



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/2005/4
2 août 2005

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS
Groupe de travail des transports par voie navigable
(Quarante-neuvième session, 18-20 octobre 2005,
point 3 de l'ordre du jour)

TRANSPORT ET SÉCURITÉ

Note du secrétariat

À sa quarante-huitième session, le Groupe de travail a pris note des informations et propositions pertinentes reçues des gouvernements et des organisations internationales figurant dans le document TRANS/SC.3/2004/9 et a décidé de maintenir la question du transport et de la sécurité à son ordre du jour. Il a invité les gouvernements, la Commission européenne et les commissions fluviales à continuer à l'informer des mesures qu'ils prennent à ce sujet et à formuler des propositions quant à ce que pourrait faire le Groupe de travail (TRANS/SC.3/163, par. 8).

Le secrétariat reproduit ci-après les informations complémentaires reçues à ce sujet de la Région wallonne de Belgique, de la Commission européenne, de la Commission du Danube et de l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF).

BELGIQUE – RÉGION WALLONNE

1. L'infrastructure portuaire sur le territoire de la Région wallonne a été améliorée pour répondre aux prescriptions du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) ainsi qu'à celles du Règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires. L'autorité wallonne ainsi que les autorités portuaires et les directeurs de ports sont membres des comités ISPS nationaux et locaux.
2. La mise en œuvre des instruments susmentionnés s'est traduite par un accroissement des coûts des opérations de transport maritime à courte distance et par un allongement et une complexification des procédures. Le fait que la Région wallonne doit respecter strictement les dispositions susmentionnées sur la sûreté des ports, alors que toutes ses installations portuaires sont situées à l'intérieur des terres (jusqu'à 100 km) et que les opérations de transport maritime à courte distance représentent moins de 5 % de son trafic total, ne semble pas économiquement rationnel.
3. Cet exercice est cependant intéressant parce qu'il montre quelles pourraient être les conséquences de l'application de la même procédure à la navigation intérieure. Il est clair que si la navigation intérieure était le seul mode de transport intérieur négativement affecté, les incidences économiques seraient pour elle catastrophiques. D'autre part, il semble incohérent, compte tenu des événements récents, d'axer ce type de mesures sur le seul mode qui n'est pas utilisé pour le transport de personnes. Si l'on veut être cohérent, il faut tenir compte de tous les modes de transport et ceci peut entraîner des coûts énormes et des difficultés considérables.
4. La question est donc de savoir si la sécurité globale du pays serait sensiblement renforcée si l'on adoptait des mesures de sécurité supplémentaires uniquement dans le transport par voie navigable. Pour la Région wallonne, la réponse semble être négative.
5. Si l'on veut instaurer des mesures de sécurité supplémentaires pour la circulation de tous les bateaux de navigation intérieure, il faudrait le faire pour tous les modes de transport en étudiant minutieusement les coûts et l'efficacité des mesures envisagées.

COMMISSION EUROPÉENNE

a) Sécurité dans le transport de marchandises

6. La sécurité sera une préoccupation constante au cours des années à venir, notamment dans le transport intermodal. Les secteurs public et privé sont tous les deux parties prenantes dans le domaine de la sécurité des transports. La Commission européenne encourage la coopération entre toutes les parties intervenant dans la chaîne logistique. Le 25 mars 2004, le Conseil européen a invité instamment la Commission à renforcer la législation pour assurer la sécurité de tous les modes de transport. En 2004, une consultation entre les États membres et les professionnels a eu lieu à propos de la législation que l'UE pourrait adopter pour assurer la sécurité dans le transport de marchandises. Ses conclusions ont été les suivantes.

7. Pour prévenir efficacement le risque terroriste:

- Les pouvoirs publics doivent disposer d'une approche systématique (réflexe) – un cadre/modèle – pour mettre fin aux politiques lancées uniquement après des incidents;
- Les industries privées doivent inclure des mesures de sûreté dans leurs opérations quotidiennes – pour éviter de rejeter cette responsabilité sur d'autres entités.

8. Sur la base de la consultation de 2004, une proposition de législation-cadre pour renforcer la sécurité dans la chaîne d'approvisionnement est en cours d'élaboration et devrait être publiée en 2005. Cette législation complétera les textes existants sur la sécurité dans les transports. Il est reconnu qu'en faisant de la réflexion sur la sécurité une préoccupation quotidienne (sensibilisation), on aide à améliorer le niveau de qualité des entreprises et la capacité de réaction en cas d'incident. La reconnaissance mutuelle des normes de sécurité entre les États membres de la CE et une approche fondée sur un guichet unique (c'est-à-dire la coopération entre les entités européennes et les entités publiques nationales) sont essentielles pour améliorer la sécurité globale dans la chaîne logistique. Elles encouragent les divers opérateurs intervenant dans la chaîne à investir à long terme pour améliorer leur niveau de sécurité et apportent une valeur ajoutée aux investissements dans les mesures de sécurité. Dans le commerce international, le succès d'une politique de sécurité dans les transports dépend de la réciprocité.

