



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.1/367
5 décembre 2000

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers

(Quatre-vingt-quatorzième session, 14-16 novembre 2000)

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DES TRANSPORTS ROUTIERS
SUR SA QUATRE-VINGT-QUATORZIÈME SESSION**

(14-16 novembre 2000)

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail des transports routiers a tenu sa quatre-vingt-quatorzième session à Genève, du 14 au 16 novembre 2000 sous la présidence de M. J. Alaluusua (Finlande). Des représentants des États membres de la CEE suivants ont participé à la session : Allemagne, Bulgarie, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Hongrie, Italie, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Suisse et Turquie. Un représentant de la Commission européenne (CEE) y a aussi participé. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient représentées : Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) et Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM). Les organisations non gouvernementales suivantes étaient aussi représentées : Conseil des bureaux du système de la Carte verte, Transfrigoroute international et Union internationale des transports routiers (IRU).

REMARQUES LIMINAIRES

2. M. José Capel Ferrer, Directeur de la Division des transports de la CEE, a souhaité aux délégués la bienvenue à la quatre-vingt-quatorzième session du Groupe de travail. Il a parlé des travaux du Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts sur la sécurité dans les tunnels et de l'incendie qui s'était

récemment produit dans un tunnel ferroviaire de montagne en Autriche et qui confirmait la nécessité de formuler d'urgence des recommandations sur la sécurité dans les tunnels.

3. Le Directeur a souligné les autres activités que le Groupe de travail devrait examiner pendant sa session, notamment l'extension du réseau AGTC, la révision de l'AETR et de la R.E.4 et le projet de nouvelle annexe sur la facilitation du passage des frontières à inclure dans la Convention d'harmonisation.

4. Le Directeur a informé les délégués qu'un nouveau secrétaire du Groupe de travail avait été désigné et qu'il entrerait en fonctions en février 2001.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Document : TRANS/SC.1/366

5. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat.

ACTIVITÉS DES ORGANES DE LA CEE ET DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES PRÉSENTANT UN INTÉRÊT POUR LE GROUPE DE TRAVAIL

a) Comité des transports intérieurs et organes subsidiaires

Documents : ECE/TRANS/133 et Add.1, TRANS/AC.7/2, TRANS/SC.1/2000/12

6. Le Groupe de travail a été informé que le Comité des transports intérieurs, à sa soixante-deuxième session (15-17 février 2000), avait approuvé le rapport du Groupe de travail sur sa quatre-vingt-treizième session (ECE/TRANS/133, par. 29).

7. Le Groupe de travail a été informé en outre que le Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts sur la sécurité dans les tunnels avait tenu sa première réunion les 10 et 11 juillet 2000 et sa deuxième réunion les 10 et 11 octobre 2000. Le Groupe de travail a pris note des rapports de ces réunions (TRANS/AC.7/2 et TRANS/AC.7/4). Il était prévu que le Groupe pluridisciplinaire adopterait ses recommandations en juillet 2001 et que le Comité des transports intérieurs, à sa soixante-quatrième session, en février 2002, les transmettrait à ses organes subsidiaires, y compris le SC.1, pour suite à donner.

8. En ce qui concerne ses relations avec le secteur privé, le Groupe de travail a constaté qu'il coopérait d'ores et déjà avec ce secteur par l'intermédiaire d'organisations représentatives telles que l'IRU et le Conseil des bureaux, et noté que ces organisations apportaient une contribution importante à ses travaux.

9. Le bureau du Comité des transports intérieurs avait invité ses organes subsidiaires à examiner les instruments qui relevaient de leur domaine de compétence et à indiquer ceux d'entre eux qui nécessiteraient une mise à jour. Le Groupe de travail a examiné la liste des instruments juridiques qu'il administre (TRANS/SC.1/2000/12).

b) Organisations internationales

10. Le représentant de l'Union internationale des transports routiers (IRU) a informé le Groupe de travail que son organisation avait axé ses efforts sur trois domaines prioritaires en 2000 : le développement durable, les questions sociales dans le domaine des transports et l'élargissement de l'Union européenne. Il a aussi exprimé les préoccupations de son organisation devant les hausses récentes des carburants. L'IRU était d'avis que l'adoption de mesures fiscales à court terme ne résoudrait pas ce problème.

INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS ROUTIERS

a) Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR)

i) État des précédents amendements à l'AGR

Documents : TRANS/SC.1/1999/3, TRANS/SC.1/2000/4 et TRANS/SC.1/2000/5

11. Le Groupe de travail a été informé que le document TRANS/SC.1/2000/4 donnait tous les détails relatifs à l'état des précédents amendements à l'AGR. Les propositions d'amendement aux annexes I et III de l'AGR, adoptées par le Groupe de travail à sa quatre-vingt-douzième session, en 1998 (TRANS/SC.1/363, par. 10 à 18 et annexe 1), et transmises aux Parties contractantes au moyen de la notification dépositaire C.N.380.1999.TREATIES-1 du 2 juin 1999, étaient entrées en vigueur le 27 avril 2000 à l'exception des routes E 40, E 125, E 012 et E 016, ce qui avait amené le Gouvernement du Kazakhstan à soulever une objection.

12. Les participants ont pris acte des autres amendements à l'annexe I de l'AGR adoptés par le SC.1 en 1999, en se fondant sur les conclusions de la dix-septième session de la Réunion spéciale sur l'application de l'AGR (28 et 29 juin 1999). Ces amendements portaient sur les routes E en Fédération de Russie, en France et en Roumanie (TRANS/SC.1/365, par. 14 à 16 et annexe 1). Les propositions correspondantes avaient été transmises par le secrétariat au Secrétaire général de l'ONU et, le 19 janvier 2000, la notification dépositaire C.N.1225.1999.TREATIES-2 avait été envoyée aux administrations compétentes des Parties contractantes. Aucune objection n'ayant été reçue au 19 juillet 2000, les amendements avaient été réputés acceptés et étaient entrés en vigueur trois mois après la communication de cette acceptation aux Parties contractantes au moyen de la notification dépositaire C.N.518.2000.TREATIES-1 (en date du 20 juillet 2000), c'est-à-dire le 20 octobre 2000.

