



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/2003/6
13 décembre 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS
(Soixante-cinquième session, 18-20 février 2003,
point 8 de l'ordre du jour)

TRANSPORTS ET SÉCURITÉ

Note du secrétariat

GÉNÉRALITÉS

1. Il est rappelé qu'à sa soixante-quatrième session le Comité a examiné, sur la base d'un document établi par le secrétariat (TRANS/2002/15), une question intitulée «Transports et sécurité». Le Comité a pris note du fait que les divers règlements des transports de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU (CEE-ONU) comportent déjà un certain nombre de dispositions relatives à la sécurité. Il a demandé à tous ses organes subsidiaires de déterminer, dans leurs domaines respectifs et en tenant compte des travaux et études entrepris 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.
2. À sa cinquante-septième session, la Commission économique pour l'Europe a exprimé son soutien aux efforts que déploient tous les organismes du système des Nations Unies pour créer un environnement plus stable et plus sûr dans la région et a pris note des mesures adoptées par le secrétariat pour définir ce que devrait être la contribution de la CEE à cet égard. Elle a souligné que le secrétariat devrait veiller à ce que les activités ne fassent pas double emploi avec celles d'autres organisations et institutions régionales et internationales compétentes et elle a invité ses organes subsidiaires principaux à procéder à un examen attentif de leurs programmes de travail concernant la sécurité et la sûreté.

**FAITS NOUVEAUX EN MATIÈRE DE TRANSPORTS ET DE SÉCURITÉ
INTERVENUS DANS LE CADRE D'AUTRES ORGANISATIONS
INTERGOUVERNEMENTALES COMPÉTENTES**

3. La Commission voudra peut-être prendre note de la Déclaration relative à la lutte contre le terrorisme dans les transports adoptée par la Conférence européenne des Ministres des transports réunis en conseil les 29 et 30 mai 2002 à Bucarest (Roumanie). Dans ce document, qui est reproduit à l'annexe 1 du présent document, les ministres demandent en particulier 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 des 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 transport peut ne pas aller au détriment des gains d'efficacité et, 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. Faisant écho à la décision du Comité, les ministres demandent également à la Commission économique pour l'Europe de voir, en faisant une étude, si les instruments juridiques émanant d'elle tiennent suffisamment compte des implications de certains éléments sur le plan de la sécurité des transports.

4. Le Comité voudra peut-être prendre note également des initiatives qui viennent d'être prises en matière de sécurité maritime et portuaire sous les auspices de l'OMI et qui devraient se traduire par l'adoption, dans le cadre de la Conférence diplomatique prévue en décembre 2002, de tout un ensemble de nouvelles mesures de sécurité applicables à la navigation internationale. La Conférence sera invitée à adopter un certain nombre d'amendements à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) et, notamment, un nouveau code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), qui devra faire l'objet d'un nouveau chapitre de la Convention. Ce code est conçu pour offrir un cadre d'évaluation des risques normalisé et cohérent, qui permettra aux États d'adapter leur réponse au niveau de la menace en présence et à celui de leur vulnérabilité. Les amendements comporteront aussi des dispositions relatives aux installations portuaires. Ce nouvel ensemble de mesures de sécurité pourrait avoir des incidences sur les règlements concernant les transports intérieurs par voie navigable.

5. Le Comité voudra peut-être également noter que le Conseil de coopération douanière a adopté une résolution concernant la sécurité et la facilitation de la chaîne logistique internationale, qui est reproduite à l'annexe 2 du présent document. En application de cet instrument, l'Organisation mondiale des douanes (OMD) a constitué un groupe de travail chargé de voir si les questions de sécurité sont ou pourraient être abordées dans le cadre des règlements internationaux relatifs aux douanes et à la facilitation des échanges commerciaux et, dans l'affirmative, selon quelles modalités. Ce groupe de travail a en conséquence été chargé d'examiner divers aspects tels que les moyens d'identification des marchandises à haut risque, la transmission préalable des données douanières par voie électronique, la protection des données, la révision de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC), etc.

