutention de la cargaison et son chargement à bord du navire/de l'aéronef	Voir « Dédouanement au port maritime/à l'aéroport »	Voir « Dédouanement au port maritime/à l'aéroport »
	Préparer les documents pour l'importateur Intervenants: - Exportateur, importateur - Autorité publique	Soumettre: <ul style="list-style-type: none"> • Formulaire de demande de certificat phytosanitaire • Formulaire de demande de certificat d'origine • Connaissance • Facture commerciale • Lettre de crédit • Projet de certificat d'origine • Autres documents ou enregistrements pertinents Obtenir: <ul style="list-style-type: none"> • Certificat phytosanitaire • Certificat d'origine 	Messages normalisés EDIFACT/ONU: <ul style="list-style-type: none"> - SANCRT Certificats sanitaires et phytosanitaires - IFTMCS Spécifications concernant le contrat - INVOIC Facture - DOCADV Avis de crédit documentaire Schémas XML: <ul style="list-style-type: none"> - UBL 2.1: certificat d'origine, connaissance, facture - Facture IATA XML (XINV) - Certificat d'origine IATA XML (XCOO)

Dédouanement au port maritime/à l'aéroport

Le système permet aux utilisateurs de soumettre des documents tels que le manifeste de cargaison, la liste des passagers, la liste de l'équipage, et le plan de chargement du navire aux autorités portuaires par un lien Internet ou une connexion au système.

La plupart des autorités portuaires/aéroportuaires ont leurs propres systèmes ou peuvent faire partie intégrante d'un dispositif à guichet unique; les utilisateurs de ces systèmes pourront se voir demander d'utiliser les messages normalisés EDIFACT/ONU ou les schémas XML, selon que ces systèmes sont une architecture EDI ou des systèmes de services en ligne.

Les responsables de la mise en œuvre des systèmes d'information logistique devraient développer cette fonction en se référant aux recommandations du CEFAC-ONU, aux conventions internationales et aux formalités énumérées dans le tableau 5.

Tableau 5

Recommandations utilisables pour l'établissement de la fonction port maritime/aéroport

Procédures recommandées, conventions internationales, formalités

Recommandations du CEFAC-ONU

- Rec.1 Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux
- Rec.12 Mesures destinées à faciliter les procédures relatives aux documents de transport maritime
- Rec.15 Simplification des marques d'expédition
- Rec.27 Inspection avant expédition
- Rec.33 Recommandation et lignes directrices en vue de la mise en place d'un guichet unique
- Rec.34 Simplification et normalisation des données pour le commerce international
- Rec.35 Création du cadre juridique d'un guichet unique pour le commerce internationale

Répertoire révisé de l'Organisation maritime internationale sur la simplification des formalités et le commerce électronique, Organisation maritime internationale

IATA

Procédure de message intertransporteurs (CARGO-IMP)

Guide de conversion entre Cargo-XML et CARGO-IMP

CESAP/ONU

- Guide de l'analyse du processus d'affaires pour simplifier les procédures commerciales
- Guide d'harmonisation et de modélisation des données pour les guichets uniques

Normes recommandées en matière d'éléments de données

Répertoire d'éléments de données commerciales des Nations Unies (UNTDDED, ISO7372)

Bibliothèque des composants communs (CCL-ONU)

Modèle de données de l'OMD

Bibliothèque commune UBL, OASIS

Codes recommandés CEFAC-ONU

Rec.3 Code de pays de l'ISO pour la représentation des noms de pays

Rec.7 Représentation numérique des dates, heures et intervalles de temps

Rec.8 Méthode du Code d'identification unique (UNIC)

Rec.9 Code alphabétique pour la représentation des monnaies

Rec.10 Codification des noms de navires

Rec.16 LOCODE/ONU – Code des ports et autres lieux

Rec.17 PAYTERMS – Abréviations pour les conditions de paiement

Rec.20 Codes des unités de mesure utilisées dans le commerce international

Rec.21 Codes des types de fret, des emballages et des matériaux d'emballage

Rec.23 Code du prix du fret: harmonisation de la description du prix du fret
et des autres frais

Rec.24 Codes indiquant le statut des échanges commerciaux et du transport

Tableau 6
Exemple de processus de dédouanement au port maritime/à l'aéroport et normes et codes recommandés

Processus d'affaires		Données et documents	Normes et codes recommandés
Arrivée	Entrer au port maritime/à l'aéroport Utilisateur: - Compagnie maritime - Autorité portuaire, exploitant du terminal	Soumettre: <ul style="list-style-type: none"> • Notification d'arrivée • Déclaration générale • Manifeste de cargaison • Liste des passagers • Liste de l'équipage • Plan de chargement du navire • Déclaration des marchandises dangereuses • Certificat d'assurance • Certificat OMI d'aptitude au transport de GNL/GPL • Autres documents ou enregistrements pertinents 	Messages normalisés EDIFACT/ONU: <ul style="list-style-type: none"> - CALINF Information d'arrivée - CUSREP Déclaration du moyen de transport à la douane - CUSCAR Manifeste de chargement pour la douane - PAXLST Liste des passagers - BAPLIE Plan de chargement – Emplacements occupés ou vides - IFTDGN Déclaration de marchandises dangereuses - IPPOAD Gestion de la police d'assurance - Formulaires 1 à 7 de l'OMI Schémas XML: <ul style="list-style-type: none"> - Manifeste émis par la compagnie de transport IATA XML (XFHL), manifeste de vol XML (XFFM) - Déclaration de marchandises dangereuses établie par les expéditeurs IATA XML (XSDG)
	Procéder au transport vers les entrepôts de stockage/le parc à conteneurs des importations Utilisateur: - Exploitant des entrepôts et du parc à conteneurs - Transitaire, expéditeur/destinataire,	Déchargement du navire: <ul style="list-style-type: none"> • Instructions de déchargement • Instructions de chargement • Informations relatives à l'empilement des conteneurs 	Messages normalisés EDIFACT/ONU: <ul style="list-style-type: none"> - COPRAR Pré-arrivée de conteneurs - MOVINS Instructions concernant les services de transport - COEDOR Ordre de mise à disposition de conteneurs vides
	Déclaration en douane	Voir « Dédouanement à l'importation/à l'exportation »	Voir « Dédouanement à l'importation/à l'exportation »
	Organiser le chargement Utilisateur: - Exploitant des entrepôts et du parc	<ul style="list-style-type: none"> • Bon de livraison, BL • Plan de chargement des conteneurs 	Messages normalisés EDIFACT/ONU: <ul style="list-style-type: none"> - IFTMCS Spécifications concernant le contrat - COSTCO Confirmation de remplissage de conteneurs