13. L'attention du Groupe de travail a été appelée sur le document TRANS/SC.1/2000/5, qui concernait la suppression du tronçon de la route E 97 entre Trabzon et Askale, en Turquie, document publié aux fins d'éclaircissement. Conformément aux propositions d'amendement distribuées sous la cote C.N.380.1999.TREATIES-1 du 2 juin 1999 (voir plus haut), la route E 97 s'arrêtait désormais à Poti, ce qui correspondait à la réalité (voir annexe 1).

14. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir, pour sa prochaine session, une version récapitulative de l'AGR mise à jour ainsi qu'une carte tenant compte des amendements adoptés, tels qu'ils figuraient dans le document TRANS/SC.1/2000/4 (voir annexe 1).

ii) Examen de nouvelles propositions d'amendement aux annexes I et II de l'AGR

Documents : TRANS/SC.1/2000/1, TRANS/SC.1/2000/19 et TRANS/SC.1/2000/20

15. Le Groupe de travail a examiné et adopté les propositions d'amendement à l'annexe I de l'AGR soumises par la Finlande (TRANS/SC.1/2000/1) et la Fédération de Russie (TRANS/SC.1/2000/19) (voir annexe 1).

16. Le Groupe de travail a aussi pris acte de la décision du Kazakhstan de retirer ses objections concernant les routes E 40, E 125, E 012, E 016 et il a adopté les nouvelles propositions présentées par ce pays dans le document TRANS/SC.1/2000/20 (voir annexe 1).

17. Le Groupe de travail a également adopté les propositions d'amendement à l'annexe 1 soumises par la Roumanie (TRANS/SC.1/2000/11) et pris note des informations communiquées par la République de Moldova (TRANS/SC.1/2000/8). Au sujet des observations d'ordre général présentées dans le document de la Roumanie, le Groupe de travail est convenu de la nécessité d'une plus grande coopération entre la CEE et la CESAP pour ce qui était des réseaux d'infrastructure. Des avis divergents ont été exprimés au sujet de l'utilisation des couleurs sur les cartes de l'AGR pour distinguer les routes selon leur catégorie ou indiquer les routes qui répondaient pleinement aux prescriptions de l'AGR, ainsi qu'au sujet de la proposition visant à ajouter les noms de points repères supplémentaires, aux frontières par exemple. Les participants ont admis que l'idée d'employer différentes couleurs pourrait constituer un bon point de départ pour les études relatives au degré d'application de l'annexe 2 de l'AGR. Le Groupe de travail a décidé que l'examen de ces questions et d'autres questions importantes pourrait être repris à une session ultérieure.

18. Le Groupe de travail a décidé qu'il n'était pas nécessaire de tenir une réunion spéciale sur l'application de l'AGR en mai 2001. Il a aussi décidé d'étudier, à sa quatre-vingt-quinzième session, en octobre 2001, les conclusions du Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts sur la sécurité dans les tunnels. Il déciderait alors quand il conviendrait de tenir une réunion spéciale pour proposer des amendements à l'AGR concernant la sécurité dans les tunnels.

b) Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM)

Document : TRANS/SC.1/2000/15

19. M. Petr Pospisil, Directeur du projet TEM, a fait le point de la situation. Le Groupe de travail a par ailleurs pris note du rapport d'activité du TEM (TRANS/SC.1/2000/15).

20. En réponse aux questions qui leur avaient été posées, le Directeur du projet et certains représentants des pays membres du projet TEM ont expliqué quels étaient les rapports et les interfaces entre le TEM, l'AGR, le projet TINA et les couloirs paneuropéens et quelles étaient leurs différences principales tant du point de vue juridique que du point de vue technique. Le Directeur du projet TEM a également parlé des activités du projet TEM en matière de cartographie, de protection de l'environnement et d'échange de données d'expérience, et de technologie.

21. Plusieurs représentants se sont félicités des réalisations du TEM et le Groupe de travail a prié le secrétariat de continuer de lui fournir chaque année des informations actualisées sur les activités et l'évolution de ce projet.

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

a) Mise en œuvre de l'AETR

i) Examen du projet de révision de l'AETR

Documents : TRANS/SC.1/AC.6/2, TRANS/SC.1/2000/2, TRANS/SC.1/2000/7 et TRANS/SC.1/2000/16

22. À sa soixante-deuxième session, en février 2000, le Comité des transports intérieurs avait pris acte de ce que le SC.1 avait : i) entériné la révision de l'article 12 de l'annexe 1 (mise en œuvre de procédures de contrôle de l'application de l'Accord) de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) et ii) approuvé en principe la révision de l'AETR en ce qui concernait l'adoption du tachygraphe numérique (TRANS/SC.1/AC.6/2) (Genève, 8 et 9 mars 1999) (TRANS/SC.1/365, par. 24 à 37).

23. À sa quatre-vingt-treizième session, le Groupe de travail avait demandé au secrétariat d'écrire aux Parties contractantes à l'AETR qui n'étaient pas membres de l'Union européenne et n'étaient pas présentes à la session, pour les informer des propositions d'amendement et de la proposition d'application d'une période transitoire de cinq ans pour l'introduction du tachygraphe numérique.

24. Le Groupe de travail a pris acte de ce que les réponses reçues du Bélarus, de la Belgique, de l'Estonie, de la Norvège et du Portugal (TRANS/SC.1/2000/2) étaient en faveur de l'adoption du tachygraphe numérique et d'une période transitoire de cinq ans.

