

Fonds d'affectation spéciale pour les négociations sur la facilitation du commerce Note technique No. 8

Liberté de transit et arrangements de transit régional

Contexte

Le commerce international nécessite souvent le passage de marchandises à travers le territoire d'autres États. Pour les pays et les régions sans accès à la mer, le transit via le territoire d'autres États pour accéder aux marchés internationaux et aux services de transport constituent une condition indispensable pour leur intégration dans l'économie mondiale. Le droit de passage par d'autres pays et la simplification des procédures de transit sont particulièrement importants pour le développement économique de pays qui n'ont pas accès à la mer.

La liberté de transit en tant que principe de droit international¹ provient de l'accès à la mer pour les pays-enclavés. Les marchandises, les moyens de transport et les personnes doivent jouir de la liberté de transit afin d'avoir accès à la mer. Cet accès a fait l'objet de diverses conférences internationales et plusieurs conventions internationales desquelles s'est constituée la base du principe de liberté de transit, notamment : le Statut de Barcelone sur la liberté de transit (1921), l'article V du GATT de 1947, la Convention de New York sur le commerce de transit des pays sans accès à la mer (1965) et la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer (CNUDM III, 1982).

Cependant, la capacité à jouir de la liberté de transit est limitée par la souveraineté des États sur leur territoire et pour cette raison, la question du droit de transit et le devoir de l'État de transit de permettre le transit à travers son territoire demeure une problématique épineuse en droit international. De fait, les textes de la Convention de New York et de la CNUDM III stipulent que l'exercice du droit d'accès à la mer libre et illimité ne nuira en aucune manière aux intérêts légitimes de l'État de transit. En conséquence, il est convenu que, malgré la liberté de transit, il existe aussi un droit pour l'État de transit d'établir des règles à respecter pour se voir accorder le droit d'accès ou de transit. De tels droits régulent les conditions et les modalités de l'exercice de cette liberté et sont en général soumises à des négociations bi ou multilatérales.

Problèmes de mise en œuvre

Droits de trafic et accès

D'une manière générale, les droits de trafic du transit régulent l'accès à un territoire. Ils font l'objet de négociations entre les États et font partie d'accords bilatéraux, régionaux ou multilatéraux sur le transit ou le transport transfrontalier, y compris les quotas et les permis, et d'autres aspects concernant les opérations de transit.

¹ Les principes de droit se distinguent des règles. Il est largement reconnu que les principes constituent des normes générales élevées qui sont le fondement des autres normes, y compris les lois. Les lois par contre sont explicites et précises. Le principe de la liberté de transit, et les lois plus précis et explicites de régissant le droit de trafic sont donc des normes complémentaires qui régulent la circulation de transit.

D'un point de vue opérationnel, un transit implique des marchandises, des services, des opérations, des véhicules ou d'autres moyens de transports et de l'infrastructure. Le transit doit donc se conformer aux diverses réglementations nationales, dont les lois sur la circulation et le transport, les exigences en matières de permis et de sécurité des véhicules, les lois environnementales et celles d'immigration.

Accords bilatéraux, régionaux et plurilatéraux

De nombreux accords de transit et de transport bilatéraux ont été signés. Ils font généralement référence à la pratique et aux règles internationales en vigueur et contiennent des dispositions qui déterminent l'étendue de l'application de la liberté de transit (p.ex. en incluant les personnes ou non), qui régulent les permis et les quotas, les procédures et les documents, les visas, les permis de conduire, la coopération transfrontalière, le règlement de différends, les spécifications techniques des véhicules et les certificats techniques, l'assurance responsabilité des véhicules à moteur, les questions de transit douanier, etc.

Récemment, une tendance des accords bilatéraux à comprendre des dispositions sur la sécurité routière s'est développée, avec pour objectif d'atténuer les risques d'accident et la nuisance envers la population, ainsi que pour garantir la responsabilité financière en cas d'accident.