	à conteneurs - Transitaire, expéditeur/destinataire, responsable de l'acheminement terrestre	<ul style="list-style-type: none"> Reçu d'échange de matériel 	- CODECO Confirmation de départ de conteneurs Schémas XML: - UBL 2.1: connaissance, liste de colisage - Lettre de transport IATA XML (XFWB) - Liste de colisage IATA XML (XPCL)
Départ	Organiser le transport Utilisateur: - Compagnie maritime - Chargeur, transitaire	<ul style="list-style-type: none"> Demande de réservation Fourniture d'un conteneur vide Réservation Confirmation de la réservation 	Messages normalisés EDIFACT/ONU: - IFTMBP Réservation provisoire - COREOR ordre de libération de conteneurs - IFTMBF Réservation ferme - IFTMBC Confirmation de réservation Schémas XML: - Réservation IATA XML (XFFR) - Liste réservée de fret IATA XML (XFBL)
	Déclaration en douane	Voir « Dédouanement à l'importation/à l'exportation »	Voir « Dédouanement à l'importation/à l'exportation »
	Procéder au transport vers les entrepôts de stockage/le parc à conteneurs des exportations Utilisateur: - Exploitant des entrepôts/du parc à conteneurs - Transitaire, expéditeur/destinataire	<ul style="list-style-type: none"> Reçu de bord Plan de chargement des conteneurs Reçu d'échange de matériel Informations relatives au déchargement et au chargement Informations relatives à l'empilement des conteneurs 	Messages normalisés EDIFACT/ONU: - COPARN Avis de pré-arrivée de conteneurs - COSTCO Confirmation de remplissage de conteneurs - CODECO Confirmation de départ de conteneurs - COEDOR Ordre de mise à disposition de conteneurs vides Schémas XML: - UBL 2.1: connaissance, liste de colisage - Lettre d'instruction de l'expéditeur IATA XML (XSLI)
	Procéder au transfert vers le port maritime/l'aéroport pour le départ Utilisateur: - Exploitant des entrepôts/du parc à conteneurs - Autorité portuaire, exploitant du	Procéder au chargement du navire: <ul style="list-style-type: none"> Instructions de chargement Déclaration de chargement Soumettre à l'autorité portuaire: Déclaration générale 	Messages normalisés EDIFACT/ONU: - COPRAR Pré-arrivée de conteneurs - MOVINS Instructions concernant les services de transport - COARRI Arrivée de conteneurs - TANSTA rapport du statut des citernes

	terminal	<ul style="list-style-type: none"> • Manifeste de cargaison • Liste des passagers • Liste de l'équipage • Plan de chargement du navire • Déclaration de marchandises dangereuses • Certificat d'assurance • Certificat OMI d'aptitude au transport de GNL/GPL • Déclaration de départ • Autres documents ou enregistrements pertinents 	<ul style="list-style-type: none"> - BAPLIE Plan de chargement – Emplacements occupés ou vides - PAXLST Liste des passagers - IFTDGN Déclaration des marchandises dangereuses - IPPOAD Gestion de la police d'assurance - Formulaires 1 à 7 de l'OMI <p>Schémas XML:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Déclaration de marchandises dangereuses établie par les expéditeurs IATA XML (XSDG)
--	----------	---	--

Païement

Le système devrait permettre aux importateurs/exportateurs d'effectuer le paiement électronique des droits, taxes et autres frais de transport en matière de douane, fiscalité et d'autorités portuaires, etc., par un lien Internet ou une connexion au système. Les responsables de la mise en œuvre des systèmes d'information logistique devraient développer cette fonction en se référant aux recommandations du CEFACT-ONU, aux conventions internationales et aux formalités énumérées dans le tableau 7.

Tableau 7

Recommandations utilisables pour l'établissement de la fonction paiement

Procédures recommandées, conventions internationales, formalités

Recommandations CEFACT-ONU

- Rec.1 Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux
- Rec.12 Mesures destinées à faciliter les procédures relatives aux documents de transport maritime
- Rec.13 Facilitation des problèmes juridiques reconnus causés par les procédures de dédouanement à l'importation
- Rec.22 Formule-cadre pour les instructions d'expédition normalisées
- Rec.31 Accord de commerce électronique
- Rec.32 Instruments d'autoréglementation du commerce électronique (codes de conduite)
- Rec.33 Recommandation et lignes directrices en vue de la mise en place d'un guichet unique

OMD

- La Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto révisée), OMD
- Recueil sur le guichet unique

CESAP/ONU

- Guide de l'analyse du processus d'affaires pour simplifier les procédures commerciales
- Guide d'harmonisation et de modélisation des données pour les guichets uniques

Normes recommandées en matière d'éléments de données

Répertoire d'éléments de données commerciales des Nations Unies (UNTDDED, ISO7372)

Bibliothèque des composants communs (CCL-ONU)

Modèle de données de l'OMD

Bibliothèque commune UBL, OASIS

Codes recommandés CEFACT-ONU

- Rec.3 Code de pays de l'ISO pour la représentation des noms de pays
- Rec.5 Abréviations des INCOTERMS: Code alphabétique des INCOTERMS 2000
- Rec.7 Représentation numérique des dates, heures et intervalles de temps
- Rec.9 Code alphabétique pour la représentation des monnaies

Rec.16	LOCODE/ONU – Code des ports et autres lieux
Rec.17	PAYTERMS – Abréviations pour les conditions de paiement
Rec.20	Codes des unités de mesure utilisées dans le commerce international
Rec.23	Code du prix du fret: harmonisation de la description du prix du fret et des autres frais

Les services des douanes exigeront l'acquittement des droits après réception et examen des documents de déclaration soumis. Les autres paiements éventuellement exigés dans le cadre des formalités à remplir, en application de la réglementation nationale en vigueur, peuvent également se référer aux processus et aux normes recommandées qui figurent dans le tableau 8.

