

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

RESTRICTED

G/C/W/360
18 mars 2002

(02-1402)

Conseil du commerce des marchandises

Original: anglais

TRANSIT ROUTIER DE PRODUITS DANGEREUX EN CROATIE

Communication de la République de Croatie

La Mission permanente de la République de Croatie a fait parvenir au Secrétariat la communication ci-après, datée du 15 mars 2002.

Comme suite à la communication de la Slovénie, distribuée sous couvert des documents G/C/W/346 et G/C/W/346/Add.1, le gouvernement de la République de Croatie voudrait préciser à l'intention des Membres de l'OMC les objectifs qui ont conduit à l'application des mesures, et expliquer leur caractère au regard des dispositions du GATT de 1994 et d'autres Accords de l'OMC.

Ces dernières années, le trafic routier s'est considérablement développé en Croatie, en raison du nombre croissant de véhicules à moteur et de l'ouverture de nouveaux couloirs de transit à partir des États de la région, qui ont accédé à l'indépendance au cours de la dernière décennie. En revanche, la croissance de l'infrastructure routière n'a pas suivi cette évolution de la situation économique et des besoins. La Croatie dispose d'un réseau routier de 27 840 kilomètres au total, dont 470 kilomètres d'autoroutes ou de routes à péage à deux voies dans les deux sens, qui constituent les seuls axes commodes pour le trafic des poids lourds. En outre, certains couloirs de transit ouverts récemment passent à proximité de parcs nationaux (route Zagreb – Split, couloir de transit pouvant relier la Bosnie-Herzégovine), alors que la route touristique de l'Adriatique (couloir de transit pouvant relier le Monténégro en République fédérale de Yougoslavie) traverse des centres touristiques le long de la côte adriatique.

Suite à l'augmentation du trafic routier, des accidents de véhicules transportant des produits dangereux, qui ont un impact important sur l'environnement, ainsi que de pratiques frauduleuses liées notamment à la vente de pétrole brut et de produits pétroliers sur le marché noir, il a fallu trouver une solution systématique au problème du transport de produits dangereux en Croatie.

En conséquence, le Ministère de l'intérieur a adopté, le 8 janvier 2002, les Règles de procédure portant modification des Règles de procédure régissant les méthodes de transport routier des produits dangereux, qui interdisaient provisoirement le transit de pétrole brut et de produits pétroliers sur le territoire de la Croatie. Elles ne s'appliquaient qu'au transit routier et n'affectaient aucun autre moyen de transport.

Après une nouvelle analyse de tous les aspects de la question, l'administration croate a décidé d'améliorer le système de transport des produits dangereux. Le Ministère de l'intérieur a donc modifié, le 24 janvier 2002, ces mêmes Règles de procédure, de manière à autoriser le transit routier de pétrole brut et de produits pétroliers sur le territoire de la Croatie, en introduisant cependant l'obligation de se conformer aux mesures décidées par les organes compétents de l'administration croate.

Ces mesures, qui ont été publiées au Journal officiel avant leur entrée en vigueur, prévoient notamment:

- des couloirs pour le transit des produits dangereux (des catégories 1, 2, 3, 6.1, 7 et 8);
- des postes frontière pour l'importation, l'exportation et le transit des produits dangereux.

Ces mesures s'appliquent à toutes les importations et exportations à destination ou en provenance de la Croatie et au transit en Croatie, indépendamment de l'origine des marchandises ou du propriétaire du véhicule. Lorsque les marchandises sont importées pour le marché croate, après le dédouanement et le paiement de toutes les impositions, le véhicule peut, quel que soit son propriétaire et l'origine des marchandises, livrer directement le chargement par la route n'importe où en Croatie, conformément à ses documents de transport. Cette procédure est conforme à l'article III du GATT de 1994 et respecte donc pleinement le principe du traitement national.