Parallèlement aux accords bilatéraux, une autre tendance récente est la recherche de solutions plus étendues au niveau régional avec pour but d'établir ou d'améliorer le transit intégré et harmonisé ainsi que les systèmes de transport afin de soutenir l'intégration économique régionale. Ces accords régionaux couvrent certains éléments comme l'harmonisation régionale des procédures et des documents de transit douanier, la coopération régionale entre les autorités, notamment aux postes frontaliers, et les systèmes de garantie de transit douanier.

Parmi les exemples d'accords régionaux, on trouve l'Accord cadre de l'ASEAN sur la facilitation des marchandises en transit, l'Accord cadre de transport en transit d'ECO, le protocole de transport de SADC et le Memorandum d'accord de la SACU sur le transport routier.

Arrangements de corridor de transit

Une approche complémentaire aux accords de transit qui a évolué ces dernières années se fonde sur les arrangements de corridors de transport et de transit. Bien que limités à une zone géographique, ils constituent des approches inclusives à tous les niveaux qui permettent le développement d'une bonne infrastructure physique et de procédures simples et harmonisées le long d'un corridor de transit entre plusieurs pays, y compris toutes les parties intéressées, publiques ou privées. Le corridor de la Baie de Walvis et celui de Maputo sont des exemples d'arrangements de corridors transfrontaliers existants qui visent à augmenter la coopération parmi les utilisateurs et les prestataires de service.

Restrictions générales sur la liberté de transit

Il est reconnu que, se fondant sur le droit international en vigueur, la liberté de transit et la liberté d'accès à la mer ne peuvent pas être complètement restreintes par l'État de transit. Les restrictions absolues sont uniquement considérées légales si elles sont

appliquées de manière temporaire et à titre exceptionnel – justifiées par la guerre et les troubles civils.

En outre, il est possible de restreindre l'accès à certaines catégories de biens en se fondant sur la sécurité et la protection de la santé publique (Statut de Barcelone) et du moral public ainsi que des maladies végétales ou animales (Convention de New York). De telles restrictions sur les marchandises en transit peuvent comprendre le trafic d'armes et de drogues.

La liberté de transit comprend également les moyens de transport. Alors que des conventions et des textes légaux font une liste exhaustive des moyens de transport, l'article V du GATT ne le fait pas. Il est donc entendu que les États peuvent inclure dans leurs accords respectifs bilatéraux et régionaux des restrictions sur les moyens de transport qui bénéficient de la liberté de transit, comme l'interdiction d'utiliser les voies navigables intérieures. Implicitement, cela signifie aussi que le transit dans le contexte du GATT s'étend également à des modes de transports tels que les oléoducs, les gazoducs et les réseaux électriques.

Références et outils

Organisation mondiale des douanes (OMD)

Convention internationale sur la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (amendée) – Convention de Kyoto révisée de 1999

Cadre de normes SAFE, juin 2007

Ces textes ainsi que d'autres conventions, accords et documents internationaux de l'OMD se trouvent à l'adresse suivante : <http://www.wcoomd.org/fr/>

Instruments de la CEE-ONU

Les outils destinés à faciliter l'échange d'informations et de données entre agences comprennent :

La Formule cadre des Nations-Unies pour les documents commerciaux (UNLK, ISO 6422, voir www.unece.org/cefact)

Le Répertoire des éléments de données de Nations-Unies (UNTDED, ISO 7372, voir www.unece.org/cefact)

L'Échange de Données Informatisé pour l'Administration, le Commerce et le Transport des Nations Unies (UN/EDIFACT voir www.unece.org/trade/untdid/welcome.html)

Une autre norme pertinente est la recommandation 33 sur le Guichet Unique de l'UN/CEFACT (voir www.unece.org/cefact/recommendations/rec_index.htm)

La Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (voir www.unece.org/trans)

La Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières

Afin de faciliter la circulation internationale des marchandises, la présente Convention vise à réduire les exigences d'accomplissement des formalités ainsi que le nombre et la durée des contrôles par, notamment, la coordination nationale et internationale des procédures de contrôle et de leurs modalités d'application. Voir <http://www.unece.org/trans/conventn/harmonf.pdf>

TIR Convention

The TIR Convention stipulates that goods carried under the TIR procedure in approved and sealed road vehicles, or a combination of vehicles and containers, are not subject to Customs examination, unless irregularities are suspected. The Convention reduces the regular requirements of national transit procedures, while avoiding the need for physical inspection during transit, other than checking seals and the external conditions of the load compartment or container. In addition, it dispenses with the need to operate national guarantees and national systems of documentation. See www.unece.org/trans/bcf/tir/welcome.html.