Tableau 8

Exemple d'un processus et de documents et normes recommandés

<i>Processus d'affaires</i>	<i>Données et documents</i>	<i>Normes recommandées</i>
Notifier les droits, taxes et autres frais connexes à acquitter Utilisateur: - Autorité publique, autorité portuaire - Importation/exportation, expéditeur	<ul style="list-style-type: none"> • Avis de paiement 	Messages normalisés EDIFACT/ONU: - JUPREQ Demande de paiement justifié Schémas XML: -
Procéder au paiement Utilisateur: - Importation/exportation, expéditeur - Autorité publique, autorité portuaire	<ul style="list-style-type: none"> • Ordre de paiement • Perception des droits et taxes connexes • Facture fiscale 	Messages normalisés EDIFACT/ONU: - PAYORD Ordre de paiement - REMADV Avis de remise - VATDEC Taxe de valeur ajoutée Schémas XML: - Schéma XML du CEFAC-ONU Commande industrielle croisée_10p1.xsd - UBL 2.1: Facture, avis de paiement - Facture IATA XML (XINV)

Repérage et suivi

Le système devrait fournir les localisations antérieures et actuelles ainsi que le statut de la cargaison, des palettes et des conteneurs tout au long de la chaîne de transport multimodal et de la logistique de bout-en-bout. Afin de permettre aux utilisateurs de faire une demande d'information sur la localisation de leurs expéditions, les responsables de la mise en œuvre peuvent soit développer cette fonction dans le système, soit assurer une connexion ou bien établir un lien avec les systèmes des autorités concernées, ainsi qu'avec les systèmes de repérage et de suivi gérés par les transporteurs et exploitants de transport.

Les informations en matière de repérage et de suivi peuvent être obtenues soit à partir des données et documents transmis parmi les partenaires commerciaux ou entre les entreprises commerciales et les autorités publiques, soit en faisant une demande sur le statut de la cargaison qui sera traitée par les systèmes des entreprises et des autorités.

Les responsables de la mise en œuvre des systèmes d'information logistique devraient développer cette fonction en se référant aux recommandations du CEFAC-ONU, aux conventions internationales et aux formalités énumérées dans le tableau 9.

Tableau 9

Recommandations utilisables pour l'établissement de la fonction repérage et suivi

Recommandations CEFAC-ONU

Rec.1 Formule-cadre des Nations Unies pour les documents commerciaux

Rec.15 Simplification des marques d'expédition

Rec.18 Mesures destinées à faciliter les procédures du commerce international

Normes recommandées en matière d'éléments de données

Répertoire d'éléments de données commerciales des Nations Unies (UNTDDED, ISO7372)

Bibliothèque des composants communs (CCL-ONU)

Modèle de données de l'OMD

Bibliothèque commune UBL

GS1/EPCglobal: Vocabulaire normalisé (CBV, ISO/IEC 19987)

Neal-Net: Service dynamique de partage d'information sur la localisation des navires – Vocabulaire; Service de partage d'information sur la localisation des conteneurs – Vocabulaire

Codes recommandés CEFAC-ONU

Rec.3 Code de pays de l'ISO pour la représentation des noms de pays (ISO 3166)

Rec.7 Représentation numérique des dates, heures et intervalles de temps (ISO 8601)

Rec.8 Méthode du Code d'identification unique (UNIC)

Rec.10 Codification des noms de navires (numéro OMI d'identification du navire)

Rec.16 LOCODE/ONU – Code des ports et autres lieux

Rec.19 Codes des modes de transport

Rec.24 Codes indiquant le statut des échanges commerciaux et du transport

Rec.28 Codes des types de moyens de transport

Documents recommandés**Messages normalisés EDIFACT/ONU**

- IFTSTA Statut de transport multimodal international
- IFTSTQ Spécifications concernant le transport multimodal international
- HANMOV Manutention et mouvement de fret/marchandises
- CODECO Confirmation de départ de conteneurs
- CUSRES Réponse de la douane
- MEQPOS Position d'un moyen de transport et d'un équipement

Schémas UBL 2.1 XML

- Demande d'état d'avancement du transport
- État d'avancement du transport
- Demande de statut de transport
- Statut de transport

Autres normes

GS1/EPCglobal EPC Information Services Standard (EPCIS, ISO/IEC 19987)

NEAL-NET

- Service dynamique de partage d'information sur la localisation des navires – listes des événements
- Service dynamique de partage d'information sur la localisation des conteneurs – listes des événements

Service

À partir des fonctions développées dans le cadre du système d'information logistique ou sur les liens Internet aux autorités publiques ou bien à des prestataires de services tiers, le système devrait fournir une transmission électronique de tous les documents commerciaux utiles ainsi qu'un service d'information tout au long du processus logistique, et notamment:

- Demande et acceptation des soumissions
- Échange de documents entre acheteurs et fournisseurs
- Information sur les certificats
- Système commun de déclaration
- Description des services de transport
- Plan d'exécution du transport
- Itinéraire de la cargaison
- État d'avancement du transport (concernant les moyens de transport)
- Statut de transport
- Notification et statistiques

Les systèmes d'information logistique devraient être conçus et mis en œuvre en tant que portes d'accès unique fournissant des services aux parties prenantes concernées au sein du secteur logistique. Ces systèmes devraient permettre à leur utilisateur de satisfaire à toutes les exigences en matière de service logistique au niveau d'un guichet unique, de la soumission des données et des documents à la demande de services en passant par la présentation de demandes pour certains certificats et autorisations et par les formalités déclaratives. Un tel résultat est réalisable par la fourniture de services tels que la demande et l'acceptation des soumissions; l'échange de documents entre acheteurs et fournisseurs; l'information sur les certificats; et le système commun de déclaration.

