

**RÉSOLUTION N° 99/2 SUR LA LEVÉE DES ENTRAVES  
LORS DES PASSAGES AUX FRONTIÈRES  
POUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES**

[CEMT/CM(99)3/FINAL]

Le Conseil des Ministres des Transports de la CEMT, réuni à Varsovie les 19 et 20 mai 1999 :

**VU :**

- les Résolutions n° 50 de 1984, et n° 94/5 de 1994, sur la levée des entraves au transport international de marchandises, et les rapports de suivi sur la mise en œuvre de ces Résolutions [CEMT/CM(99)7 et 8/FINAL] ;
- les paragraphes pertinents des Déclarations de Crète et d'Helsinki, en particulier le paragraphe C.3 de la Déclaration de Crète, qui stipule :  
  
« Le franchissement des frontières devrait être facilité progressivement, jusqu'à ce que tous les obstacles non nécessaires au transport aient été éliminés ».

**SOULIGNANT :**

- que des efforts restent nécessaires pour réduire les temps d'attente aux frontières, tous modes confondus, ainsi que pour réduire les coûts et contretemps supplémentaires qui en résultent ;
- que si persistent de longues attentes lors des passages aux frontières, les conducteurs et leurs camions ainsi que les trains eux-mêmes, peuvent devenir des cibles pour les criminels et les candidats à l'immigration clandestine.

**REAFFIRMANT** la nécessité de prendre des mesures destinées à faciliter les contrôles aux frontières tant pour le transport ferroviaire et les voies de navigation intérieures que pour le transport routier, mais réaffirmant que les problèmes et solutions sont différents dans chaque cas.

**CONSIDÉRANT :**

- la poursuite de l'expansion rapide du trafic de marchandises et de voyageurs entre l'Europe occidentale et les économies en transition d'Europe centrale et orientale, et les pressions qui en résultent lors des passages aux frontières, en particulier aux frontières extérieures de l'Espace Economique Européen (EEE) ;
- le caractère fondamental d'une formation des conducteurs adaptée au transport international ;

- la nécessité que les autorités appliquent des contrôles douaniers et d’immigration pour empêcher les activités de contrebande et l’immigration clandestine ;
- le besoin d’une coopération étroite entre les autorités et le monde des entreprises, de telle sorte que les besoins et contraintes de chaque partie soient mieux compris et traités avec efficacité.

**NOTE :**

- que des progrès notables ont été réalisés sur la voie de l’abolition des contrôles aux frontières depuis l’adoption de la Résolution de la CEMT n° 94/5, du fait de l’achèvement du Marché unique de l’Union Européenne et de la création de l’EEE ;
- que d’importants progrès ont été accomplis par les pays Membres de la CEMT en Europe centrale et orientale, tant de manière unilatérale qu’en coopération avec les pays voisins, pour cerner et traiter les difficultés lors des passages aux frontières ;
- que le système de financement international en place permet de faire face aux contraintes d’infrastructure qui subsistent ;
- que les conventions et organisations qui régissent le transport international, y compris celles développées par la CEE/ONU, offrent déjà le cadre à l’intérieur duquel surmonter les problèmes actuels ;
- qu’à l’avenir, le rythme des progrès dépendra de la volonté politique des gouvernements responsables (*pour instaurer des procédures communes de dédouanement, par exemple*) ;
- que, malgré les efforts déployés depuis 1995, l’attente reste de règle lors de nombreux passages aux frontières.

**DECIDE** de réaffirmer les engagements pris dans la Résolution de la CEMT n° 94/5 sur la levée des entraves au transport international de marchandises.

**RECOMMANDE :**

**En ce qui concerne les chemins de fer :**

- que les chemins de fer agissent rapidement pour réduire les retards dans les services de fret internationaux, d’une manière qui soit rentable, et agissent en accord avec les objectifs acceptés sur le plan international dans l’accord sur les liaisons internationales de transport combiné de la CEE/ONU (AGTC, dans lequel le temps maximum d’arrêt à la frontière est fixé à 30 minutes) et dans la Résolution 248 de la CEE/ONU sur les temps d’arrêts aux frontières des trains-navettes (qui fixe une limite maximale de 60 minutes) ;
- que des efforts soient faits pour transférer, autant que possible, les procédures non ferroviaires (telles que les formalités de douane) aux postes d’origine et de destination plutôt qu’aux frontières ;