9. En 2005, une évaluation de l'impact extérieur sur la législation éventuelle de la CE concernant la sécurité de la chaîne logistique sera publiée. Dans ce contexte on évaluera les risques et on effectuera une analyse coûts-avantages des mesures d'atténuation de ces risques.

b) Cadre pour la sûreté des ports à l'échelle de l'UE

10. En février 2004, la Commission a proposé un nouveau cadre à l'échelle européenne pour renforcer la sûreté des ports. La nouvelle directive proposée, modifiée en mai, vise à établir un cadre pour la sûreté des ports à l'échelle de l'UE¹. Il complétera les mesures de sécurité maritime adoptées le 29 avril 2004² de manière à éviter une dispersion des efforts relatifs à la sécurité, assurer une couverture complète en matière de sécurité, et ce avec le minimum de charges supplémentaires pour les ports et leurs utilisateurs. Les mesures de sécurité dans les ports comprendront des évaluations et des plans en matière de sécurité, conformément aux mesures de l'OMI concernant le transport maritime international et les interfaces navire/port.

11. Comme un accord a été conclu entre le Conseil, le Parlement européen et la Commission lors de la première lecture en mai 2005, la signature et la publication de la directive sont prévues au début de l'automne 2005.

¹ Proposition modifiée de directive du Parlement européen et du Conseil relatif à l'amélioration de la sûreté des ports (COM/2004/0393 final).

² Règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, Journal officiel de l'Union européenne L 129 du 29 avril 2004, p. 6 à 86.

12. Pour la navigation intérieure, ceci signifie que pour fournir des services aux bateaux de mer ou aux installations portuaires ou pour opérer dans les ports, il faudra respecter certaines mesures et dispositions de sécurité jugées nécessaires lors de l'évaluation et incluses dans le plan.

COMMISSION DU DANUBE

13. À sa soixante-deuxième session, la Commission du Danube a décidé d'inclure dans son programme de travail un point relatif au transport et à la sécurité. Les premiers documents de travail ont été rédigés par le secrétariat sur la base des propositions détaillées communiquées par la délégation de la Fédération de Russie. Cependant, il pourrait s'avérer difficile d'obtenir les premiers résultats concrets dans ce domaine en raison des différences dans la structure des services nationaux de réduction des effets des catastrophes.

14. Sur le plan de l'assistance attendue des services à terre, la question de l'instance à contacter en cas d'alerte est de la plus haute importance.

15. À titre de première mesure, on pourrait élaborer des directives et des principes harmonisés concernant les points suivants:

- Établissement de plans de sécurité;
- Organisation de la formation du personnel en matière de sécurité;
- Utilisation de techniques et procédures modernes.

16. Pour mener à bien les tâches susmentionnées, il serait important de se familiariser avec les données d'expérience accumulées dans diverses organisations internationales.

UNION EUROPÉENNE DE LA NAVIGATION FLUVIALE

a) Introduction

17. Le secteur du transport par voie navigable assume ses responsabilités dans le domaine de la prévention du terrorisme et est donc heureux de participer à l'élaboration de la directive sur le transport intermodal.

b) Postulats/principes de base

18. Pour élaborer la directive, le secteur du transport par voie navigable part du postulat que les mesures de sécurité à prendre devraient être réalistes et proportionnelles aux risques encourus.

19. En d'autres termes:

- Les mesures de sécurité devraient apporter une contribution effective à la sécurité et ne devraient donc pas être des «tigres de papier»;
- Les mesures de sécurité doivent être transparentes et claires;

- Lorsque cela est possible, elles devraient être adaptées aux systèmes, procédures et règles existants en matière de qualité;
- Il faut tenir compte du fait qu'un bateau de navigation intérieure n'est pas seulement une entreprise flottante, mais aussi une maison flottante;
- Les mesures devraient entraîner le moins possible de charges (administratives) supplémentaires pour le secteur;
- L'uniformité des mesures, à l'échelle européenne, tant dans les ports que dans les terminaux, est impérative.

20. Les mesures de sécurité peuvent être utiles pour améliorer la position du secteur du transport par voie navigable. En renforçant la coopération entre les transporteurs, les gouvernements, les chargeurs et les autres parties en jeu, on peut créer des «voies sécurisées» dont tous les éléments de la chaîne logistique profiteront.

c) Objectifs des mesures de sécurité

21. Les mesures de sécurité visent à empêcher la montée à bord de personnes ou marchandises indésirables.

d) Mesures que le secteur de la navigation par voie navigable pourrait prendre

22. Le secteur du transport par voie navigable est, par nature (un bateau est non seulement un bien d'équipement, mais aussi une résidence) et en raison de son importance économique (chaque unité de transport peut recevoir un volume assez important de marchandises), un mode de transport sûr.