25. En outre, à sa soixante-deuxième session, le Comité avait vivement recommandé aux Parties contractantes d'étudier la possibilité d'accepter que l'AETR renvoie à l'annexe 1B du règlement de la Communauté économique européenne No 3821/85, qui énonçait les caractéristiques techniques du nouveau tachygraphe numérique, plutôt que de tenter de la reproduire intégralement.

26. Le Comité avait fait valoir le cas des normes de l'ISO auxquelles renvoyaient de nombreux documents juridiques sans pour autant les reproduire à chaque fois. Il conviendrait toutefois d'apporter une solution au problème de la traduction de cette annexe technique, ainsi qu'à celui de l'application automatique des modifications ultérieures de l'annexe aux pays non membres de l'Union européenne.

27. En ce qui concernait la question du nombre minimum de Parties exigé pour amender l'AETR, le Comité avait été informé d'une communication du Bureau des affaires juridiques de l'ONU selon laquelle l'établissement de procédures d'amendement spécifiques à l'AETR était à la discrétion des Parties à cet Accord.

28. À sa quatre-vingt-treizième session, le Groupe de travail avait demandé au secrétariat d'établir, en collaboration avec le représentant de la Commission européenne et la représentante de la France, une nouvelle version corrigée des annexes pertinentes du document TRANS/SC.1/AC.6/2, en veillant à ce que le nouveau texte proposé apparaisse en caractères gras. Le Groupe de travail avait par ailleurs noté que plusieurs amendements au Règlement No 3821/85 susmentionné n'avaient pas encore été insérés dans l'AETR.

29. Le Groupe de travail a examiné le document communiqué par les représentants de la France et de la Commission européenne sous la cote TRANS/SC.1/2000/16. Il a adopté le nouveau texte dans son principe mais, l'annexe 1B étant toujours en cours de traduction dans les langues officielles de l'UE, il a décidé qu'il convenait de reporter l'adoption définitive des amendements proposés à sa quatre-vingt-quinzième session, en octobre 2001. Les représentants de la France et de l'UE ont été remerciés pour le travail accompli.

30. Le représentant de l'IRU a proposé que les articles 12 et 13 soient amendés et que le texte ci-après soit ajouté à la fin de l'article 12 b) : "Des contrôles routiers peuvent être effectués par les autorités compétentes à des endroits fixes et connus ou, s'il s'agit de contrôles spéciaux, à des endroits clairement reconnaissables comme étant utilisés à cette fin par les autorités compétentes". Pour l'article 13.1, il a proposé la modification suivante : "1. Les véhicules mis en circulation pour la première fois plus de cinq ans après l'entrée en vigueur [l'adoption] du présent amendement doivent être équipés..."

31. Le Groupe de travail a souligné que l'article 12 avait déjà été définitivement adopté à sa dernière session et que les Parties contractantes s'étaient entendues sur une période de transition de cinq ans, qui serait nécessairement prolongée au cas où l'on compterait à partir de la date d'entrée en vigueur. Le Groupe de travail est convenu que, du point de vue juridique, il était plus logique de faire commencer la période de transition à la date d'entrée en vigueur, ou tout au moins à la date d'acceptation de l'amendement, plutôt qu'à la date de l'adoption de cet amendement mais a décidé que, dans tous les cas, la durée totale de la période de transition ne saurait dépasser cinq ans. Le Groupe de travail a souligné que si l'IRU souhaitait que ces propositions soient examinées, elle devrait les lui soumettre par écrit.

32. Le Groupe de travail a décidé qu'une réunion informelle restreinte à laquelle ne participeraient que quelques volontaires des Parties contractantes à l'AETR non membres de l'Union européenne ainsi que le représentant de l'Union européenne et la Division des transports de la CEE devrait se tenir en avril 2001, qui serait chargée d'examiner le contenu de l'annexe 1B et d'y apporter les légères modifications nécessaires pour pouvoir l'incorporer à l'AETR. Les volontaires souhaitant participer à cette réunion ont été priés de se faire connaître au secrétariat le plus tôt possible. La Roumanie a par la suite informé le secrétariat qu'elle souhaitait y participer. Le représentant de l'Union européenne a indiqué à la réunion que le texte de l'annexe 1B pouvait être consulté à l'adresse ci-dessous, en cliquant sur "library" : <http://forum.europa.eu.int/Public/irc/tren/digtacho/library>

33. Suite à une proposition émanant de la France et de la Commission européenne, le Groupe de travail a décidé en outre de demander au Comité des transports intérieurs d'approuver la tenue d'une réunion officielle en 2001, qui aurait pour objet d'aider les États non membres de l'Union européenne, et

plus particulièrement leurs organes chargés de vérifier l'application de l'AETR, à se préparer à la mise en place du nouveau tachygraphe numérique, dont les véhicules neufs devraient être équipés à partir de 2003. Cette réunion, qui se tiendrait avec le soutien technique de la Commission européenne, renseignerait les pays sur les modalités du contrôle des véhicules équipés de ce nouveau dispositif. Le Groupe de travail a fortement encouragé les autorités compétentes des Parties contractantes à l'AETR à participer à cette réunion, prévue pour le 16 octobre 2001, c'est-à-dire la veille de l'ouverture de sa quatre-vingt-quinzième session.

34. Le Groupe de travail a pris note des adresses des autorités compétentes en matière d'AETR dans les États membres Parties contractantes, telles qu'elles figurent dans le document TRANS/SC.1/2000/7 et il a prié les pays qui ne l'avaient pas encore fait de communiquer au secrétariat les adresses nécessaires dans les plus brefs délais.