- Demande et acceptation des soumissions

Les entités commerciales devraient pouvoir envoyer des instructions ou présenter une demande à leurs partenaires par voie électronique au moyen d'un formulaire en ligne sur l'Internet.

- Échange de documents entre acheteurs et fournisseurs

Les entités commerciales devraient pouvoir transmettre leurs documents commerciaux sous le format des schémas XML et des messages EDIFACT.

Les responsables de la mise en œuvre des systèmes d'information logistique peuvent assurer les services concernant la demande et l'acceptation des soumissions, l'échange de documents entre acheteurs et fournisseurs, en se référant aux recommandations du CEFAC-ONU, aux conventions et formalités internationales, ainsi qu'aux normes internationales en matière d'éléments de données et de documents et codes.

- Information sur les certificats

Les utilisateurs devraient pouvoir demander et soumettre des informations telles qu'un certificat d'exportation et autres documents délivrés par les autorités publiques aux autorités compétentes.

- Système commun de déclaration

Les utilisateurs devraient pouvoir effectuer les formalités déclaratives sous forme électronique et procéder à leur transmission au moyen d'un lien à un dispositif de guichet unique.

Les responsables de la mise en œuvre des systèmes d'information logistique peuvent assurer les services concernant l'information sur les certificats et le système commun de déclaration en se référant aux recommandations du CEFAC-ONU, aux conventions et formalités internationales, ainsi qu'aux normes internationales en matière d'éléments de données et de documents et codes énumérés sous la rubrique « Fonction: déclaration à l'importation/l'exportation » (tableau 3) et « Fonction: déclaration au port maritime/à l'aéroport » (tableau 5).

Les systèmes d'information logistique couvrent principalement les processus de planification et d'exécution ainsi que de repérage et suivi du transport. Ces systèmes devraient pouvoir fournir des services sur le flux des informations correspondant au flux matériel des marchandises, en exécutant les processus suivants: *description des services de transport; plan d'exécution du transport; itinéraire de la cargaison; état d'avancement du transport; et statut de transport.*

- Description des services de transport

Il s'agit d'un document annonçant qu'un service de transport est disponible, information le plus souvent communiquée par un fournisseur de services de transport.

- Plan d'exécution du transport

Il s'agit d'un plan convenu entre l'utilisateur d'un service de transport et un fournisseur de services de transport visant à consigner les informations concernant la fourniture d'un service de transport requis. Les entités commerciales peuvent transmettre ce document à leurs partenaires.

- Itinéraire de la cargaison

Les entités commerciales peuvent transmettre l'itinéraire et les délais de livraison d'un article transporté ou plus à leurs partenaires; le plus souvent, le fournisseur du service de transport fournit ces informations à l'utilisateur du service en question.

- État d'avancement du transport (concernant les moyens de transport)

Les partenaires commerciaux peuvent déclarer et collecter des informations sur l'état d'avancement des moyens de transport.

- Statut de transport

Il s'agit d'un document contenant les déclarations sur le statut de transport ou les changements intervenus quant à ce statut (événements) et partagé par un groupe de participants.

Les responsables de la mise en œuvre des systèmes d'information logistique peuvent se référer aux recommandations du CEFAC-ONU, aux conventions et formalités internationales, et aux normes et codes internationaux énumérés sous la rubrique « Fonction: repérage et suivi » (tableau 9).

Tableau 10

Exemple de processus de service de transport et documents et normes recommandés

<i>Processus d'affaires</i>	<i>Données et documents</i>	<i>Normes recommandées</i>
<p>Définir les besoins en matière de service de transport</p> <p>Utilisateur:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chargeur, expéditeur/destinataire - Transitaire, compagnie de transport (chacun des modes de transport) <p>Service de réservation de transport</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transitaire, chargeur, expéditeur/destinataire - Compagnie de transport (chacun des modes de transport) 	<ul style="list-style-type: none"> • Demande de description du service de transport • Description du service de transport 	<p>Messages normalisés EDIFACT/ONU:</p> <ul style="list-style-type: none"> - REQDOC Demande de document - IFTSAI Informations sur les prévisions et la disponibilité du transport <p>Schémas XML:</p> <ul style="list-style-type: none"> - UBL 2.1 XML: Demande de description du service de transport, description du service de transport
<p>Assurer le transport et le suivi</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chargeur, expéditeur/destinataire - Transitaire, compagnie de transport (chacun des modes de transport) 	<ul style="list-style-type: none"> • Demande de plan de transport • Plan de transport • Itinéraire des marchandises 	<p>Messages normalisés EDIFACT/ONU:</p> <ul style="list-style-type: none"> - REQDOC Demande de document - IFTRIN Informations sur les taux de transport et d'acheminement international - IFTMBP Réservation provisoire <p>Schémas XML:</p> <ul style="list-style-type: none"> - UBL 2.1 XML: demande de plan d'exécution du transport, plan d'exécution du transport, itinéraire des marchandises
		<p>Messages normalisés EDIFACT/ONU:</p> <ul style="list-style-type: none"> - IFTSTQ Spécifications concernant le transport multimodal international - IFTSTA Statut de transport multimodal international - MEQPOS Position d'un moyen de transport et d'un équipement - Voir autres messages dans « Fonction: repérage et suivi » <p>Schémas XML:</p> <ul style="list-style-type: none"> - UBL 2.1 XML: demande d'état d'avancement du transport, état d'avancement du transport, demande du statut de transport, statut de transport <p>Autres normes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - GS1/EPCglobal: EPC Information Services Standard (EPCIS, ISO/IEC 19987) - NEAL-NET: Service dynamique de partage d'information sur la localisation des navires – Listes des événements; Service dynamique de partage d'information sur la localisation des conteneurs – Listes des événements

Les systèmes d'information logistique devraient pouvoir collecter et diffuser des statistiques logistiques à l'attention des utilisateurs publics en fournissant un service en matière de *Notification et statistiques*.