CONCLUSIONS DES ORGANES SUBSIDIAIRES DU COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

6. Au cours des sessions qu'ils ont tenues chacun en ce qui les concerne en 2002, les organes subsidiaires du Comité ont examiné la question des transports et de la sécurité, comme le Comité le leur avait demandé, et ils sont parvenus aux conclusions présentées ci-après.

a) Règlements concernant les véhicules

7. À sa cent vingt-huitième session, le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules a émis l'opinion que s'il est deux domaines clefs dans lesquels il peut apporter une contribution à l'étude de la sécurité dans les transports, c'est assurément la protection des véhicules contre le vol (ou contre toute autre utilisation non autorisée) et les systèmes de transport intelligents (TRANS/WP.29/885, par. 26). Dans ce contexte, le Groupe de travail entend étudier, à ses sessions ultérieures, un nouveau projet de prescriptions techniques uniformes relatives à la protection des véhicules automobiles contre une utilisation non autorisée. Il se penchera également sur le point de savoir de quelle manière des systèmes de transport intelligents peuvent servir à suivre le mouvement de véhicules.

b) Marchandises dangereuses et chargements spéciaux

8. À sa soixante-treizième session, le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses, et, à sa vingt-deuxième session, le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses ont examiné une proposition tendant à intégrer dans l'ADR des dispositions concernant un système fiable d'identification des conducteurs ayant à justifier d'un certificat d'aptitude professionnelle. Le sous-groupe a adopté la proposition avec quelques modifications. Il en résulte que tous les instruments juridiques traitant du transport de marchandises dangereuses, à l'échelle mondiale et quel que soit le mode de transport considéré, devront probablement être modifiés et que les dispositions concernant la sécurité devraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2005 (ST/SG/AC.10/C.3/44). Ces questions restent toutefois très controversées et plusieurs experts européens ont indiqué au cours de la session que, même si elles sont susceptibles d'être applicables dans leur pays, les nouvelles dispositions devront probablement être mises en œuvre au moyen d'une législation nationale spécifique dont l'adoption ne relève pas de la compétence des ministères des transports.

c) Transports routiers et sécurité routière

9. À sa trente-neuvième session, le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières a reconnu que certaines questions de sécurité, notamment les conditions de délivrance des permis de conduire, touchent à certains des points inscrits à son ordre du jour. Ce dernier aspect doit d'ailleurs être examiné de manière plus approfondie dans le cadre de certaines propositions qui tendent à modifier les annexes 6 (permis de conduire nationaux) et 7 (permis de conduire internationaux) de la Convention de Vienne sur la circulation routière (TRANS/WP.1/85).

10. À sa quatre-vingt-seizième session, le Groupe de travail des transports routiers a examiné la Résolution d'ensemble révisée sur la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4) et le passage des frontières. Il a décidé d'ajouter à la R.E.4 certaines dispositions relatives à

l'accès à la profession d'opérateur de transport routier, qui ont des implications indirectes sur le plan de la sécurité. Le Groupe de travail a demandé que la Réunion spéciale sur l'application de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) (qui doit se tenir à Genève les 6 et 7 mai 2003), examine les aspects de sécurité qui concernent les infrastructures de transport et, en particulier, les tunnels (TRANS/SC.1/371).

11. Ces groupes de travail ont tous les deux décidé de suivre de près les travaux menés sous les auspices du Comité de recherche de l'OCDE et de la CEMT pour éviter toute répétition inutile d'activités.

d) Réseaux d'infrastructures, dont le rail, les voies navigables intérieures et le transport combiné

12. À sa cinquante-sixième session, le Groupe de travail des transports par chemin de fer, notant que des discussions sur ces questions étaient en cours au sein de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), l'Union européenne (UE), l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et d'autres instances compétentes en matière de transports, a décidé de suivre les propositions du Président et d'adopter comme définition i) de la sûreté des chemins de fer la suivante: «Le 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 comme définition ii) de la sécurité des chemins de fer la suivante: «La protection des personnes, des moyens de transport et de l'infrastructure des transports contre tout acte non autorisé ou imprévu». Le Groupe de travail a également décidé d'attendre que les autres parties prenantes (UIC – COLPOFER, CEMT, CE) aient achevé leurs travaux avant de reprendre l'examen de la question pour ce qui est du transport ferroviaire européen. En tout état de cause, il a réaffirmé que la question des dispositions relatives à la sécurité et à la sûreté dans les tunnels ferroviaires, en particulier, serait suivie de près. En outre, il a noté que les pays membres rendent régulièrement compte au secrétariat des faits nouveaux concernant la sûreté des chemins de fer, accédant ainsi à la demande du Comité des transports intérieurs.