35. Le Groupe de travail a par ailleurs pris note des corrections à la version anglaise du TRANS/SC.1/2000/16 communiquées par le Royaume-Uni (document sans cote No 3) et il a demandé au secrétariat d'examiner la question de savoir s'il serait nécessaire de publier une version révisée du TRANS/SC.1/2000/16 pour sa prochaine session.

b) Mise au point de dispositions sur la facilitation du transport routier international

Documents : TRANS/SC.1/1999/2, TRANS/SC.1/2000/3, TRANS/SC.1/2000/6 et TRANS/SC.1/2000/10

36. À sa quatre-vingt-treizième session, le Groupe de travail avait entériné le rapport du Groupe de travail spécial sur la révision de la résolution d'ensemble sur la facilitation des transports routiers (R.E.4) qui s'était réuni à Genève les 25 et 26 mars 1999, et décidé, étant donné que de nombreux gouvernements n'avaient pas eu la possibilité d'examiner le texte en détail, de l'envoyer à tous les États membres de la CEE pour qu'ils fassent connaître leurs observations (TRANS/SC.1/365, par. 38 à 42).

37. Le Groupe de travail a pris note des réponses à cette demande communiquées par l'Autriche, le Bélarus, le Danemark, l'Estonie, la Fédération de Russie, la Norvège, la Pologne, le Portugal, la République tchèque, la Roumanie, la Suisse et la Turquie (TRANS/SC.1/2000/3).

38. Afin d'harmoniser autant que possible la R.E.4 avec la résolution de la CEMT relative au même sujet (TRANS/SC.1/2000/6) et de susciter le minimum de réserves de la part des gouvernements, le Groupe de travail a décidé de convoquer le groupe de travail spécial informel sur la révision de la R.E.4 les 10 et 11 mai 2001 pour examiner les observations formulées par les gouvernements et établir une nouvelle version simplifiée qui serait acceptable par un plus grand nombre de pays.

39. Le Groupe a demandé aux représentants de la Fédération de Russie, de la Finlande, de la Roumanie, de la Suisse et de l'IRU de participer à ces travaux et il a recommandé que la CEMT et l'Union européenne soient encouragées à faire partie du Groupe de travail spécial.

40. Le Groupe de travail a adopté la proposition faite par le représentant du Conseil des bureaux, selon laquelle la nouvelle annexe 2 relative au système de la carte internationale d'assurance automobile

(système de la carte verte), reproduite dans le document TRANS/SC.1/2000/10 et annexée au présent rapport, devrait remplacer l'actuelle annexe 2 de la R.E 4.

- c) Examen des possibilités d'accords ou d'autres mesures concernant le passage des frontières et des postes frontières dans le transport routier entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale

Documents : TRANS/WP.30/2000/11 et TRANS/WP.30/AC.3/2000/1

41. Le Groupe de travail a pris note du rapport établi par un groupe de rédaction informel mixte WP.30/SC.1, qui avait été créé pour examiner le texte d'une nouvelle annexe à la Convention internationale relative à l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières sur la rationalisation des formalités de passage des frontières (TRANS/WP.30/2000/11). Il a aussi pris note des conclusions du groupe spécial d'experts des questions techniques, qui s'était réuni le 1er août 2000 pour examiner la création d'un certificat international de pesée de véhicule, sur la base d'un projet établi par le Comité des transports routiers régionaux de la SECI (TRANS/WP.30/AC.3/2000/1 - TRANS/WP.30/2000/16).

42. Le Groupe de travail a été informé que le WP.30 avait approuvé en principe le texte de la proposition de nouvelle annexe 8 à la Convention, telle qu'elle était reproduite dans le document TRANS/WP.30/2000/11, sous réserve de plusieurs modifications et étant entendu que l'approbation finale par le Groupe de travail et son adoption par le Comité de gestion ne pourraient être possibles qu'une fois que les appendices techniques aux articles 4 (certificat international de contrôle technique) et 5 (certificat international de pesée de véhicule) auraient été mis en forme finale.

43. Le Groupe de travail s'est félicité du travail effectué par le WP.30 et a encouragé ce dernier à avancer rapidement sur les questions restées en suspens. Il a offert au WP.30 son soutien plein et entier sur des questions telles que le certificat international de pesée de véhicule, domaine qui relevait de sa compétence.

- d) Révision de la Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR)

Documents : TRANS/SC.1/2000/17, TRANS/SC.1/2000/18 et TRANS/SC.1/R.275 et Add.1

44. Le Groupe de travail a pris note du document TRANS/SC.1/2000/18 (qui portait précédemment la cote TRANS/SC.1/R.269), communiqué par l'IRU, qui contenait des propositions d'amendement à la CVR. Il a en outre pris note de nouveaux renseignements concernant la valeur du franc-or, utilisé dans le calcul des responsabilités (TRANS/SC.1/2000/17). Il a reconnu que le franc-or était l'unité valable puisque le protocole à la CVR, qui devait remplacer le franc-or par les droits de tirage spéciaux (DTS), n'était pas encore entré en vigueur. Sachant que la valeur du franc-or était environ six fois plus élevée qu'au moment de l'élaboration du protocole en 1978, le Groupe de travail s'est demandé si l'augmentation des niveaux de compensation qui en résultait n'inciterait pas davantage de pays à adhérer à la CVR.

45. Le Groupe de travail est convenu qu'en l'absence de toute Partie contractante à la CVR à la session, il ne serait pas judicieux de proposer la tenue d'une réunion qui serait chargée d'amender la Convention, mais il a néanmoins décidé, compte tenu des nouveaux renseignements concernant la valeur du franc-or, de demander au secrétariat d'écrire à tous les pays membres de la CEE/ONU pour leur demander s'ils étaient désormais disposés à envisager d'adhérer à la CVR et, dans le cas contraire, d'indiquer quelles modifications ils souhaiteraient voir apporter à la Convention pour envisager d'y adhérer.

e) Examen de la situation et des questions concernant la facilitation du transport routier international

i) Carte internationale d'assurance automobile (carte verte)

Documents : TRANS/SC.1/2000/13 et TRANS/SC.1/2000/14

46. Un représentant du Conseil des bureaux a informé le Groupe de travail des derniers faits nouveaux concernant le système de la carte verte, tels qu'ils figurent dans le rapport du Président. On trouvera un résumé du rapport en question à l'annexe 3 du présent document.