- Notification et statistiques

Les informations et les données statistiques d'ordre logistique devraient être accessibles aux utilisateurs des systèmes d'information logistique.

Pour développer cette fonction, les responsables de la mise en œuvre des systèmes d'information logistique peuvent se référer aux recommandations du CEFAC-ONU, aux conventions et formalités internationales, ainsi qu'aux normes internationales (éléments de données et documents) et codes énumérés dans le tableau 11.

Tableau 11

Recommandations utilisables pour l'établissement de la fonction notification et statistiques

Normes recommandées en matière d'éléments de données

Répertoire d'éléments de données commerciales des Nations Unies (UNTDDED, ISO7372)

Bibliothèque des composants communs (CCL-ONU)

Codes recommandés CEFAC-ONU

Rec.3 Code de pays de l'ISO pour la représentation des noms de pays

Rec.5 Abréviations des INCOTERMS: Code alphabétique des INCOTERMS 2000

Rec.7 Représentation numérique des dates, heures et intervalles de temps

Rec.9 Code alphabétique pour la représentation des monnaies

Rec.16 LOCODE/ONU – Code des ports et autres lieux

Rec.19 Codes des modes de transport

Rec.20 Codes des unités de mesure utilisées dans le commerce international

Rec.21 Codes des types de fret, des emballages et des matériaux d'emballage

Rec.28 Codes des types de moyens de transport

Documents recommandés

GESMES Statistique générique

RDRMES Notification des données brutes

CLASET Jeu d'informations de classification

Normes en matière de données

Les normes internationales recommandées en tant que références pour la mise en œuvre des normes en matière de données sont les suivantes:

Tableau 12

Recommandations utilisables pour la mise en œuvre des normes en matière de données

Messages EDIFACT/ONU	Les messages normalisés sont spécifiés et énumérés dans le Répertoire des Nations Unies pour l'échange de données commerciales (UNTDID), publié par le CEFAC-ONU.
Recommandations CEE-ONU relatives aux codes	Les codes normalisés sont recommandés dans les recommandations 3, 5, 7, 8, 9, 10, 16, 17, 19, 20, 21, 23, 24 et 28 du CEFAC-ONU.
Répertoire des données commerciales des Nations Unies (UNTDDED) et Bibliothèque des composants communs (CCL-ONU)	Les éléments de données normalisés et la liste des codes utilisateurs sont spécifiés et énumérés dans le Répertoire des données commerciales des Nations Unies (UNTDDED). Les composants communs normalisés, les entités commerciales, les types de données sont spécifiés et énumérés dans la Bibliothèque des composants communs (CCL-ONU).
NEAL-NET	Les données normalisées relatives à la localisation des navires, à la localisation des conteneurs et à l'interface d'interrogation sont spécifiées dans Neal-Net.
Modèle de données de l'OMD	Le modèle de données de l'OMD contient un modèle de processus d'affaires, un modèle d'informations, des codes internationaux normalisés, des jeux de données harmonisés et des messages/schémas XML.
Code SH de l'OMD	Le code des marchandises (Système Harmonisé) est spécifié dans la Convention internationale sur le système harmonisé de désignation et codification des marchandises.
Numéro OMI d'identification du navire	Le numéro OMI d'identification du navire fait l'objet de la Rec. 10 du CEFAC-ONU.
Formulaires de l'OMI	Les formulaires de l'OMI sont des formulaires FAL normalisés qui comprennent les suivants: « Déclaration générale », « Déclaration de la cargaison », « Déclaration des provisions de bord », « Déclaration des effets et marchandises de l'équipage », « Liste de l'équipage », « Liste des passagers » et « Manifeste de marchandises dangereuses ».
IATA: Cargo IMP et Cargo XML	Les 77 messages EDI dont l'utilisation s'est généralisée dans le secteur du fret aérien sont mentionnés dans les spécifications de messages, qui comprennent les éléments de données intégrés, les codes d'abréviation, et les capacités d'impression de la fonction de recherche avancée. Le système Cargo XML est vivement recommandé.
SWIFT	Les messages financiers normalisés sont définis par la SWIFT, la Société internationale de télécommunications financières interbancaires.

GS1/EPCglobal	Les événements normalisés XML sont spécifiés par la norme EPCIS de GS1 (ISO/IEC 19987), et les éléments de vocabulaire normalisés sont spécifiés dans le GS1 EPCIS CBV (ISO/IEC 19987).
UBL	Le langage universel d'affaires (UBL) consiste en une bibliothèque de schémas XML pour les composants de données tels que « Adresse », « Article » et « Paiement », ainsi qu'un jeu de schémas XML pour les documents commerciaux courants tels que « Commande », « Avis d'expédition » et « Facture ».

Mécanismes de coopération

Au niveau national, une coopération efficace avec les organismes publics est fondamentale pour la mise en œuvre des systèmes d'information logistique. Afin d'appuyer ce processus, il est important d'avoir un organisme désigné à sa tête et dont le rôle principal sera d'établir et de maintenir une coordination entre toutes les autorités et entités participantes pour assurer le succès de cette mise en œuvre.