Les couloirs désignés pour le transit des produits dangereux en Croatie sont des routes de la meilleure qualité dotées d'une infrastructure adéquate pour faire face aux accidents, ce qui était nécessaire pour protéger l'environnement et améliorer la sécurité du transport routier. En raison de l'état général des routes en Croatie, la désignation de ces routes pour le transit contribue à assurer la sécurité du transport et à éviter les risques d'accidents. En 2001, on a enregistré 14 accidents affectant des véhicules qui transportaient du pétrole et des produits du pétrole, la plupart s'étant produits sur des routes autres que celles qui sont actuellement désignées pour le transit. En conséquence, la nécessité de dévier le transport de marchandises dangereuses vers des routes désignées se fonde sur l'article XX du GATT de 1994. Ces mesures ne créent pas d'obstacles non nécessaires au commerce international car elles ont été adoptées dans l'intention de réaliser des objectifs légitimes, à savoir, la protection de l'environnement et la prévention de pratiques de nature à induire en erreur au sens de l'Accord OTC.

L'adoption de ces mesures n'a pas eu pour effet de réduire ou d'empêcher le transit routier sur le territoire croate, ce qui est confirmé par les chiffres relatifs au nombre de véhicules transportant du pétrole et des produits pétroliers en transit, qui traversent les postes douaniers de Zagreb, d'Osijek et de Rijeka et qui sont passés de 1 303 en février 2001 à 2 025 en février 2002, soit une augmentation de 55,4 pour cent.

Il ressort des données communiquées par la Direction des douanes et le Ministère de l'intérieur que les transporteurs se sont habitués à ces nouvelles dispositions et que le temps d'attente pour les formalités de passage aux postes frontière, ainsi que les impositions à la frontière, n'ont pratiquement pas changé et ne constituent donc pas une entrave aux activités régulières de transport. Parallèlement, le transit maritime et ferroviaire a augmenté.

Il suffit de mentionner que les couloirs désignés pour le transit des produits dangereux représentent les voies les plus commodes pour le transit international au sens de l'article V:2 du GATT. Les autres moyens de transport n'ont pas fait l'objet de nouvelles mesures. En outre, conformément à l'article V:3 du GATT, la Croatie exige que le trafic en transit passant par son territoire fasse l'objet d'une déclaration au bureau de douane intéressé. Les données montrent que le transit n'est pas soumis à des délais ou restrictions inutiles, le temps de passage de la frontière n'ayant pas changé depuis l'adoption des mesures. La Croatie n'a pas imposé de nouveaux droits. Toutes les impositions et réglementations qu'elle applique au transit à destination ou en provenance du territoire d'autres parties sont raisonnables, eu égard aux conditions du trafic. Les couloirs désignés représentent les routes internationales les plus commodes pour le transit international. Certes, certaines voies traditionnelles ont été modifiées, mais les transporteurs croates doivent emprunter les mêmes voies lorsqu'ils transportent des produits dangereux, notamment le pétrole brut et les produits pétroliers.

La Croatie estime que les renseignements fournis dans la présente communication prouvent qu'elle ne viole pas ses conditions d'accession à l'OMC, et que les avantages de la Slovénie résultant du GATT de 1994 ne sont pas annulés ou compromis au sens de l'article XXIII du GATT de 1994. La Croatie honore pleinement tous ses engagements liés au libre transit des marchandises et aux courants d'échanges normaux.

Le gouvernement croate est disposé à discuter des détails techniques de ces mesures avec toutes les parties intéressées, y compris la Slovénie. La volonté de toutes les parties intéressées est cependant nécessaire à cet effet. Lors de la réunion tenue le 25 février 2002 avec la partie slovène, le principe de ces consultations a été adopté et une réunion a été prévue pour le 18 mars 2002. Cette décision est conforme aux efforts que ne cesse de déployer le gouvernement croate en vue de parvenir à un accord mutuel sur cette question avec ses partenaires, y compris la Slovénie, conformément à la pratique internationale et européenne.