47. Le Groupe de travail a en outre pris note de la liste révisée des Accords interbureaux, qui indiquait le nombre actuel de membres du système de la carte verte.

ii) Adhésion aux instruments juridiques internationaux de la CEE/ONU dans le domaine du transport routier et application desdits instruments

Document : Document sans cote No 1 (chart of accessions to ECE legal instruments)

48. Le secrétariat a informé le Groupe de travail des dernières adhésions aux instruments juridiques relevant de sa compétence. Depuis la dernière session du SC.1, des instruments d'adhésion ou de ratification à l'AETR ont été reçus de la Hongrie le 22 octobre 1999 (entrée en vigueur le 19 avril 2000), de l'ex-République yougoslave de Macédoine (succession d'État) le 12 novembre 1999 (entrée en vigueur le 10 novembre 1991) et de la Suisse le 7 avril 2000 (entrée en vigueur le 4 octobre 2000); à la CMR et à son protocole, de la Géorgie le 4 octobre 1999 (entrée en vigueur le 2 novembre 1999); et à l'Accord sur les grandes routes de trafic international (AGR), de l'ex-République yougoslave de Macédoine (succession d'État) le 20 décembre 2000 (entrée en vigueur le 17 novembre 1991).

49. Le Groupe de travail s'est demandé si la liste des 51 instruments juridiques figurant dans le document sans cote No 1 était à jour et si les instruments en question étaient encore en vigueur, et il a proposé que le Groupe de travail spécial sur la révision de la R.E.4 pourrait se charger de dresser la liste des instruments les plus importants et de l'annexer à la R.E.4.

50. Le Groupe de travail a été informé que des renseignements détaillés et mis à jour concernant les instruments juridiques étaient disponibles sur la page d'accueil des Nations Unies à l'adresse suivante : www.un.org/Databases/Treaties

iii) Examen de l'élaboration d'un protocole à la CMR

Document : TRANS/SC.1/2000/9.

51. Le Groupe de travail a examiné un document établi par le professeur Putzeys (TRANS/SC.1/2000/9) sur l'élaboration d'un protocole à la CMR, qui prévoyait l'inclusion de l'échange de données informatisé dans ses procédures.

52. Le Groupe de travail a remercié le professeur Putzeys de ses travaux et lui a demandé s'il serait disposé à établir un projet de texte du protocole. Le professeur Putzeys a proposé d'établir un texte provisoire du protocole et de le soumettre au secrétariat en début d'année prochaine. Il a prévenu que son projet de texte ne pourrait devenir officiel qu'après avoir été adopté par le Conseil de direction d'UNIDROIT, qui devait se réunir en septembre 2001, ce qui ne l'empêcherait nullement d'être examiné par le Groupe de travail à sa quatre-vingt-quinzième session en 2001.

iv) Questions fiscales relatives au transport routier

Document : Document sans cote No 2

53. Le Groupe de travail a pris note du document sans cote No 2, qui contenait le résumé d'une étude du projet PHARE sur la fiscalité du transport routier dans la région. Le Groupe de travail a convenu qu'il s'agissait là d'un projet important qui méritait un complément d'examen et il a demandé aux membres de soumettre des propositions écrites au secrétariat sur la façon dont les questions fiscales pourraient être examinées à l'avenir.

SUIVI DE LA CONFÉRENCE RÉGIONALE SUR LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT

Document : JMTE/2000/8

54. Le Groupe de travail a été informé de l'évolution de la suite donnée à la Conférence régionale sur les transports et l'environnement et à la Conférence de Londres sur l'environnement et la santé. Le Groupe de travail a notamment été informé des résultats de la troisième Réunion commune sur les transports et l'environnement, qui s'était tenue à Genève, le 6 juin 2000.

55. La Réunion commune avait décidé de créer un groupe spécial d'experts mixte des transports et de l'environnement qui serait chargé de l'aider : a) à définir les priorités de la mise en œuvre effective du Programme commun d'action de Vienne et à préparer l'examen à moyen terme de 2002, notamment à évaluer son programme de travail et déceler les éventuelles insuffisances et définir les moyens d'y remédier; b) à suivre les travaux du Comité directeur pour l'application de la Charte de Londres sur les transports, l'environnement et la santé, qui relève de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), ainsi que ceux des autres organisations internationales, afin de coordonner leurs activités et celles de la CEE/ONU. La première réunion du groupe d'experts spécial mixte a été provisoirement fixé au 26 et 27 février 2001.

56. La Réunion commune avait aussi décidé que l'examen à moyen terme devrait être entrepris par une réunion commune du Comité des transports intérieurs et du Comité des politiques de l'environnement. Les délégations à cette réunion seraient composées de hauts responsables mais aussi de chefs de file invités, d'organes de liaison nationaux ainsi que des organisations gouvernementales et non gouvernementales intéressées.