13. À sa quarante-sixième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable avait demandé à son organe subsidiaire, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure, de se pencher sur le point de savoir s'il y a lieu de modifier l'Accord AGN, le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), les Recommandations concernant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure (annexe à la résolution n° 17 révisée) et éventuellement d'autres instruments de la CEE-ONU ayant trait à la navigation intérieure, par des dispositions tendant à améliorer la sécurité à bord des bateaux, en route ou au port, et de le saisir de ses recommandations pour qu'il puisse y donner suite. Le secrétariat a été prié de préparer un document de synthèse sur les initiatives prises dans ce domaine dans le cadre des organismes internationaux compétents en matière de navigation intérieure. À cette fin, une contribution a été demandée à ces derniers et aux gouvernements, principalement sous forme d'informations sur les travaux que les uns et les autres mènent actuellement dans ce domaine. Le Groupe de travail reviendra, à sa quarante-septième session, sur la question des transports et de la sécurité et fera rapport en conséquence au Comité (TRANS/SC.3/158, par. 4).

14. À sa trente-huitième session, le Groupe de travail du transport combiné a pris note de ce que ces questions faisaient l'objet de débats au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation internationale de normalisation (ISO). C'est ainsi que l'utilisation combinée de dispositifs de scellement intelligents et de codes uniques pour les propriétaires de conteneurs dans le cadre d'un système mondial administré par le Bureau international des conteneurs (BIC) a été considérée comme un important gage de sécurité. À l'issue d'un débat approfondi, le Groupe de travail a décidé d'attendre la fin des discussions en cours au sein d'autres organisations internationales avant d'examiner plus avant la question en ce qui concerne le transport combiné par voie terrestre en Europe. Il a néanmoins fait observer que la question des dispositions de sécurité et de sûreté applicables aux terminaux devrait être suivie de près. Il a demandé au secrétariat d'établir, en vue de sa prochaine session, une synthèse des initiatives prises dans ce domaine et se rapportant au transport combiné. Une contribution a été demandée aux États et aux organisations non gouvernementales, principalement sous forme d'informations sur les travaux que les uns et les autres mènent actuellement en ce qui concerne la sûreté et la sécurité dans le transport combiné.

e) Facilitation du passage des frontières

15. À sa cent deuxième session, le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports a pris note d'une résolution du Conseil de coopération douanière concernant la sécurité de la chaîne logistique internationale et la facilitation de son fonctionnement, et des mesures prises en conséquence pour constituer un groupe de travail qui examinerait la question de manière plus approfondie (TRANS/WP.30/2002/26). Le Groupe de travail a décidé de suivre attentivement les progrès accomplis dans ce domaine par l'OMD et d'étudier dans le cadre de ses sessions ultérieures tous les aspects pertinents qui en résulteront (TRANS/WP.30/204, par. 7).

CONCLUSIONS

16. Le Comité voudra sans doute entériner les activités de ses organes subsidiaires dans le domaine du transport et de la sécurité.

17. Pour envisager éventuellement d'autres initiatives dans ce domaine, le Comité voudra peut-être prendre également note de ce qui a été entrepris au niveau national par les gouvernements et déterminer les mesures précises qui devraient être prises au niveau international en matière de sécurité des transports.

Annexe 1

**DÉCLARATION MINISTÉRIELLE RELATIVE À LA LUTTE
CONTRE LE TERRORISME DANS LES TRANSPORTS**

Nous, Ministres des transports des pays membres et des pays membres associés de la Conférence européenne des ministres des transports réunis en conseil les 29 et 30 mai à Bucarest, en Roumanie,

Condamnant les horribles attentats terroristes commis le 11 septembre 2001 contre le World Trade Center à New York et le Pentagone à Washington D.C.,

Conscients que la nature de ces attentats – par l'ampleur des destructions matérielles et des pertes de vies humaines ainsi que par l'utilisation de véhicules de transport pour perpétrer ces actes de violence – a changé le contexte dans lequel la politique de sécurité est conçue et mise en œuvre dans les différents modes de transport,

Déterminés à œuvrer aux niveaux national et international pour que les transports puissent jouer leur rôle vital dans la société et l'économie, libres de toute menace d'actes de terrorisme,

Prenant acte du travail accompli dans plusieurs enceintes dans le domaine du terrorisme et des transports, et notamment:

- de la Déclaration sur la lutte contre le terrorisme dans les transports maritime et aérien adoptée par les Ministres des transports le 15 janvier 2002 à Tokyo,
- de la Déclaration approuvant l'élaboration d'un vaste Plan d'action sur la sûreté de l'aviation approuvé lors de la Conférence ministérielle de l'OACI sur la sûreté de l'aviation qui s'est tenue à Montréal les 19 et 20 février 2002,
- du travail réalisé par des instances internationales telles que la CEAC, l'OMI, le G8, la CEE-ONU, la Commission européenne et l'OCDE pour revoir et renforcer les mesures de lutte contre le terrorisme dans le secteur des transports ainsi que des efforts accomplis par des organisations professionnelles internationales telles que l'UIC et l'IRU pour mieux faire comprendre les préoccupations nourries par leurs membres à l'égard du terrorisme dans les transports et les mesures prises pour améliorer la sécurité,