ASYCUDA

SYDONIA est un système de gestion de douanes automatisé qui couvre la plupart des procédures de commerce extérieur. Le système, développé par la CNUCED traite les manifestes, les déclarations de douane, les procédures de comptabilité, le transit et les régimes suspensifs. SYDONIA génère des données commerciales pouvant être employées pour des analyses statistiques et économiques. Voir www.asycuda.org.

Almaty Programme of Action

The first UN General Assembly endorsed programme for landlocked developing countries which identifies specific actions in five priorities: fundamental transit policy issues, infrastructure development and maintenance, international trade and trade facilitation, international support measures, and implementation and review. www.un.org/ohrlls.

SADC

Southern African Development Community, Protocol on Trade 1996 and subsequent developments see www.sadc.int.

ASEAN

Association of Southeast Asian Nations, ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit and further developments see <http://www.aseansec.org>.

Community Transit

Information on community transit issues in Europe can be found on http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/procedural_aspects/transit/index_en.htm

The Global Facilitation Partnership for Transportation and Trade (GFP)

The Global Facilitation Partnership for Transportation and Trade (GFP) brings together the world's leading organizations and practitioners in trade and transport facilitation. It creates an open information and exchange platform on major new developments and all aspects of trade and transport facilitation. See www.gfptt.org.

CNUCED

La Réunion des experts de la CNUCED en 2006 a été organisée avec comme thème les solutions TCI pour faciliter le commerce aux frontières et dans les ports.

CNUCED (2006), Le rôle des TIC dans la facilitation du commerce aux frontières et dans les ports, TD/B/COM.3/EM.27/2, Genève

Ce document, ainsi que d'autres, en plus des travaux de conférences et des présentations sur la facilitation du commerce sont disponibles sur le site de la branche Logistique du commerce de la CNUCED à l'adresse www.unctad.org/ttl.

Les souscriptions au Transport Newsletter de la CNUCED se font à travers le lien suivant: <http://extranet.unctad.org/TransportNews>.

Autres notes techniques de la CNUCED

Autres notes techniques sont disponibles à l'adresse suivante : <http://www.unctad.org/tehcniclnotes>. Se référer plus précisément aux notes suivantes :

- Note technique No. 2 (Disciplines de perception des redevances et impositions)
- Note technique No. 6 (Points d'information nationaux uniques)
- Note technique No. 12 (Gestion du risque pour le contrôle douanier)
- Note technique No. 13 (Simplification des documents utilisés dans le commerce international)
- Note technique No. 14 (Coordination des services frontaliers)
- Note technique No. 17 (Transit douanier sous garantie / caution douanière)
- Note technique No. 18 (Groupe de travail inter-agences sur la facilitation du commerce)
- Note technique No. 21 (Système douanier automatisé - SYDONIA)

Les notes techniques ont été élaborées par des experts engagés par la CNUCED dans le cadre du Fonds d'affectation spéciale visant le "Renforcement des capacités dans les pays en développement et les pays moins avancés pour soutenir leur participation effective dans le processus de négociation de l'OMC portant sur la facilitation du commerce". Ce fonds est financé par les gouvernements de Suède et d'Espagne. Les notes ont pour objectif d'assister les délégués des États membres à Genève et les négociateurs dans les capitales nationales à mieux comprendre la portée et les implications des diverses mesures qui ont été proposées dans le cadre des négociations multilatérales sur la facilitation du commerce. Les opinions exprimées ne concordent pas nécessairement avec celles de l'Organisation ou des pays donateurs contribuant au Fonds d'affectation spéciale. Les commentaires et les demandes de renseignement, devraient être envoyées à l'adresse électronique suivante : trade.logistics@unctad.org. Toutes les notes techniques sont disponibles à travers le lien suivant : <http://www.unctad.org/technicalnotes>