57. Quant à la suite donnée à la Conférence de Londres sur l'environnement et la santé, le Groupe de travail a été informé que la CEE avait été chargée d'établir, en concertation avec l'Organisation mondiale de la santé (OMS), une étude dressant la liste des accords et des instruments juridiques en vigueur dans le domaine des transports, de l'environnement et de la santé. Un projet de synthèse de cette étude avait été établi. Il recommandait principalement la négociation d'une nouvelle convention-cadre sur le transport durable du point de vue de l'environnement et de la santé. Au cas où les États membres décideraient de se lancer dans la négociation d'une telle convention, l'objectif serait de l'adopter à la Conférence "Un environnement pour l'Europe", prévue à Kiev, en 2002. On pourra trouver sur le site Web de la CEE d'autres renseignements concernant le suivi de la RCTE, à l'adresse suivante : www.unece.org/poja.

58. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de lui communiquer pour sa prochaine session des renseignements sur l'évolution des transports et de l'environnement et si possible de lui faire passer une note sur les aspects particuliers qui pourraient l'intéresser.

QUESTIONS DIVERSES

59. Le Groupe de travail a été informé que le Comité des transports intérieurs avait décidé que les organes subsidiaires ne devraient examiner leurs programmes de travail que tous les deux ans et que, de ce fait, il n'examinerait son prochain programme de travail qu'à sa quatre-vingt-quinzième session.

60. Le Groupe de travail a été informé que sa quatre-vingt-quinzième session se tiendrait du 17 au 19 octobre 2001, et que la réunion d'information sur l'AETR avait été provisoirement fixée au 16 octobre 2001. La date limite pour la soumission des documents au secrétariat avait été fixée au 29 juin 2001. Une circulaire serait envoyée aux gouvernements en avril 2001 pour leur demander de préparer des contributions en vue de la quatre-vingt-quinzième session.

61. Toujours sous ce point de l'ordre du jour, le Groupe de travail a rendu hommage à son ex-secrétaire, M. Jerzy Witkowski, qui était parti à la retraite fin octobre. Il a été remercié du travail qu'il avait fait pour le Groupe de travail et pour la sécurité routière et les transports routiers dans deux commissions régionales de l'ONU.

62. Le Groupe de travail a, en outre, rendu hommage à M. Graham Brothers, qui avait longtemps siégé au Groupe de travail en tant que représentant de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), qui venait de partir à la retraite. M. Brothers a apporté une précieuse contribution au Groupe de travail et au Comité des transports intérieurs. Le Groupe de travail a souhaité qu'une organisation internationale des chauffeurs puisse à l'avenir participer à ses travaux.

ADOPTION DU RAPPORT

63. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa quatre-vingt-quatorzième session, en se fondant sur un projet établi par le secrétariat.

Annexe 1

PROJETS D'AMENDEMENT À L'ANNEXE I DE L'AGR

Finlande

A. Routes principales

1) Orientation ouest-est

b) Routes intermédiaires

Route E 8 – Prolongement de Tornio jusqu'à Turku

Nouvelle désignation générale : E 8 Tromsø – Nordkjosbotn – Skibotn – Kilpisjärvi – Tornio – Oulu – Vaasa – Turku

Route E 4 – Suppression du tronçon Tornio – Kemi pour éviter que ce tronçon ne porte deux numéros (E 4 et E 8)

Nouvelle désignation générale : E 4 Helsingborg – Jönköping – Norrköping – Södertälje – Stockholm – Sundsvall – Umeå – Luleå – Haparanda – Tornio

Kazakhstan

A. Routes principales

1) Orientation ouest-est

a) Routes repères

E 40 Prolongement de Kharkov jusqu'à Leninogorsk

Nouvelle désignation générale :

E 40 : Calais –... – Kharkov – Lougansk – Volgograd – Astrakhan – Atyrau – Beineu – Kungrad – Nukus – Dasshaus – Buchara – Nawoy – Samarkand – Dihzak – Tashkent – Shymkent – Zhambyl – Bishkek – Almaty – Sary-Ozek – Taldy-Kurgan – Ucharal – Taskesken – Ayaguz – Georgiyevka – Ust-Kamenogorsk - Leninogorsk

2) Orientation nord-sud

a) Routes repères

- E 125 Nouvelle route E de Petropavlovsk à Torugart (Chine). Suppression du tronçon Kokchetav – Atbasar – Astana

Nouvelle désignation générale :

E 125 : Petropavlovsk – [Kokshetau – Atbasar] – Astana – Karagandy – Balkhash – Burylbaytal – Almaty – Bishkek – Naryn – Torugart

c) Routes d'embranchement, de rocade ou de liaison

- E 012 Nouvelle route E : Khorgos – Chundzha – Kokpek

Désignation générale :

E 012 : Khorgos – Chundzha – Kokpek

- E 016 Nouvelle route E de Esil à Astana

Désignation générale :

E 016 : Esil – Astana

Roumanie

B. Routes d'embranchement, de rocade ou de liaison

- E 576 Suppression du tronçon Dej – Bistrita – Suceava

Nouvelle désignation générale :

E 576 : Cluj Napoca – Dej

- E 577 Devient le E 584

Nouvelle désignation générale :

E 584Poltava – Kirovgrad – Kishinev – Giurgulesti – Galati – Slobozia

- E 578 Nouvelle route E de Saratel à Chichis

Désignation générale :

E 578 : Saratel - Reghin - Toplita - Gheorgheni - Miercurea Ciuc -Sfantu - Gheorghe - Chichis

- E 671 Suppression du tronçon Satu Mare – Dej

Nouvelle désignation générale :

E 671 : Timisoara – Arad – Oradea – Satu Mare

Fédération de Russie

A. Routes principales

1) Orientation ouest-est

a) Routes repères

Route E 30 – Prolongement de Chelyabinsk jusqu'à Omsk

Nouvelle désignation générale : E 30 Cork – Waterford – Wexford – Rosslare ...
Fishguard – Swansea – Cardiff – Newport – Bristol – London – Colchester –
Ipswich – Felixstowe ... Hoek van Holland – Den Haag – Gouda – Utrecht –
Amersfoort – Oldenzaal – Osnabrück – Bad Oeynhausen – Hannover –
Braunschweig – Magdeburg – Berlin – Swiebodzin – Poznan – Lowicz – Warszawa
– Brest – Minsk – Smolensk – Moskva – Rjazan – Penza – Samara –
Ufa-Chelyabinsk – Kurgan – Ishim – Omsk

