



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/2003/12
30 juillet 2003

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS
Groupe de travail des transports par voie navigable
(Quarante-septième session, 7-9 octobre 2003,
point 3 de l'ordre du jour)

TRANSPORTS ET SÉCURITÉ

Note du secrétariat

On se souviendra qu'à la demande du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/139, par. 19), le Groupe de travail, à sa quarante-sixième session, a prié le secrétariat de présenter de manière synthétique les initiatives prises dans le domaine du transport et de la sécurité par des organisations internationales compétentes qui concernent la navigation intérieure (TRANS/SC.3/158, par. 4).

On trouvera ci-après un bref récapitulatif des actions entreprises à la Commission économique pour l'Europe de l'ONU, à la CEMT, à l'OMI, au BIT, à la CCNR et à l'ISO pour renforcer la sécurité du secteur des transports, notamment de la navigation intérieure.

Commission économique pour l'Europe des Nations Unies et ses organes subsidiaires

1. **Le Comité des transports intérieurs**, à sa soixante-quatrième session (18-21 février 2002), a examiné la question du transport et de la sécurité à partir d'un document élaboré par le secrétariat (TRANS/2002/15). Il a pris note du fait que la réglementation en matière de transport de la Commission économique pour l'Europe (CEE) de l'ONU comportait déjà plusieurs dispositions relatives à la sécurité. Il a demandé à ses organes subsidiaires de déterminer, dans leur domaine de compétence respectif et en tenant compte des travaux et des études entamés par d'autres instances, en particulier par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), quelle différenciation établir entre les concepts de «sûreté» et de «sécurité» et quelles seraient les questions concrètes à aborder en la matière (ECE/TRANS/139, par. 18 et 19).
2. **La Commission économique pour l'Europe**, à sa cinquante-septième session (7-10 mai 2002), a exprimé son soutien aux efforts que déploient les organismes des Nations Unies pour créer un environnement plus sûr et a pris note des travaux du secrétariat. À cet égard, elle a souligné la nécessité de veiller à ce que ces activités ne fassent pas double emploi avec celles des autres organisations régionales ou internationales compétentes. La Commission a invité ses principaux organes subsidiaires à procéder à un examen attentif des programmes de travail concernant la sécurité et la sûreté (E/2002/37-E/ECE/1395, par. 28 à 31).
3. **Le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules**, à sa cent vingt-huitième session (12-15 novembre 2002), a jugé que les travaux concernant la protection des véhicules contre le vol (usage non autorisé) et les systèmes de transport intelligents étaient les aspects principaux de sa contribution aux travaux sur la sûreté des transports (TRANS/WP.29/885, par. 26). Dans ce contexte, le Groupe de travail examinera, lors des sessions à venir, un projet de règlement sur les prescriptions techniques uniformes relatives à la protection des véhicules à moteur contre l'usage non autorisé. Le Groupe de travail étudiera aussi comment les systèmes de transport intelligents peuvent être utilisés pour suivre les déplacements des véhicules.
4. **Le Groupe de travail des transports par chemin de fer**, à sa cinquante-sixième session (16-18 octobre 2002), a adopté la définition suivante de la **sûreté** des chemins de fer: «*Niveau socialement requis d'absence de risque de danger dans le système de transport ferroviaire, ledit risque ayant trait aux accidents et blessures touchant des personnes ou aux préjudices matériels*» et la définition suivante de la **sécurité** des chemins de fer: «*Protection des personnes, des moyens de transport et de l'infrastructure des transports contre tout acte non autorisé ou imprévu*» (TRANS/SC.2/198, par. 6).
5. **Le Groupe de travail des transports par voie navigable**, à sa quarante-sixième session (22-24 octobre 2002), a demandé à son organe subsidiaire, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure, d'examiner la question de savoir s'il convenait de modifier l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), les Recommandations sur les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure (annexe à la résolution n° 17 révisée) ou quelque autre instrument de la CEE relatif à la navigation intérieure dont les dispositions visent à renforcer la sécurité

à bord des bateaux, en navigation ou dans les ports, et de communiquer ses recommandations pour complément d'examen (TRANS/SC.3/158, par. 4).