23. Le secteur peut donc atteindre un haut niveau de sûreté en adoptant des mesures relativement simples. Ces mesures peuvent être réparties dans diverses catégories:

- Sécurité physique du bateau et de son équipage;
- Organisation et procédures;
- Communication;
- Sensibilisation.

24. Les mesures les plus importantes peuvent être résumées sous les 11 points essentiels ci-après:

i) Délimitation des responsabilités

25. Chaque entreprise doit désigner un agent de sécurité. Cet agent doit:

- Établir un index des mesures pouvant être appliquées à bord;

- Veiller à ce que toutes les mesures soient bien connues de l'équipage;
- Veiller à ce que toutes les mesures soient appliquées.

26. L'agent de sécurité doit bien connaître les mesures de protection contre les attaques terroristes dans d'autres modes de transport (Code ISPS par exemple).

27. En outre, des responsabilités sont confiées aux personnes qui possèdent les compétences et qualifications requises et ont les pouvoirs nécessaires.

ii) Estimation des dangers potentiels

28. Chaque entreprise doit elle-même estimer les menaces potentielles en fonction de la nature des marchandises et des voies navigables utilisées et, le cas échéant, adapter les mesures appliquées.

29. Les procédures normalisées doivent être évaluées en fonction des menaces potentielles.

iii) Sécurisation du bateau

30. Le bateau doit être sécurisé au moyen de mesures opérationnelles, techniques et organisationnelles de protection contre un mauvais usage. Il doit être contrôlé à intervalles réguliers pour vérifier qu'il n'y a pas de personnes ou de marchandises suspectes à bord.

iv) Contrôle de l'accès

31. La présence à bord de personnes non autorisées est interdite. Il doit y avoir sur chaque bateau une liste des personnes effectivement à bord et des personnes normalement à bord.

32. Les personnes qui ont l'intention de monter à bord pour des raisons officielles ou personnelles doivent le faire savoir à l'avance.

33. Tant les membres de l'équipage que les personnes qui ne sont à bord que temporairement doivent pouvoir, sur demande, prouver leur identité en présentant une carte d'identité avec photo. Les zones où existe une menace temporaire ou permanente doivent être interdites d'accès à ceux qui ne sont pas membres de l'équipage.

v) Sensibilisation

34. Le personnel doit recevoir régulièrement des instructions sur les mesures de prévention du terrorisme et le comportement à adopter en cas d'attaque.

vi) Communication lorsque des éléments suspects sont observés

35. Les éléments suspects et les événements liés à la sécurité doivent être notifiés immédiatement aux autorités responsables.

vii) Vérification de la fiabilité des partenaires

36. Avant d'établir des relations d'affaires avec des fournisseurs ou des sous-traitants (intervenant ou non dans la chaîne logistique), chaque compagnie doit vérifier leur fiabilité.

viii) Documentation sur les mesures appliquées

37. Des registres doivent être tenus pour indiquer les dates auxquelles des membres du personnel ont reçu des instructions et les noms des personnes concernées. Les rapports avec d'éventuelles observations liées à la sécurité doivent être consignés.

ix) Respect du secret

38. Les mesures spécifiques de lutte contre les attaques terroristes (alarme discrète, mot-code à utiliser en cas d'attaque terroriste par exemple) doivent être tenues secrètes.

x) Respect du niveau de sécurité

39. L'agent de sécurité doit bien connaître les mesures de protection des chaînes logistiques contre le terrorisme.

40. L'agent de sécurité doit vérifier régulièrement si une menace particulière pèse sur les voies navigables ou les ports vers lequel le bateau se dirige. Les personnes à bord doivent être immédiatement informées des situations dangereuses particulières.

xi) Respect des mesures de sécurité

41. L'agent de sécurité doit vérifier régulièrement, selon des modalités adéquates, que les membres de l'équipage sont informés des mesures contre les attaques terroristes et que ces mesures sont appliquées.

e) Limitation de la responsabilité du secteur du transport par voie navigable

42. La navigation par voie navigable est un mode de transport intrinsèquement sûr qui peut contribuer à la sécurisation de l'ensemble de la chaîne logistique et qui est prêt à agir en ce sens. Les mesures susmentionnées sont réalistes et applicables. Cependant, la responsabilité du secteur est limitée compte tenu des impératifs de réalisme et de proportionnalité.

43. Par exemple, la communication en temps opportun d'informations exactes sur la cargaison relève et relèvera toujours de la responsabilité du chargeur. Le capitaine ne peut jamais être tenu pour responsable de la nature des marchandises et du contenu de l'unité de chargement.

44. Une procédure administrative telle que l'enregistrement des numéros des scellés des conteneurs n'est pas possible compte tenu de la logistique lors du chargement et du déchargement et de la nécessité d'assurer la proportionnalité des mesures.

45. En outre, la sécurité de l'infrastructure (écluses, ponts, postes d'amarrage) ne relève pas non plus de la responsabilité du capitaine.