Turquie

A. Routes principales

1) Orientation ouest-est

b) Routes intermédiaires

Route E 97 - Suppression du tronçon de la E 97 compris entre Trabzon et Askale

Nouvelle désignation générale :

E 97 : Kherson - Djankoy -Novorossiysk - Sotchi - Sukhumi - Poti

Annexe 2RÉSOLUTION D'ENSEMBLE SUR LA FACILITATION
DES TRANSPORTS ROUTIERS (R.E.4)Le Système de la carte internationale d'assurance automobile
("Système de la carte verte")

1. Dans chaque pays, le gouvernement reconnaît officiellement à une seule et même organisation, créée par les assureurs agréés, la qualité de bureau national d'assurance. Seuls les assureurs ayant obtenu l'agrément pour exercer l'assurance de responsabilité civile automobile au tiers peuvent être membres du bureau d'un pays et donc être habilités à émettre les certificats d'assurance visés à l'article 3 ci-dessous. Tous ces assureurs sont obligatoirement membres du bureau et participent à son financement afin de lui donner les moyens de faire face à ses obligations financières.
2. Les bureaux, établis conformément au paragraphe 1 ci-dessus, adhèrent et apportent leur appui à l'organisme international appelé "Conseil des bureaux". Le Conseil des bureaux est l'organe d'administration du Système de la carte internationale d'assurance automobile, ("Système de la carte verte"), placé sous l'égide du Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe. Le Conseil fournit des moyens pour l'administration des accords entre les bureaux et pour l'examen des questions présentant un intérêt commun pour les bureaux participants.
3. Le bureau fournit aux assureurs qui sont ses membres des certificats d'assurance (carte internationale d'assurance automobile ou carte verte), valables dans un ou plusieurs pays, ou les autorise à imprimer leurs propres certificats et à les délivrer à leurs assurés pour tout véhicule automobile assuré par eux au tiers. Dans tous les cas, ces certificats doivent être établis conformément à l'un des modèles figurant aux appendices 1 à 4 de la présente annexe.
4. Une carte verte valable pour le ou les pays visité(s) atteste l'existence d'une assurance au tiers, dans l'éventualité d'un accident de la circulation provoqué par un automobiliste de passage. Cette assurance est obligatoire.
5. L'acceptation d'une carte verte par l'assuré habilite le bureau, sous l'autorité duquel elle a été délivrée et le bureau de tout pays auquel ce pouvoir est délégué, à recevoir les notifications d'ordre juridique concernant toute demande d'indemnisation recevable.
6. Lorsqu'une demande d'indemnisation vise un détenteur de carte verte, le bureau du pays où l'accident a eu lieu, habilité conformément au paragraphe 5 ci-dessus, reçoit les notifications d'ordre juridique contre ce détenteur. Le bureau traite et, le cas échéant, règle la demande d'indemnisation pour le compte du bureau qui a délivré la carte verte.
7. Toutefois, dans la mesure où la loi le permet, des accords sont conclus entre les bureaux afin de permettre à un assureur habilité à exercer son activité dans le pays où l'accident a eu lieu de traiter lui-même les demandes d'indemnisation à l'encontre de ses propres assurés.

8. Si la demande lui en est faite, le bureau du pays où l'accident a eu lieu tient compte, lorsqu'il traite une demande d'indemnisation, des conditions et des restrictions prévues dans la police d'assurance, dans la mesure où elles sont compatibles avec la loi sur l'obligation d'assurance au tiers en vigueur dans ce pays.

9. Les accords entre bureaux prévoient le remboursement intégral des indemnités payées ainsi que le paiement des frais et honoraires convenus.

10. Chaque fois que possible, les gouvernements participants s'efforcent de supprimer l'obligation de présenter la carte verte à leurs frontières en faisant conclure par leurs bureaux respectifs des accords à cette fin. La Convention multilatérale de garantie ou toute convention que le Conseil des bureaux lui substituerait ou encore d'autres conventions similaires conclues bilatéralement entre les bureaux en sont autant d'exemples.

11. Dans chaque pays dont le gouvernement aura adopté la présente Recommandation, les cartes vertes établies conformément à l'un des modèles visés au paragraphe 3 ci-dessus auront, sans autre formalité ou frais, valeur de preuve d'une assurance conforme à la loi de ce pays sur l'obligation de s'assurer au tiers, en ce qui concerne les véhicules pour lesquels ces cartes vertes auront été émises.

12. Les personnes entrant avec un véhicule automobile, sans toutefois être détentrices d'une carte verte valable du type prévu, dans un pays où l'assurance est obligatoire ou dans un pays dont le bureau n'est pas signataire de la Convention multilatérale de garantie (ou de toute convention que le Conseil des bureaux lui substituerait, ou encore de toute autre convention similaire conclue entre ce bureau et le bureau du pays d'"origine" du véhicule), peuvent être tenues de :

- souscrire une assurance frontière ou, dans la mesure où la loi de ce pays le permet,
- souscrire la police d'assurance automobile normale pour ce pays, ou
- verser une contribution à un système de garantie en faveur des victimes d'accident.

13. Dans les pays où l'assurance n'est pas obligatoire pour la catégorie à laquelle appartient le véhicule de l'automobiliste de passage, il n'est pas exigé de document prouvant qu'une assurance a été contractée.