6. Le **Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure**, à sa vingt-sixième session (3-5 juin 2003), a souligné qu'il était important de renforcer la sécurité des bateaux de navigation intérieure, qui pourraient eux-mêmes être utilisés comme armes de terrorisme. Il a indiqué que ce travail devrait être effectué en coopération étroite avec d'autres organismes intéressés comme l'Union européenne et la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). Les gouvernements, la Commission européenne et les commissions fluviales ont été invités à faire part de leurs idées et propositions concrètes intéressant le mandat du Groupe de travail, c'est-à-dire un éventuel amendement du CEVNI (visant par exemple à renforcer le régime d'accès aux bateaux, à créer un poste de responsable de la sécurité à bord de certains types de bateaux à passagers, etc.), l'inclusion d'éventuelles dispositions relatives à la sécurité dans le futur service d'information fluvial (RIS) et la proposition d'amendements pertinents à l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) (TRANS/SC.3/WP.3/52, par. 9).

Conférence européenne des ministres des transports

7. Le Conseil de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) a adopté le 30 mai à Bucarest la Déclaration relative à la lutte contre le terrorisme dans les transports. Il y est notamment demandé à la CEMT de suivre ce qui est fait pour améliorer la sécurité dans les transports, de porter à la connaissance de tous les pratiques ayant produit les meilleurs résultats dans l'ensemble du secteur des transports, de collaborer avec les organisations intergouvernementales telles que l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et l'Organisation maritime internationale (OMI) et, parallèlement, d'essayer de voir comment l'amélioration de la sécurité dans les systèmes de transports peut ne pas se faire au détriment des gains d'efficacité en évitant, par exemple, que d'un mode de transport à l'autre, les mesures de sécurité présentent des incohérences ou même des incompatibilités entre elles. Il est également demandé à la CEE, en écho à la décision de son Comité des transports intérieurs, d'examiner ses propres instruments juridiques pour voir s'ils tiennent suffisamment compte des implications de certains éléments sur le plan de la sécurité des transports.

Organisation maritime internationale

8. Un nouveau régime global de sécurité des transports internationaux devrait entrer en vigueur en juillet 2004 à la suite de l'adoption par une conférence diplomatique d'une série de mesures visant à renforcer la sûreté maritime et à prévenir et réprimer les actes de terrorisme visant les navires. La Conférence, qui s'est tenue au siège de l'OMI à Londres du 9 au 13 décembre, était très importante non seulement pour le milieu international de la navigation, mais aussi pour la communauté internationale dans son ensemble, en raison du rôle essentiel joué par le transport maritime dans le commerce mondial. Ces mesures représentent l'aboutissement de plus d'un an de travail intense du Comité de la sécurité maritime de l'OMI et de son groupe de travail intersessions depuis les terribles attentats terroristes commis aux États-Unis en septembre 2001.

9. La Conférence a adopté un certain nombre de modifications à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), dont la plus ambitieuse concerne le nouveau Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS). Ce Code contient des prescriptions de sûreté détaillées destinées aux gouvernements, aux autorités portuaires et aux compagnies de navigation, regroupées dans la partie A (Prescriptions obligatoires), ainsi qu'une série de directives sur les moyens de satisfaire à ces prescriptions, regroupées dans la partie B (Recommandations). La Conférence a aussi adopté une série de résolutions visant à traduire dans les faits ces modifications, à encourager l'application des mesures aux navires et aux installations portuaires non visés par le Code et à ouvrir la voie à la poursuite des travaux sur le sujet.

Le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires

10. L'idée de base du Code est que la sûreté des navires et des ports relève de la gestion des risques, et que, pour déterminer les mesures de sûreté appropriées, il convient de procéder dans chaque cas à une évaluation de ces risques.

11. Le but du Code est de constituer un cadre normalisé cohérent d'évaluation des risques permettant aux gouvernements de compenser l'aggravation des menaces par une réduction de la vulnérabilité des navires et des installations portuaires.

12. Pour commencer, chaque Gouvernement contractant procédera à l'évaluation de la sûreté des installations portuaires sous trois aspects. D'abord, il déterminera les biens et les ouvrages essentiels à l'activité du port ainsi que les zones ou structures dont la destruction pourrait provoquer des pertes en vie humaine ou des dommages à l'économie ou à l'environnement du port. Ensuite, il déterminera les menaces effectives qui pèsent sur ces équipements et ouvrages essentiels afin d'attribuer un ordre de priorité aux mesures de sûreté. Enfin, il étudiera la vulnérabilité des installations pour repérer les points faibles de la sûreté matérielle, de l'intégrité structurelle, des systèmes de protection, des procédures, des systèmes de communication, des infrastructures de transport, des services et des autres éléments portuaires constituant une cible possible. Une fois cette évaluation terminée, le Gouvernement contractant sera en mesure d'évaluer exactement le risque.

13. Le principe de la gestion des risques est consacré dans le Code par différentes prescriptions minimales de sécurité pour les navires et les ports. Pour les navires, sont prescrits:

- Des plans de sûreté;
- Des agents de sûreté;
- Des agents de sûreté de la compagnie;
- Certains équipements embarqués.