La coopération entre les gouvernements est capitale pour l'interconnexion de leurs systèmes d'information logistique nationaux respectifs en vue de l'établissement de systèmes transnationaux/internationaux. En l'occurrence, les organismes responsables des pays participants travailleront en coopération pour mettre en place et gérer la plateforme transnationale/internationale. Cette coopération pourra prendre la forme d'un mécanisme régional doté de réunions régulières d'experts de différents aspects relatifs au fonctionnement et à l'évolution de cette plateforme.

Pour assurer le bon fonctionnement et l'évolution continue du système aux niveaux tant national que transnational/international, il est important d'allouer des ressources suffisantes en termes d'expertise technique et de réunions de travail régulières, ce qui permettra des échanges fructueux, constants et réguliers entre le secteur public et le secteur privé.

2. Éléments importants à examiner

2.1 Harmonisation des systèmes/données

L'harmonisation et la reconnaissance mutuelle des normes peut renforcer la disponibilité et la gestion de l'information, simplifier les flux d'information entre les partenaires privés et les gouvernements, et réduire la complexité du processus de l'observation des normes en rationalisant les processus ainsi qu'en évitant des normes inutiles et incompatibles. Une logistique efficace et efficiente conduit à la réduction globale des coûts pour toutes les parties.

Les formalités, procédures, opérations et documents exigés à l'échelon national devraient être rationalisés et aménagés pour améliorer l'interopérabilité entre les systèmes. Le secteur privé comme le secteur public devraient adapter leurs systèmes existants respectifs pour les rendre conformes aux conventions, normes et pratiques internationales.

Au niveau national, les différents systèmes existants du secteur public comme du secteur privé peuvent être reliés par une « plateforme de liaison » afin d'accéder à un guichet unique. De même, une telle « plateforme de liaison » peut être développée pour mettre en relation les systèmes

d'information logistique nationaux de différents pays afin d'assurer l'interconnectivité internationale/transnationale des systèmes.

La mise en œuvre de l'harmonisation des systèmes/données comporte trois grandes phases:

- **Cadre analytique:** la première phase a pour objet d'examiner et d'établir un cadre de système large en élaborant des scénarios cibles. Le champ d'application, les rôles et les relations des scénarios devraient être identifiés et définis. Les échanges et les activités de collaboration entre les parties prenantes concernées des autorités publiques et du secteur privé sont vivement encouragés de telle manière que les différences entre les spécificités et les aspects techniques de toutes ces parties prenantes soient recensées et examinées.
- **Modélisation des processus d'affaires et des règles d'affaires:** au cours de la deuxième phase, les responsables de la conception et de la mise en œuvre des systèmes devraient mettre l'accent sur l'harmonisation du modèle d'affaires, c'est-à-dire sur la normalisation des processus d'affaires et des règles d'affaires.

Un processus d'affaires est une séquence de tâches/activités qui contribuent (directement ou indirectement) à la valeur ajoutée d'un service ou d'un produit. Un processus peut être transversal et couvrir plusieurs fonctions d'affaires. Les règles d'affaires sont des listes de déclarations décrivant les opérations, définitions et contraintes applicables aux personnes, aux processus, au comportement des entreprises et aux systèmes d'information dans une organisation.

Les règles d'affaires sont tirées du processus d'affaires et peuvent définir les activités d'une manière flexible et configurable de manière à s'adapter à l'évolution rapide des environnements commerciaux. Un processus d'affaires relativement stable et des règles d'affaires flexibles permettent aux concepteurs et aux responsables en la matière de modifier la mise en œuvre d'un processus d'affaires plus facilement, sans avoir à le changer et à le redéployer.

La « réutilisation » peut être une manière efficace et simple de mettre en œuvre un système ou de jeter les bases en vue d'une normalisation. Un jeu de règles d'affaires peut être utilisé pour élaborer des composants normalisés pour des modules de base réutilisables permettant aux participants à la chaîne d'approvisionnement de développer leurs systèmes d'information en s'appuyant sur le même processus d'affaires normalisé. La normalisation des processus d'affaires et des règles d'affaires simplifie également la cartographie des données/systèmes, rendant ainsi possible l'interopérabilité.

Les principaux outils et spécifications de référence pour la modélisation des processus d'affaires et l'extraction des règles d'affaires sont les suivants: la méthode de modélisation du CEFAC-ONU (UMM), le modèle de données de l'OMD, les spécifications relatives aux processus d'affaires (BRS) et la cartographie de spécification des exigences (RSM) du CEFAC-ONU. Les autres outils, tels que les outils UML élaborés par les organisations internationales, peuvent également être utilisés.

- **Normalisation de l'information:** le troisième niveau d'harmonisation fait intervenir la normalisation du modèle d'information. Un modèle d'information est un schéma conceptuel

de représentation de concepts et des relations, contraintes, règles et opérations permettant de spécifier la sémantique des données pour un domaine d'application particulier. Il peut fournir une définition cohérente des significations et de l'interconnexion des données à partir d'une approche sémantique afin de partager, intégrer et gérer les données. Le modèle d'information doit être élaboré en vue de transformer le flux de travail en flux de données ou échanges de données entre activités.

La modélisation de l'information consiste en une définition du champ d'application, une analyse des besoins d'information et la transformation des besoins d'information en un modèle conceptuel. Les schémas UML et XML sont recommandés pour l'élaboration d'un modèle d'information.

2.2 Coopération entre les organisations responsables de l'établissement des normes et les entreprises

Lors de la conception, de l'établissement et de l'exploitation des systèmes d'information logistique, il est important d'examiner les recommandations, normes et outils ayant déjà été élaborés par les organismes intergouvernementaux et les organisations internationales tels que la CEE, la CNUCED, l'OMD, l'OMI, l'OACI et la CCI. La coopération avec ces organisations est également très importante dans la mesure où: i) elle permet d'informer des mises à jour toutes les parties intéressées; et ii) elle permet à certaines normes régionales émergentes telles que les normes e-Freight et NEAL-NET d'être incorporées aux normes existantes ou aux nouvelles normes ISO et ONU.