14. La carte verte doit être conforme par sa couleur, son contenu et sa présentation aux modèles visés au paragraphe 3 ci-dessus. Ses dimensions peuvent varier, sans que son format en soit modifié ni que ses dimensions hors tout excèdent le format A4. La carte verte doit être établie dans la langue du bureau d'émission et son titre doit dans tous les cas être libellé en anglais et en français. Tous les renseignements figurant sur la carte verte doivent être écrits en lettres de l'alphabet latin avec possibilité, si on le souhaite, de les indiquer aussi dans un autre alphabet.

15. Les gouvernements des autres pays où l'obligation d'assurance automobile au tiers est en vigueur et qui ont l'intention d'adopter la présente Recommandation doivent notifier au secrétariat du Groupe de travail ce qui suit :

- les assureurs automobile agréés ont créé ou se proposent de créer un bureau habilité à émettre des cartes vertes en faveur de leurs assurés se rendant à l'étranger,

- le bureau des cartes vertes est ou sera en mesure de gérer les demandes d'indemnisation pour sinistres couverts par les cartes vertes délivrées aux automobilistes de passage,
- le bureau des cartes vertes a les moyens de faire face à ses obligations financières,
- ils acceptent d'admettre les cartes vertes comme preuve que les automobilistes de passage sont assurés dans les limites requises par la loi sur l'obligation d'assurance automobile au tiers en vigueur dans leur pays.

16. Il résulte de l'adoption de la présente Recommandation que les gouvernements ne doivent pas faire obstacle au transfert des devises nécessaires à l'exécution des obligations internationales encourues en vertu des conventions du Système de la carte verte. Les gouvernements notifient, par écrit, leur engagement à cet égard à la Commission économique pour l'Europe.

17. Le secrétariat communique aux gouvernements de tous les pays intéressés ainsi qu'au Conseil des bureaux, dans les délais les plus brefs, les notifications qui lui parviennent conformément aux paragraphes 15 et 16 ci-dessus.

18. Toute modification du Système de la carte verte ou du format de celle-ci qu'un gouvernement participant ou le Conseil des bureaux jugerait nécessaire à la lumière de l'expérience acquise doit être signalée au secrétariat. Le secrétariat soumet les propositions de modification au Groupe de travail pour décision.

APPENDICES 1 à 4

Modèles de la carte internationale d'assurance automobile (carte verte)

Appendice

1. Page 1.1 : Format vertical, anglais, recto
Page 1.2 : Format vertical, anglais, verso
 2. Page 2.1 : Format vertical, français, recto
Page 2.2 : Format vertical, français, verso
 3. Page 3.1 : Format horizontal, anglais, recto
Page 3.2 : Format horizontal, anglais, verso
 4. Page 4.1 : Format horizontal, français, recto
Page 4.2 : Format horizontal, français, verso
-

Annexe 3

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL DES BUREAUX
DU SYSTÈME DE LA CARTE VERTE

1. L'Assemblée générale 2000 du Conseil des bureaux s'est tenue les 15 et 16 juin à Genève. On trouvera ci-dessous un résumé des principales questions abordées par le Conseil au cours des 12 derniers mois.
2. Le Conseil des bureaux a demandé à ses membres ce qu'ils pensaient des changements proposés à l'annexe 2 de la R.E.4, à la suite de quoi le Comité de gestion a proposé quelques modifications supplémentaires au texte soumis pour examen à la quatre-vingt-quatorzième session du Groupe de travail sur les transports routiers (TRANS/SC.1/2000/10).
3. À la demande de celle-ci, le Conseil des bureaux avait élaboré en collaboration avec la Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo (MINUK) une solution provisoire pratique pour que le Système de la carte verte s'applique sur le territoire du Kosovo. En ce qui concerne les véhicules immatriculés au Kosovo qui sortent de ce pays, les assureurs qui en ont reçu officiellement l'autorisation de la MINUK devraient pouvoir remettre à leurs conducteurs la carte verte des bureaux étrangers. En ce qui concerne les véhicules étrangers qui entrent au Kosovo, l'assurance frontière devrait être proposée aux véhicules sans carte verte valable par les assureurs agréés par la MINUK. Le Conseil des bureaux devrait autoriser tous les bureaux nationaux et ceux de leurs membres qui le souhaitent à délivrer des cartes vertes valables sur le territoire du Kosovo. Un organisme devrait être mis en place au Kosovo pour traiter les demandes d'indemnisation de ressortissants du Kosovo à l'encontre d'automobilistes étrangers. L'extension de la validité de la carte verte au territoire du Kosovo nécessitait l'adjonction sur la carte verte d'une nouvelle case pour le Kosovo.
4. En 1999, une étude portant sur les deux accords de base du Conseil des bureaux, à savoir l'Accord uniforme bilatéral entre les bureaux et l'Accord multilatéral de garantie, a été entreprise pour essayer d'harmoniser ces deux textes et ainsi résoudre les problèmes pratiques auxquels se heurtent les bureaux qui utilisent les deux accords.
5. La quatrième Directive sur l'assurance des véhicules à moteur a été adoptée par l'Union européenne en mai 2000. Le Conseil des bureaux a mis sur pied un groupe de travail chargé d'examiner les incidences de la Directive sur le fonctionnement des bureaux membres. Le Conseil des bureaux participe aussi à des négociations avec la Commission européenne concernant une éventuelle cinquième Directive.
6. Chypre est devenue le 24ème État signataire de l'Accord multilatéral de garantie. La suspension du bureau de la Yougoslavie a pris effet le 1er janvier 2000, suite au non-règlement de dettes. Le bureau de la République de Moldova a été averti par le Comité de gestion à cause des longs retards constatés dans la délivrance de ses cartes vertes.
7. Un tableau mis à jour dressant la liste des accords bilatéraux signés entre les 43 bureaux membres du Conseil des bureaux a été mis à la disposition des personnes intéressées.

TRANS/SC.1/367

page 20

Annexe 2