14. Pour les ports, sont prescrits:

- Des plans de sûreté;
- Des agents de sûreté;
- Certains équipements.

15. De plus, pour les navires comme pour les ports, sont prescrits:
- Le contrôle et le filtrage des entrées;
 - Le contrôle des mouvements des personnes et des marchandises;
 - Des moyens de communication exprès, qui doivent être immédiatement utilisables.
16. Comme chaque navire (ou classe de navire) et chaque port présentent des risques différents, les moyens de les rendre conformes aux prescriptions particulières de ce Code sont déterminés puis approuvés par l'administration ou le Gouvernement contractant, selon le cas.
17. En ce qui concerne l'annonce d'un danger menaçant un port ou un navire, le Gouvernement contractant définit le niveau de sûreté pertinent. Les niveaux 1, 2 et 3 correspondent à des risques de niveaux normaux, moyens et élevés. Le niveau de sûreté établit un lien entre le navire et le port, car il déclenche l'application de mesures de sécurité appropriées à la fois pour le navire et pour le port.
18. Il est dit dans le préambule du Code que dans la mesure où le danger s'aggrave, la seule réaction logique est de réduire la vulnérabilité. Le Code propose plusieurs façons de procéder pour cela. Les navires seront soumis à un régime de surveillance, de vérification, de certification et de contrôle, qui permettra de s'assurer que les mesures de sécurité sont bien appliquées. Ce régime sera fondé sur le système de contrôle prévu par la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 (Convention SOLAS). Les autorités portuaires auront aussi l'obligation de communiquer certaines informations sur la sécurité au Gouvernement contractant concerné, qui, à son tour, communiquera à l'OMI une liste de plans de sûreté portuaire approuvés, où seront précisés les lieux visés et les personnes à contacter.

La compagnie et le navire

19. D'après le Code, les compagnies de navigation devront désigner un agent de sûreté de la compagnie pour l'ensemble de l'entreprise et un agent de sûreté du navire pour chacun de leurs navires. L'agent de sûreté de la compagnie est chargé notamment de veiller à ce que l'évaluation de la sûreté du navire soit menée dans les règles, à ce qu'un plan de sûreté du navire soit élaboré et approuvé par l'administration (ou en son nom) et à ce qu'il soit déposé à bord.
20. Le plan de sûreté du navire doit préciser les procédures et les dispositifs matériels de sûreté applicables au navire lui-même afin que celui-ci se trouve en permanence au niveau de sûreté 1. Il indiquera aussi les mesures de sûreté supplémentaires, ou renforcées, à appliquer pour faire passer le navire au niveau de sécurité 2 lorsqu'il reçoit des instructions en ce sens. Enfin, il fixera les préparatifs à prévoir pour exécuter rapidement l'ordre de passage au niveau 3.
21. Les navires devront être munis d'un Certificat international de sûreté attestant de leur conformité aux prescriptions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et à la partie A du Code ISPS. Lorsqu'un navire est dans le port, ou a l'intention d'entrer dans le port, d'un Gouvernement contractant, celui-ci a le droit, en vertu de la règle XI-2/9, de procéder à bord à divers contrôles. Le navire est sujet aux inspections de l'État du port qui, normalement, ne portent pas sur le plan de sûreté lui-même, sauf circonstances particulières.

22. Le navire peut aussi faire l'objet de contrôles supplémentaires si le Gouvernement contractant qui procède a des raisons de croire que la sécurité du navire ou du port a été compromise.

Le port

23. Les gouvernements contractants doivent procéder à l'évaluation de la sûreté des installations de tous les ports de son territoire accueillant des navires assurant des liaisons internationales. Cette évaluation est essentiellement une analyse de risques portant sur tous les aspects des opérations portuaires afin de déterminer à quels endroits elles sont le plus exposées à un attentat ou le plus vulnérables. Le risque est considéré comme fonction de la menace, de la vulnérabilité de la cible et des conséquences d'un attentat éventuel.

24. Il est alors possible, au vu de cette analyse, de procéder à l'évaluation globale du niveau de risque. L'évaluation de la sûreté aidera à déterminer pour quels ports il convient de désigner un agent de sûreté de l'installation portuaire et de préparer un plan de sûreté de l'installation portuaire. Ce plan précisera les procédures et les moyens matériels de sécurité applicables au port afin que celui-ci se trouve en permanence au niveau de sûreté 1. Il indiquera les mesures de sûreté supplémentaires ou renforcées à appliquer pour faire passer l'installation portuaire au niveau de sûreté 2 lorsqu'elle reçoit des instructions en ce sens. Enfin, il fixera les préparatifs à prévoir pour exécuter rapidement l'ordre de passage au niveau 3.