Constatant:

- que la plupart des actions entreprises depuis le 11 septembre 2001 pour renforcer la sécurité ont été conçues et mises en œuvre à l'intérieur d'un mode et qu'une approche plus globale de la sécurité couvrant tous les maillons de la chaîne de transport est nécessaire,
- l'intérêt d'un cadre multilatéral de discussion du terrorisme pour les transports de surface à l'instar de ce qui est en place pour les transports aérien et maritime,

Considérant qu'il est nécessaire de trouver un juste équilibre entre:

- l'amélioration de la sécurité et la fluidité des transports intérieurs et internationaux de voyageurs et de marchandises,
- la transparence nécessaire des échanges internationaux d'idées et de pratiques exemplaires et la confidentialité indispensable à l'efficacité des mesures,

Convenons de:

- Poursuivre les travaux de mise en œuvre de la résolution 1986/58 sur la sûreté de l'aviation et des résolutions 1997/2 et 1999/3 sur la délinquance et la fraude dans les transports;
- Promouvoir un cadre intermodal coordonné pour la sécurité dans le secteur des transports de nos pays, en collaboration avec d'autres organes compétents de nos États;
- Partager autant que faire se peut avec d'autres États l'expérience que nous avons acquise et les pratiques exemplaires que nous avons mises en œuvre en matière de sécurité des transports et de lutte contre le terrorisme afin d'améliorer la compréhension et la coopération dans ce domaine;
- Soutenir l'évaluation nécessaire des risques et de la vulnérabilité ainsi que la formation du personnel aux procédures d'urgence aux niveaux tant unimodal et intermodal que régional et local;
- Rechercher des mesures propres à rendre la sécurité, la sûreté et la lutte contre le terrorisme complémentaires;

Demandons à la CEMT de:

- Développer des travaux sur la sécurité et le terrorisme;
- Suivre ce qui se fait pour améliorer la sécurité des transports et partager l'expérience acquise en matière de pratiques exemplaires dans tout le secteur des transports avec les membres et les membres associés;
- Collaborer avec l'OCDE, la CEAC et l'OMI pour porter les questions posées et les expériences tentées dans le secteur des transports aérien et maritime à l'attention des ministres et assurer, dans toute la mesure du possible, la cohérence des approches adoptées par les différents modes;
- Trouver comment concilier l'amélioration de l'efficacité et la sécurité du système de transport avec la lutte contre le terrorisme, en réfléchissant par exemple à des moyens qui permettent de suivre les marchandises tout au long de la chaîne de transport afin d'éviter l'incohérence et l'incompatibilité des normes de sécurité applicables aux différents modes;

Demandons à la CEE-ONU:

- D'étudier si ses instruments législatifs tiennent suffisamment compte des implications des attentats du 11 septembre 2001 pour la sécurité des transports.
-

Annexe 2**RÉSOLUTION DU CONSEIL DE COOPÉRATION DOUANIÈRE
CONCERNANT LA SÉCURITÉ ET LA FACILITATION
DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE INTERNATIONALE****Juin 2002***Le Conseil de coopération douanière*¹,*Prenant acte*

1. des préoccupations croissantes suscitées à l'échelon mondial par les actes de terrorisme international et la criminalité organisée, y compris le blanchiment d'argent,
2. de l'importance et de la vulnérabilité des échanges commerciaux internationaux,
3. de la nécessité d'assurer la sécurité et la protection de la chaîne logistique internationale et d'éviter qu'elle soit utilisée pour commettre des actes de terrorisme ou d'autres activités criminelles, tout en assurant une amélioration constante de la facilitation du commerce sans entraîner des frais supplémentaires inutiles,
4. du rôle crucial joué par les administrations des douanes en raison de leurs compétences particulières dans la protection de la société, la lutte contre la fraude commerciale et la facilitation des échanges régionaux et internationaux et dans le contrôle des mouvements de marchandises et des moyens de transport aux frontières,

Convaincu

1. de la nécessité pour la communauté douanière internationale d'apporter une contribution dynamique et énergique aux mesures visant à assurer la sécurité et la facilitation du commerce international,
2. que l'OMD doit et peut contribuer à améliorer la capacité des administrations des douanes à collaborer de plus en plus de manière à renforcer le potentiel des membres en matière de lutte contre la fraude et de facilitation en favorisant une plus grande harmonisation, une normalisation plus poussée et l'élaboration des directives internationales pour créer les fondements d'une coopération internationale renforcée,
3. de la nécessité pour les membres de coopérer afin de mettre au point des mécanismes leur permettant d'échanger plus facilement des renseignements,

¹ Conseil de coopération douanière est la dénomination officielle de l'Organisation mondiale des douanes (OMD).