La collaboration entre les responsables de la mise en œuvre des systèmes et les parties prenantes concernées en vue d'harmoniser les normes est essentielle si l'on veut éviter les divergences et les chevauchements entre normes nationales et transnationales, et ce au profit de tous les acteurs du commerce international, de la logistique et de la chaîne d'approvisionnement.

Annexe VI

Objectifs, cibles et indicateurs régionaux en matière de sécurité routière pour l'Asie et le Pacifique (2016-2020)*

<i>Objectifs et cibles</i>		<i>Indicateurs de résultats</i>
But général: réduire de 50 % le nombre des décès et des traumatismes graves sur les routes d'Asie et du Pacifique pendant la période 2011-2020.		
a) Réduire les taux de décès de 50 % entre 2011 et 2020.	1)	Nombre d'accidents de la route mortels (et taux de décès pour 100 000 habitants) ^a .
b) Réduire les taux de traumatismes graves dus aux accidents de la route de 50 % de 2011 à 2020.	2)	Nombre de victimes d'accidents de la route gravement blessées (et taux de traumatismes pour 100 000 habitants).
Objectif 1: Faire de la sécurité routière une priorité politique		
a) Élaborer une politique/stratégie de sécurité routière, désigner un organisme directeur et exécuter un plan d'action.	3)	Informations sur la politique, la stratégie et le plan d'action relatifs à la sécurité routière existants à l'échelon national et leur mise en œuvre ^a .
	4)	Nom de l'organisme directeur désigné chargé de la sécurité routière ^a . Description des responsabilités des organismes publics locaux, régionaux et nationaux, y compris du mécanisme de coordination connexe au niveau national.
	5)	Rapports nationaux sur la sécurité routière ou rapports d'évaluation des effets des programmes publics.
b) Mobiliser des ressources financières et humaines suffisantes pour l'amélioration de la sécurité routière.	6)	Informations sur le montant des financements et le nombre de personnels qualifiés affectés aux projets et programmes de sécurité routière (de sources publiques, privées et des donateurs) et à la recherche-développement pour créer un environnement routier plus sécurisé.
Objectif 2: Rendre les routes plus sûres pour les usagers de la route vulnérables: enfants, personnes âgées, piétons, utilisateurs de véhicules non motorisés, motocyclistes et personnes handicapés		
a) Réduire de 50 % le taux de décès de piétons sur les routes.	7)	Nombre de décès de piétons ^a .
b) Accroître le nombre de passages piétons sûrs (passages souterrains, passerelles ou feux de signalisation, par exemple).	8)	Nombre de nouveaux passages piétons sûrs ou d'aménagements en cours ou en projet.

* La présente annexe est publiée sans avoir été soumise au service de l'édition.

<i>Objectifs et cibles</i>	<i>Indicateurs de résultats</i>
c) Faire en sorte que le port du casque devienne la règle et imposer des normes minimales de qualité pour les casques, afin de réduire le taux de décès de motocyclistes de 50 % (ou de l'abaisser en dessous du taux moyen dans la région de la CESAP).	9) Nombre de décès de motocyclistes et taux de décès de motocyclistes pour 100 000 habitants ^a . 10) Textes législatifs ou réglementaires existants sur le port obligatoire du casque spécifiant des normes de qualité minimales pour les casques. Informations sur le port du casque (pourcentage) ^a .
d) Appliquer des mesures de sécurité minimales pour les enfants afin de réduire de 50 % le taux de décès d'enfants.	11) Nombre de décès d'enfants dans des accidents de la route. 12) Textes législatifs ou réglementaires existants prévoyant des mesures de sécurité pour les enfants dans les voitures (dispositifs de retenue) et sur les motocycles (casques pour enfants) ^a . 13) Utilisation des dispositifs de retenue et des casques pour enfant (pourcentage) ^a .
e) Donner à tous les écoliers des notions fondamentales de sécurité routière.	14) Programmes d'éducation sur la sécurité routière, existants ou prévus, dans le système scolaire, niveau auquel ils commencent et portée des programmes.
f) Veiller à ce que les personnes âgées et les personnes handicapées aient accès à des transports sûrs.	15) Informations sur l'accès à des transports sûrs pour les personnes âgées et les personnes handicapées.
Objectif 3: Rendre les routes plus sûres et réduire la gravité des collisions (routes « intuitives » et routes « pardonnant les erreurs éventuelles des usagers »)	
a) Prévoir des audits de sécurité à tous les stades de la construction des routes dès la conception, effectuer des inspections de la sécurité des routes, effectuer les travaux d'amélioration nécessaires et procéder à des aménagements aux endroits dangereux.	16) Nombre d'audits de sécurité routière effectués lors de la conception de routes, la construction de nouvelles routes et à l'occasion de travaux d'aménagement importants, et informations à leur sujet ^a . 17) Nombre de programmes d'aménagement routier destinés à tenir compte du risque d'erreur humaine (suppression des points noirs, élimination d'obstacles situés au bord des routes ou aménagement de dispositifs de protection par exemple).