25. Les navires utilisant les installations portuaires peuvent faire l'objet d'inspections de l'État du port et d'autres mesures de contrôle. Les autorités compétentes peuvent demander des informations relatives sur le navire, sa cargaison, ses passagers et son équipage avant l'entrée du navire dans le port. Dans certaines circonstances le navire peut se voir refuser l'entrée au port.

Responsabilités des gouvernements contractants

26. Les gouvernements contractants ont différentes responsabilités, notamment celles de fixer le niveau de sûreté applicable, d'approuver le plan de sûreté des navires et les modifications à lui apporter, de vérifier le respect par les navires des dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et de la partie A du Code ISPS et de délivrer le Certificat international de sûreté, de déterminer quels sont les ports de son territoire pour lesquels il convient de désigner un agent de sûreté, de veiller à l'exécution et à l'approbation de l'évaluation de la sûreté et du plan de sûreté et à leurs éventuelles modifications ultérieures, et enfin de procéder à des contrôles et de faire appliquer des mesures de mise en conformité. Le Gouvernement contractant est également chargé de communiquer les informations nécessaires à l'Organisation maritime internationale et aux professionnels des transports maritimes et des activités portuaires.

27. Les gouvernements contractants peuvent désigner ou établir en leur sein un organe (l'«autorité désignée») chargé d'exécuter leurs obligations en matière de sécurité et de permettre à des organismes de sûreté reconnus d'accomplir certains travaux dans le port, étant entendu que la décision finale de réception des ouvrages et d'approbation des travaux revient au Gouvernement contractant ou à l'autorité désignée.

Amendements à la Convention SOLAS

28. La Conférence a adopté une série d'amendements à la Convention SOLAS de 1974, afin de renforcer la sûreté à bord des navires et dans les zones d'interface navire-port. Entre autres choses, elle a créé un nouveau chapitre consacré expressément à la sûreté maritime, qui fixe l'obligation pour les navires de se conformer au Code ISPS.

29. Parmi les modifications apportées au chapitre V (Sécurité de la navigation), il y a un nouveau calendrier d'installation des systèmes automatiques d'information (matériel AIS). Les navires autres que les navires à passagers et les navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonnes mais inférieure à 50 000 devront être équipés de matériel AIS au plus tard lors de la première visite du matériel de sécurité qui a lieu après le 1^{er} juillet 2004, ou avant le 31 décembre 2004 si cette dernière date est plus rapprochée. Les navires équipés de matériel AIS doivent le maintenir en fonctionnement en tout temps, sauf si des accords, règles ou normes internationaux prévoient la protection des renseignements relatifs à la navigation.

30. Le chapitre XI (Mesures spéciales pour renforcer la sécurité maritime) a été renuméroté «XI-1». Sa règle 3 a été modifiée et le numéro d'identification des navires sera dorénavant marqué de façon permanente dans un endroit visible sur la coque ou la superstructure. Les navires à passagers doivent porter cette marque sur une surface horizontale visible d'avion. Ce numéro sera également marqué à l'intérieur.

31. Une nouvelle règle XI-1/5 prévoit la délivrance aux navires d'une «fiche synoptique continue», dossier de bord des antécédents du navire. Cette fiche synoptique, délivrée par l'administration, contient des renseignements tels que le nom du navire et celui de l'État dont il est autorisé à battre le pavillon, la date à laquelle il a été immatriculé dans cet État, son numéro d'identification, le port d'immatriculation et le nom et l'adresse du ou des propriétaires inscrits. Toute modification doit être consignée sur la fiche, de sorte que celle-ci fournit des renseignements actualisés et l'historique des modifications.

Nouveau chapitre XI-2 (Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime)

32. Un nouveau chapitre XI-2 (Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime) a été ajouté après le chapitre renuméroté XI-1.

33. Ce nouveau chapitre s'applique aux navires à passagers et navires de charge de jauge brute inférieure ou égale à 500 tonnes, y compris les engins à grande vitesse, aux unités mobiles de forage au large et aux installations portuaires desservant les navires de ces catégories qui assurent des liaisons internationales.

La règle XI-2/3 du nouveau chapitre consacre l'application du Code ISPS. La partie A de celui-ci contient des prescriptions obligatoires et la partie B des recommandations sur la meilleure façon de satisfaire à celles-ci.