4. de l'importance de l'existence de relations de coopération parmi et entre les membres, d'autres organismes et services publics, les organismes internationaux compétents et le secteur privé,
5. de l'importance de la transmission préalable de données douanières normalisées aux fins de l'identification des marchandises et des moyens de transport susceptibles de présenter un risque en matière de sécurité et en vue de faciliter les échanges licites de marchandises,
6. de l'importance de la mise en œuvre efficace des techniques de gestion et d'évaluation des risques et de ciblage,
7. que toutes les Parties contractantes à la Convention internationale sur la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto) doivent adhérer au Protocole d'amendement de cet instrument qui énonce les principes sur lesquels doivent s'appuyer les administrations des douanes et les procédures douanières modernes; et que dès l'entrée en vigueur de ce Protocole, tous les autres membres, qui ne sont pas Parties contractantes, soient instamment invités à adhérer à la Convention de Kyoto révisée,
8. que la mise de œuvre de projets pilotes entre les membres afin de renforcer la sécurité et la facilitation du commerce international doit être encouragée.

Décide ce qui suit:

Le Secrétaire général:

1. Veillera à ce que:
 - i) pour juin 2003, le modèle de données douanières de l'OMD soit réexaminé afin de s'assurer qu'il comprend un jeu d'éléments de données normalisé nécessaire à l'identification des marchandises à haut risque;
 - ii) pour juin 2003, des directives soient établies afin de permettre aux membres de se doter d'une base juridique et de prendre toutes les mesures nécessaires pour permettre la transmission préalable des données douanières par voie électronique;
 - iii) pour juin 2003, des directives soient établies aux fins de la conclusion d'accords de coopération entre les membres et le secteur privé afin de renforcer la sécurité de la chaîne logistique et de faciliter la circulation des marchandises à l'échelon international;
 - iv) l'utilisation par les membres dans les meilleurs délais des instruments visés aux points i) à iii) soit encouragée;

- v) les besoins des membres en matière d'assistance pour la mise en place de programmes visant à renforcer la sécurité de la chaîne logistique soient définis et une stratégie en matière de renforcement des capacités soit développée pour assister les membres à mettre en œuvre la présente résolution;
 - vi) des donateurs soient recherchés et invités à apporter une contribution financière, humaine ou autre aux fins de poursuivre la mise au point et la mise en œuvre de procédures destinées à assurer la sécurité de la chaîne logistique;
 - vii) des mesures soient prises afin de renforcer l'assistance offerte aux membres souhaitant améliorer leurs programmes internationaux concernant la sécurité et la facilitation de la chaîne logistique internationale en intensifiant par exemple les mesures de contrôle à l'importation, à l'exportation et en transit, en améliorant l'automatisation, en recourant aux techniques de gestion et d'évaluation des risques pour sélectionner les marchandises et les moyens de transport à examiner, en améliorant les techniques utilisées et en veillant à maintenir chez leur personnel un haut niveau d'éthique;
 - viii) une banque de données sur les technologies et techniques les plus avancées, de nature à permettre de renforcer la sécurité de la chaîne logistique et d'accroître la facilitation soit créée;
2. S'assurera que les mesures visées dans cette procédure soient mises au point et mises en œuvre dans le cadre du Plan stratégique de l'OMD et, avec l'aide d'un groupe d'étude composé d'experts provenant des administrations membres du Conseil qui, tenant compte des différences existant entre les membres en matière de capacités et de besoins:
- i) travaillera en collaboration avec d'autres autorités compétentes (telles que l'Union européenne, les autorités portuaires, les organismes en poste aux frontières, les autorités responsables des transports et les unions douanières ayant compétence dans ce domaine);
 - ii) procédera à des consultations avec les milieux commerciaux, les organisations non gouvernementales et intergouvernementales intéressées, et les fera participer à ses travaux;
3. À compter de décembre 2002, adressera des rapports réguliers à la Commission de politique générale et au Conseil sur l'état d'avancement de la mise au point et de la mise en œuvre de la présente résolution. La Commission de politique générale et le Conseil détermineront toute autre action à entreprendre.