<i>Objectifs et cibles</i>		<i>Indicateurs de résultats</i>	
b)	Accroître l'espace routier séparé/sûr destiné aux piétons et aux cyclistes dans les zones urbaines et périurbaines (s'il y a l'espace nécessaire).	18)	Longueur des trottoirs et des pistes cyclables existants, exprimée en kilomètres pour 100 000 habitants ou pour 10 000 km de route (sur les routes et dans les agglomérations). Programme de construction de trottoirs et de pistes cyclables.
Objectif 4: Rendre les véhicules plus sûrs et encourager une publicité automobile responsable			
a)	Rendre le contrôle périodique des véhicules routiers obligatoire et faire respecter les règles à ce sujet (en commençant par les zones urbaines).	19)	Existence de textes législatifs ou réglementaires sur l'inspection des véhicules, la fréquence de l'inspection (annuelle), le nombre d'installations d'inspection des véhicules et d'organisations responsables des inspections.
b)	Veiller à ce que les normes de sécurité des nouveaux véhicules soient conformes aux normes internationales.	20)	Dispositions législatives et réglementaires spécifiant les normes de sécurité des véhicules et leur application.
Objectif 5: Améliorer aux niveaux national et régional les systèmes de sécurité routière, la gestion de la sécurité routière et la mise en application des règles pertinentes			
a)	Ratification et mise en œuvre des instruments des Nations Unies sur la sécurité routière ou adhésion à ces derniers.	21)	Informations sur l'adhésion aux instruments des Nations Unies sur la sécurité routière ou sur leur ratification ^a .
b)	Mettre en place une base de données nationale (informatisée), ainsi qu'un dispositif de signalement mobile si possible, permettant de fournir des informations sur les accidents.	22)	Informations concernant la base de données intégrée sur la sécurité routière mise en place et sur les organisations responsables.
		23)	Existence de définitions des notions de « nombre de morts sur les routes » et de « traumatismes graves » utilisées à des fins de collecte de données et indications précisant si ces définitions sont basées sur les celles retenues au niveau international.
c)	Viser à assurer la sécurité routière au stade de planification du réseau routier.	24)	Informations concernant la prise en compte de la sécurité routière au stade de planification du réseau routier.
d)	Adoption de lois et réglementations relatives au port obligatoire du casque et de la ceinture de sécurité, à la conduite en état d'ivresse, à l'utilisation du téléphone portable et aux limitations de vitesse.	25)	Informations sur les textes législatifs ou réglementaires relatifs au port du casque et sur leur respect (comprenant des pourcentages) ^a .

<i>Objectifs et cibles</i>		<i>Indicateurs de résultats</i>	
		26)	Informations sur les textes législatifs ou réglementaires concernant le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation des téléphones portables, ainsi que sur le respect de ces textes (comprenant des pourcentages) ^a .
		27)	Informations sur les textes législatifs ou réglementaires relatifs à l'alcool au volant et aux limitations de vitesse, ainsi que sur le respect de ces textes ^a .
e)	Permettre l'action pénale sur la base d'un contrôle positif de l'alcoolémie (alcootest et/ou tests comportementaux).	28)	Informations sur les règles en vigueur et les types de test utilisés pour le contrôle de l'alcoolémie, ainsi que sur les seuils d'alcoolémie fixés et autorisant des poursuites pénales ^a .
f)	Généraliser l'allumage permanent des feux avant pour les motocyclistes.	29)	Informations sur les textes législatifs ou réglementaires relatifs à l'allumage des feux avant des motocycles en mouvement.
g)	Accroître la réactivité des services d'urgence après un accident et améliorer les capacités des systèmes de santé et autres pour leur permettre de fournir des soins d'urgence appropriés et des services de réadaptation rapides pour les victimes d'accident.	30)	Informations sur la mise en place d'un numéro national unique pouvant être utilisé en cas d'urgence, notamment en cas d'accident de la route ^a .
		31)	Informations sur les services de réadaptation.
h)	Appliquer les nouvelles technologies à la gestion de la circulation et aux systèmes de transport intelligents, y compris les systèmes de navigation, pour limiter les risques de collisions et maximiser l'efficacité des interventions.	32)	Informations sur l'utilisation de systèmes de transport intelligents aux fins de l'amélioration de la sécurité routière.

Objectif 6: Améliorer la coopération et promouvoir les partenariats

a)	Encourager et reconnaître les initiatives parrainées par le secteur privé.	33)	Nombre de grands partenariats dans le domaine de la sécurité routière, financement (secteur privé et initiatives public-privé).
b)	Établir de nouveaux partenariats avec les organisations non gouvernementales et renforcer ceux qui existent.	34)	Nombre de grands partenariats avec des organisations non gouvernementales, portée et financement.

Objectif 7: Faire du réseau de la Route d'Asie un modèle de sécurité routière

a)	Réduire le nombre total de décès et d'accidents sur le réseau de la Route d'Asie.	35)	Nombre total de décès et d'accidents sur le réseau de la Route d'Asie dans chaque pays, par an ^a .
----	---	-----	---

<i>Objectifs et cibles</i>		<i>Indicateurs de résultats</i>	
b)	Réduire le nombre de décès sur l'ensemble des tronçons du réseau de la Route d'Asie à moins de 100 morts par milliard de véhicules-kilomètre.	36)	Nombre de décès par milliard de véhicules-kilomètre pour chaque tronçon du réseau de la Route d'Asie, par an ^a .
c)	Consacrer davantage de ressources aux mesures liées à la sécurité routière sur le réseau de la Route d'Asie.	37)	Montant des ressources procurées par les gouvernements et les donateurs pour les travaux d'amélioration de la sécurité routière sur les tronçons de la Route d'Asie.
d)	Procéder à des aménagements sur des tronçons de la Route d'Asie pour atténuer la gravité des dommages en cas d'accident; faire la démonstration des meilleures pratiques.	38)	Informations sur un programme d'évaluation et de notation de la sécurité routière pour le réseau de la Route d'Asie.
Objectif 8: Sensibiliser le grand public, les jeunes et les conducteurs par une éducation efficace en matière de sécurité routière			
a)	Exécuter des campagnes de sensibilisation et des programmes de formation ciblés.	39)	Informations sur le nombre de campagnes de sensibilisation et de programmes de formation sur la sécurité routière organisés dans les pays.
b)	Adoption de politiques visant à réduire le nombre d'accidents liés à une activité professionnelle.	40)	Informations sur les politiques visant à réglementer et améliorer les conditions de travail des conducteurs professionnels.

Source: Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique.

^a Données partiellement ou intégralement disponibles dans le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015*, la base de données sur la Route d'Asie ou les documents des Nations Unies.