34. Cette règle impose aux administrations de fixer des niveaux de sûreté et de veiller à en informer les navires autorisés à battre leur pavillon. Avant d'entrer ou lors de son séjour dans un port situé sur le territoire d'un Gouvernement contractant, un navire doit satisfaire aux prescriptions relatives au niveau de sûreté établi par le Gouvernement contractant, si ce niveau est plus élevé que celui que l'administration a établi pour ce navire.

35. La règle XI-2/4 confirme le rôle du capitaine qui doit exercer son jugement professionnel pour prendre les décisions nécessaires au maintien de la sûreté du navire. Il y est précisé que le capitaine ne peut être soumis à cet égard à des pressions de la part de la compagnie, de l'affréteur ou de toute autre personne.

36. La règle XI-2/5 prévoit que tous les navires doivent être munis d'un système d'alerte de sûreté, selon un échéancier strict qui impose à la plupart des navires d'être équipés d'ici à 2004, les autres devant être équipés d'ici à 2006. Lorsqu'il est activé, le système d'alerte de sûreté du navire doit déclencher et transmettre à une autorité compétente désignée par l'administration une alerte de sûreté navire-côtière identifiant le navire et sa position et signalant que la sûreté du navire est menacée ou qu'elle a été compromise. Ce système ne doit pas donner l'alarme à bord du navire. Il doit pouvoir être activé depuis la passerelle de navigation et depuis un autre endroit au moins.

37. La règle XI-2/6 couvre les prescriptions applicables aux installations portuaires, prévoyant entre autres choses que les gouvernements contractants doivent veiller à ce que des évaluations de la sûreté de l'installation portuaire soient effectuées et à ce que des plans de sûreté de l'installation portuaire soient élaborés, exécutés et revus conformément au Code ISPS.

38. D'autres règles du même chapitre concernent la communication de renseignements à l'OMI, le contrôle des navires au port (y compris des mesures telles que le retard, la détention, la restriction des opérations, y compris le déplacement dans le port, ou l'expulsion d'un navire du port), et la responsabilité spécifique des compagnies.

Résolutions adoptées par la Conférence

39. La Conférence a adopté 11 résolutions, dont les points principaux sont résumés ci-dessous. Le texte complet de chacune d'entre elles peut être communiqué sur demande.

40. **La résolution 1 de la Conférence (Adoption d'amendements à l'annexe de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer)** prévoit que les amendements seront réputés avoir été acceptés le 1^{er} janvier 2004 à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des gouvernements contractants à la Convention ou des gouvernements contractants dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce n'aient notifié qu'ils élèvent une objection contre ces amendements, et que les amendements entreront en vigueur le 1^{er} juillet 2004.

41. **La résolution 2 de la Conférence [Adoption du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS)]** porte adoption du Code ISPS et invite les gouvernements contractants à noter que le Code prendra effet le 1^{er} juillet 2004 lorsque le nouveau chapitre XI-2 de la Convention entrera en vigueur.

42. La **résolution 3 de la Conférence (Poursuite des travaux de l'Organisation maritime internationale liés au renforcement de la sûreté maritime)** invite l'Organisation maritime internationale à élaborer d'urgence des recommandations relatives à la formation, par exemple sous la forme de cours types, à l'intention des agents de sûreté du navire, des agents de sûreté de la compagnie et des agents de sûreté de l'installation portuaire; des normes de résultat pour les systèmes d'alarme de sûreté des navires; des normes de fonctionnement et des directives pour les systèmes d'identification et de suivi des navires à grande distance; des directives sur le contrôle des navires; et des directives sur les «organisations de sûreté reconnues»; l'OMI est également invitée à les adopter en temps opportun avant l'entrée en vigueur des amendements à la Convention adoptés par la Conférence.

43. La **résolution 4 de la Conférence (Amendements futurs aux chapitres XI-1 et XI-2 de la Convention SOLAS de 1974 relatifs aux mesures spéciales pour renforcer la sécurité et la sûreté maritimes)** recommande que les amendements futurs aux dispositions des chapitres XI-1 et XI-2 de la Convention soient adoptés par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale ou par une conférence des gouvernements contractants à la Convention.

44. La **résolution 5 de la Conférence (Promotion de la coopération et de l'assistance techniques)** prie instamment les gouvernements contractants et les États membres de l'Organisation de fournir, en coopération avec l'Organisation, une assistance aux États qui éprouvent des difficultés à respecter les prescriptions des amendements adoptés et d'utiliser le Programme intégré de coopération technique de l'Organisation, qui est l'un des principaux instruments par le biais desquels obtenir une assistance en vue de favoriser la mise en œuvre efficace et le respect des amendements adoptés.