- que, lorsque les contrôles douaniers sont effectués aux frontières, ils soient faits en même temps par les autorités des deux pays concernés ;
- que les gouvernements accroissent l'indépendance de gestion des entreprises ferroviaires en ce qui concerne les opérations internationales dans le sens le plus large, de telle sorte que les décisions d'investissement ayant trait à l'amélioration des opérations de franchissement des frontières (e.g. rationalisation des opérations de triage, fusion des aires de triage de chaque côté des frontières, achat de locomotives multi-courant, matériel roulant à double gabarit, construction de voies ou de postes de transbordement, ...) puissent être faites sur une base commerciale dans un environnement de marché international ;
- que, dans le cas où les gouvernements continuent d'exercer un contrôle sur la gestion des opérations ferroviaires, ils cherchent à rationaliser les opérations de triage, autant que possible tout au long du trajet (et pas seulement aux frontières), et à améliorer la transmission des données entre les réseaux ;
- que tous les gouvernements prennent en considération les rôles possibles pour coordonner les chemins de fer et fournir une assistance aux chemins de fer pour développer des systèmes adéquats de technologie intégrée de l'information destinés à transmettre les données entre les réseaux.

#### **En ce qui concerne les transports routiers :**

##### *Aux autorités compétentes :*

- que, lorsque des attentes ont été constatées, les pays Membres déclarent un objectif de réduction de la durée des formalités, une réduction de 50 pour cent du temps moyen d'attente sur un ou deux ans pour commencer, avec pour objectif général de ne pas dépasser une heure d'attente dans les cinq ans à venir. Des objectifs devraient aussi être établis pour réduire les temps d'attente pendant les heures de pointe. Ces objectifs devraient faire l'objet d'une large diffusion auprès des usagers des douanes, voire d'une publication ;
- que les pays Membres intensifient leurs efforts pour harmoniser et simplifier encore les formalités de contrôle des véhicules et des marchandises aux postes frontières, que ce soit par des accords bilatéraux ou multilatéraux ;
- que tous les pays Membres s'emploient à simplifier les catégories de taxes, droits et redevances perçus lors des passages aux frontières et veillent à la transparence de leur administration, de façon à assurer un service intégré aux frontières ;
- que les pays Membres définissent clairement la répartition des tâches et la coordination entre les agents des différents services présents aux postes frontières afin d'éviter la répétition des contrôles et des formalités et qu'ils limitent les autorités présentes aux frontières à celles s'occupant des contrôles douaniers et frontaliers. A cette fin, le recrutement d'un agent gestionnaire à la frontière devrait être envisagé ;
- que les pays Membres devraient être conscients des risques et prendre les mesures nécessaires afin d'éviter les pratiques illégales aux frontières.

***Aux autorités douanières :***

- que les formalités douanières soient encore simplifiées, notamment dans la documentation des marchandises en transit, pour la majorité des véhicules qui franchissent les postes frontières ;
- que les pays Membres de la CEMT qui ont une frontière en commun coopèrent sur une base bilatérale pour gérer conjointement le franchissement des frontières, le dédouanement, ou l'exécution de contrôles synchronisés ;
- que, lorsqu'ils ne le font pas déjà, les pays Membres adoptent les techniques d'analyse des risques et de sélection afin de cibler efficacement les véhicules à contrôler en détail.

**En ce qui concerne les transports combinés :**

- qu'en ce qui concerne les opérations de transport combiné, conformément aux décisions prises antérieurement et notamment à Copenhague [CEMT/CM(98)15/FINAL], des dispositions nécessaires soient prises pour mener les contrôles douaniers et assimilés (y compris les contrôles vétérinaires et phytosanitaires) autant que possible aux points de chargement et de déchargement, afin d'accélérer les opérations de transport combiné, raccourcir les délais de livraison et rendre fiables les horaires de transport combiné.

**D'une manière générale :**

***Aux autorités chargées du financement :***

- que les investissements internationaux dans les infrastructures soient liés à la mise en œuvre des réformes des procédures et à des objectifs de réduction des temps d'attente des véhicules.

***Aux Ministres des transports :***

- que les Ministres des transports des pays Membres de la CEMT fassent tout ce qui est en leur pouvoir, en coopération avec les autres Ministres intéressés, pour mettre en œuvre ces recommandations de toute urgence, en vue de lever tous les obstacles non nécessaires au transport sur les corridors les plus importants d'ici à 2005.

**CHARGE :**

- le Comité des Suppléants de suivre la mise en œuvre de cette résolution et de faire rapport au Conseil d'ici à 2003 ;
- le Secrétariat de la CEMT de diffuser largement la présente Résolution, en premier lieu à l'ensemble des Autorités concernées.