45. Elle prie également le Secrétaire général de l'OMI de prendre des dispositions appropriées, dans le cadre du Programme intégré de coopération technique, pour renforcer davantage l'assistance déjà fournie et pour faire en sorte que l'OMI soit en mesure de répondre aux besoins futurs des pays en développement concernant la formation et l'enseignement continu ainsi que l'amélioration de leurs infrastructures et mesures de sûreté maritimes et portuaires; et invite les donateurs, les organisations internationales et l'industrie des transports maritimes et des ports à contribuer en ressources financières, humaines et/ou en nature au Programme intégré de coopération technique de l'Organisation dans le cadre de ses activités de sûreté maritime et portuaire.

46. Elle invite également le Secrétaire général à envisager à une date rapprochée de créer un fonds d'affectation spéciale pour la sûreté maritime aux fins de constituer une source spécialisée d'appui financier aux activités de coopération technique en matière de sûreté maritime et, en particulier, pour offrir un soutien aux pays en développement qui prennent des initiatives nationales pour renforcer leurs infrastructures et mesures de sûreté maritime.

47. La **résolution 6 de la Conférence (Mise en œuvre rapide des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime)** évoque les difficultés rencontrées lors de la mise en œuvre du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) et attire l'attention des Gouvernements contractants et de l'industrie sur le fait que le chapitre XI-2 de la Convention ne prévoit pas de report des dates de mise en œuvre pour l'introduction des mesures spéciales concernées pour renforcer la sûreté maritime. Elle prie instamment les Gouvernements contractants de prendre

à titre hautement prioritaire toute mesure nécessaire pour mettre définitivement au point le plus rapidement possible toute disposition législative ou administrative requise au niveau national pour donner effet aux prescriptions des amendements à la Convention qui ont été adoptés en ce qui concerne la délivrance de certificats aux navires autorisés à battre leur pavillon ou aux installations portuaires situées sur leur territoire. Elle recommande également que les Gouvernements contractants et les administrations intéressées désignent des dates antérieures au 1^{er} juillet 2004 pour les demandes de certificats afin de laisser le temps nécessaire à leur délivrance et pour que les compagnies, les navires et les installations portuaires puissent rectifier tout non-respect des dispositions. Elle recommande en outre que les Gouvernements contractants et l'industrie prennent au plus tôt des mesures appropriées afin de s'assurer que toute l'infrastructure nécessaire est en place à temps pour la mise en œuvre efficace des mesures adoptées pour renforcer la sûreté maritime à bord des navires et à terre.

48. **La résolution 7 de la Conférence (Instauration de mesures appropriées pour renforcer la sûreté des navires, des installations portuaires, des unités mobiles de forage en station et des plates-formes fixes et flottantes non visées par le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS de 1974)** invite les Gouvernements contractants à instaurer, comme ils le jugeront nécessaire, des mesures appropriées pour renforcer la sûreté des navires et des installations portuaires autres que ceux qui sont visés par le chapitre XI-2 de la Convention; elle encourage également les Gouvernements contractants à réunir et diffuser de façon appropriée des renseignements pour faciliter le contact et la liaison entre les agents de sûreté des compagnies et des navires et les autorités responsables de la sûreté des installations portuaires qui ne sont pas visées par le chapitre XI-2 de la Convention avant qu'un navire n'entre dans le port ou ne mouille au large de ce port.

49. **La résolution 8 de la Conférence (Renforcement de la sûreté en coopération avec l'Organisation internationale du Travail)** invite l'OIT à poursuivre d'urgence la mise au point d'une pièce d'identité pour gens de mer, laquelle devrait comprendre, notamment, un document professionnel, un document vérifiable aux fins de la sûreté et un document d'information en matière de brevets et invite l'OMI et l'OIT à créer un groupe de travail conjoint pour entreprendre des travaux plus approfondis sur l'ensemble des prescriptions relatives à la sûreté portuaire.

50. **La résolution 9 de la Conférence (Renforcement de la sûreté en coopération avec l'Organisation mondiale des douanes)** invite l'OMD à examiner d'urgence les mesures qui permettraient de renforcer la sûreté tout au long des mouvements internationaux d'engins de transport fermés et prie le Secrétaire général de l'OMI d'apporter aux débats de l'OMD une contribution spécialisée en matière de transports maritimes.

51. **La résolution 10 de la Conférence (Mise en œuvre rapide de l'identification et du suivi des navires à grande distance)** rappelle que l'identification et le suivi des navires à grande distance en mer sont des mesures qui contribuent pleinement au renforcement de la sûreté du secteur maritime et des États côtiers et note que l'interrogation Inmarsat-C constitue actuellement un système approprié pour l'identification et le suivi des navires à longue distance. Elle prie instamment les Gouvernements contractants de prendre à titre hautement prioritaire toute disposition requise au niveau national pour donner effet à la mise en œuvre et à l'instauration de l'identification et du suivi des navires à grande distance et les invite à encourager les navires autorisés à battre le pavillon de leur État à faire le nécessaire pour être prêts à répondre automatiquement aux interrogations Inmarsat-C ou à d'autres

systèmes disponibles. Elle prie également les Gouvernements d'examiner tous les aspects liés à l'introduction de l'identification et du suivi des navires à longue distance, y compris l'éventualité de leur utilisation abusive en tant qu'aide au ciblage du navire et la nécessité de préserver la confidentialité des renseignements ainsi recueillis.

52. **La résolution 11 de la Conférence (Aspects liés à l'élément humain et congé à terre des gens de mer)** prie instamment les Gouvernements contractants de tenir compte de l'élément humain, de la nécessité d'accorder une protection spéciale aux gens de mer et de l'importance décisive du congé à terre, lorsqu'ils mettront en œuvre des dispositions du chapitre XI-2 de la Convention et du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS). Elle encourage également les Gouvernements contractants, les États membres et les organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif à rendre compte à l'Organisation de tous les cas où l'élément humain a été affecté négativement par la mise en œuvre des dispositions du chapitre XI-2 de la Convention ou du Code. Elle prie enfin le Secrétaire général de porter à l'attention du Comité de la sécurité maritime et du Comité de la simplification des formalités de l'Organisation tout problème lié à l'élément humain qui aura pu être signalé à l'Organisation du fait de la mise en œuvre du chapitre XI-2 de la Convention ou du Code.

Organisation internationale du Travail

53. La nouvelle Convention sur les documents d'identité des gens de mer adoptée lors de la Conférence internationale du Travail en juin 2003 se substitue à la Convention n° 108 de l'OIT adoptée en 1958. Elle établit un système d'identification plus rigoureux dans le but de mieux protéger les intéressés contre le terrorisme et de faire en sorte que les 1,2 million de gens de mer dans le monde jouissent de la liberté de mouvement nécessaire à leur bien-être et à leurs activités professionnelles, et, partant, que le commerce international en soit facilité.

54. La Convention fixe les paramètres de base, remettant à ses annexes la définition des détails, comme la forme précise de la pièce d'identité, afin qu'ils soient facilement adaptables aux derniers développements technologiques. Une des principales caractéristiques du nouveau document, sur laquelle il y a eu accord total, sera sa norme biométrique basée sur une empreinte. Une résolution, accompagnant la Convention, demande au Directeur général du BIT de prendre rapidement des mesures pour élaborer une norme sur la biométrie, interopérable au plan mondial, en coopération notamment avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Diverses dispositions sont prises pour faciliter les vacances à terre (exemption de visas), et les opérations de transit et de transfert des gens de mer.

55. Pour éviter qu'un document d'identité ne soit délivré à une personne qui n'y a pas droit, la Convention demande aux États membres qui l'auront ratifiée de disposer d'une base de données pouvant être consultée au niveau international par des fonctionnaires dûment autorisés et d'observer des procédures rigoureuses dans la délivrance des pièces d'identité. Ces procédures, qui couvrent l'aspect sécurité mais aussi la nécessaire sauvegarde des droits individuels, y compris la protection des données, devront obéir à des mécanismes transparents de contrôle international.

56. Un groupe de travail conjoint OIT/OMI sur la sûreté portuaire, créé en application de la résolution n° 8 de la Conférence diplomatique de l'OMI, s'est réuni à Genève du 9 au 11 juillet 2003. Il a arrêté le texte d'un projet intitulé Code of Practice on Security in Ports (Manuel de la sûreté portuaire).

57. Le but de ce texte est de proposer une méthode de détermination des risques auxquels est potentiellement exposée la sûreté du port et de définir les rôles, les tâches et les mesures de sûreté visant à prévenir et à réprimer les actes illicites visant des ports servant à la circulation et aux opérations maritimes internationales. Y sont recommandées les mesures suivantes:

- Une évaluation de la sûreté doit être effectuée pour chaque port par une administration appropriée;
- Un comité consultatif de la sûreté portuaire, formé de représentants de toutes les parties prenantes, doit être constitué;
- Un plan de sûreté doit être établi pour traiter des problèmes relevés lors de l'évaluation et énoncer les mesures de sûreté appropriées à prendre;
- Les directives de sûreté doivent s'appliquer à toutes les zones et à toutes les fonctions du port ainsi qu'à toutes les personnes qui y travaillent, ont une raison professionnelle de s'y rendre et ont besoin d'y accéder ou d'y transiter. Sont visés les ouvriers et autres personnels du port, les marins, les passagers, ainsi que leurs bagages, les cargaisons, les matériaux, les véhicules, les matériels en provenance de l'intérieur et de l'extérieur de la zone portuaire;
- Les personnes se trouvant dans le port doivent être sensibilisées aux questions de sûreté et le personnel doit recevoir une formation appropriée;
- Les mesures de sûreté doivent être rendues plus efficaces par des exercices, par la mise à l'épreuve et par la vérification systématique des procédures de sûreté afin de repérer et de corriger les manquements, les défaillances et les faiblesses;
- Les directives de sûreté portuaires figurant dans le manuel peuvent également servir de base à la politique de sûreté applicable aux opérations maritimes et aux ports non internationaux.

58. Ce manuel devrait permettre aux gouvernements, employeurs, employés et autres parties prenantes de réduire le risque d'actes illicites dans les ports. Il constitue un cadre d'orientation pour l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie de sûreté portuaire adaptée aux risques dont la réalité est établie.

59. Le projet de manuel de la sûreté portuaire devrait être examiné et adopté à la Réunion tripartite d'experts sur les questions de sûreté, de sécurité et de santé dans les ports (Genève, 8-17 décembre 2003).

Commission centrale pour la navigation du Rhin

60. Un Groupe spécial d'experts a été établi à la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et pour d'examiner d'éventuelles mesures visant à renforcer la sûreté de la navigation sur le Rhin, à la suite des décisions prises à la Conférence diplomatique de l'OMI de décembre 2002 entre autres raisons.

61. Le Groupe a examiné de façon détaillée l'interaction de la navigation intérieure avec le système prévu pour les transports et les ports maritimes, sous les aspects suivants:

- La navigation intérieure, service d'amont essentiel pour le transport maritime;
- Les bateaux de navigation intérieure, cibles ou armes pour les terroristes;
- Le niveau de risque lié aux marchandises, en particulier dans les conteneurs;
- Les avantages et les inconvénients des équipages réduits;
- Les prescriptions des ports de mer en ce qui concerne le transport sur les voies navigables intérieures;
- La possibilité d'étendre les mesures de sûreté aux ports fluviaux;
- Les conséquences pour le transport de marchandises dangereuses.

62. Il a été noté en particulier que la sécurité de la navigation intérieure est déjà bonne du point de vue des opérations de transport et de la protection de l'environnement et que cette activité devrait également offrir une bonne sûreté du point de vue de la protection contre les menaces extérieures. La CCNR a mis en place un régime réglementaire qui peut être considéré comme l'équivalent de la Convention SOLAS pour les transports maritimes. Il semblerait souhaitable, en complément de l'aspect «sécurité», de prendre des mesures de sûreté qui devraient être adaptées aux transports et aux ports maritimes. Les experts ont estimé que les ports de navigation intérieure, qui sont les équivalents des ports de mer, devraient également être intégrés dans le système de sûreté.

63. Le Groupe spécial d'experts prévoit de poursuivre ses travaux, éventuellement en coopération avec la Communauté européenne, et de déposer ses conclusions à la session de printemps de la CCNR, en 2004.

Organisation internationale de normalisation

64. L'Organisation internationale de normalisation (ISO) et le Strategic Council on Security (Conseil stratégique des technologies de sûreté) ont signé un mémorandum d'accord pour définir les normes d'amélioration de la sûreté et de la productivité du transport de conteneurs maritimes.

65. Selon ce mémorandum d'accord, le Comité technique TC8 de l'ISO (Navires et technologie maritime) collaborera avec le Strategic Council on Security Technology pour promouvoir l'initiative «Smart and Secure Tradelanes (SST)» de cette organisation, qui constitue

le plus grand projet mixte public-privé du monde en matière de renforcement de la sûreté et de l'efficacité d'un bout à l'autre du transport par conteneurs.

66. Cette coopération sera le point de départ de la réalisation du programme international pilote lancé par le Comité technique de l'ISO pour combler les lacunes du système de sûreté et trouver des solutions sous forme de normes qui s'adresseront aux professions du commerce international.

67. Dans le cadre de sa coopération au projet SST, le Comité technique prévoit de présenter des recommandations concernant de nouvelles procédures de gestion et de transfert de la responsabilité des marchandises, la transmission de données supplémentaires, les interfaces et les modes de communication des données pour les systèmes de capteurs, ainsi que les moyens de chercher et de consulter ponctuellement les données.
