



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/2005/3
22 décembre 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports
(Cent neuvième session, 31 janvier-4 février 2005,
point 4 de l'ordre du jour)

**ACTIVITÉS D'AUTRES ORGANISATIONS INTÉRESSANT
LE GROUPE DE TRAVAIL***

Lignes directrices de l'IRU en matière de sûreté

Communication de l'Union internationale des transports routiers (IRU)

RAPPEL

À sa cent huitième session, le WP.30 a fait part de son souhait de recevoir des informations sur les lignes directrices en matière de sûreté élaborées par l'IRU pour le secteur du transport routier. Ce document constitue une synthèse du «**Dossier sûreté de l'IRU: lignes directrices volontaires à l'intention des transporteurs, des conducteurs, des chargeurs, des entreprises transportant des marchandises dangereuses et lignes directrices volontaires en matière douanière**».

* Faute de ressources suffisantes, la Division des transports de la CEE n'a pu soumettre le présent document dans les délais voulus.

INTRODUCTION

À la suite d'une décision prise en avril 2004 par les organes directeurs de l'IRU, une équipe spéciale sur la sécurité a été constituée pour élaborer des lignes directrices volontaires en matière de sûreté à l'intention des transporteurs.

Les lignes directrices ont été élaborées en étroite coopération avec l'Organisation mondiale des douanes (OMD). Elles visent à compléter tous arrangements nationaux existants de coopération, notamment ceux qui sont conçus pour traiter les questions de trafic de drogues, d'immigration illégale, de fraude douanière et de fraude dans les opérations de transit et à étendre ces arrangements à des questions touchant les aspects plus larges de la sûreté dans la chaîne internationale d'approvisionnement.

Le dossier sûreté de l'IRU devrait être consulté et utilisé en même temps que d'autres instruments de l'IRU touchant la sûreté, par exemple la brochure IRU-CEMT sur les sites de stationnement gardés en Europe, la brochure sur les organismes chargés d'effectuer des contrôles et de veiller à l'application des règles, les listes de contrôle TIR, etc., dont la plupart sont accessibles en ligne sur le site Web de l'IRU.

Bien qu'inspirées essentiellement par des préoccupations liées aux menaces à caractère terroriste, ces lignes directrices volontaires de l'IRU représentent une combinaison originale d'éléments portant à la fois sur la sûreté face au terrorisme et sur la sûreté au sens traditionnel du terme (vol de marchandises et de véhicules, agressions contre les conducteurs, etc.).

PRINCIPAUX OBJECTIFS DES LIGNES DIRECTRICES

- Promouvoir une coopération accrue entre les administrations des douanes et les transporteurs et leurs associations professionnelles.
- Encourager l'engagement actif des opérateurs de transport routier pour améliorer la sûreté des transports de marchandises dans la portion de la chaîne logistique qu'ils contrôlent.
- Encourager les administrations des douanes à faciliter, dans toute la mesure possible et en conformité avec l'application de contrôles adéquats, le commerce licite des opérateurs de transport routier.
- Minimiser l'accès et le recours illégaux à des installations, systèmes et procédures propres au commerce et au transport.
- Accroître la capacité des douanes à détecter et prévenir des tentatives spécifiques d'infractions douanières dans les envois de marchandises.
- Accroître la capacité des douanes à repérer les tentatives faites ou les ententes conclues pour commettre des infractions douanières et à établir des dossiers d'enquête.
- Encourager les transporteurs routiers à autoriser les administrations des douanes, à la suite d'une demande raisonnable, à accéder, conformément aux lois et réglementations, aux renseignements commerciaux concernant des envois spécifiques, lesquels peuvent s'avérer utiles à des fins de prévention, d'enquête ou de recueil d'informations. Cet accès

permettrait, entre autres avantages, d'identifier les personnes directement responsables des infractions douanières et de prendre les mesures adéquates à leur encontre pour obtenir le paiement des taxes et droits qu'elles doivent.

- Aider les douanes, l'ensemble des autorités compétentes veillant à l'application des lois et la société en général à lutter contre ces éléments criminels.

PRINCIPES CLEFS

Les principes clefs pour la mise en œuvre de ces lignes directrices se trouvent dans la liste suivante, qui n'est pas limitative:

- La facilitation du transport et du commerce ne peut pas être ignorée, même lorsque les considérations de sûreté sont hautement prioritaires. Il est essentiel de réaliser un *juste équilibre* entre la sûreté et la facilitation des formalités et des procédures, aux frontières plus particulièrement;
- Toutes les parties, tant commerciales qu'officielles, peuvent contribuer à l'amélioration de la sûreté de la chaîne logistique;
- La sûreté compte parmi les plus hautes priorités des entreprises qui participent à la circulation internationale de biens;
- La protection du commerce légal ainsi que l'honnêteté des opérateurs actifs dans le commerce et le transport devraient constituer un principe de base;
- La communication avec les parties internes et externes intéressées doit être établie. Elle doit être maintenue et améliorée, lorsqu'elle existe déjà;
- Toutes les parties intervenant dans la chaîne logistique doivent respecter les exigences juridiques pertinentes, y compris celles qui découlent de conventions et traités internationaux;
- Toutes les parties devraient maintenir les plus hauts niveaux d'intégrité;
- Le mandat de la direction et des employés en matière de sûreté, fondé sur des lignes directrices de sûreté volontaires et précisant clairement les obligations et responsabilités de chacun, devrait être défini le cas échéant;
- Des ressources appropriées et suffisantes, y compris pour la communication d'informations et la formation, devraient être prévues pour atteindre les niveaux de sûreté requis;
- Le respect de lignes directrices volontaires, dûment appliquées et étayées par des documents, devrait être considéré positivement lors de l'examen des responsabilités des opérateurs de transport;
- Les autorités devraient s'efforcer d'offrir le soutien adéquat (ou formation, conseils, audit, etc.) aux petites et moyennes entreprises (PME) pour qu'elles puissent respecter les exigences en matière de sûreté.

CONTENU

Les atrocités terroristes à travers le monde ont de plus en plus fait ressortir la dimension internationale du terrorisme et la possibilité que des systèmes utilisés pour la circulation internationale de personnes et de biens soient employés à des fins terroristes.

Les criminels ont également utilisé le commerce licite comme couverture pour d'autres activités, illicites celles-là, telles que l'immigration clandestine, le trafic de stupéfiants, le blanchiment d'argent, les fraudes en matière de douanes et de transit, la circulation de marchandises contrefaites et d'autres infractions qui menacent le bien-être des sociétés nationales et de la communauté internationale.

La gestion de la sûreté fait partie intégrante du système de gestion global d'une organisation. La structure, les responsabilités, les pratiques, les procédures, les procédés, les mesures pratiques et les ressources pour la mise en œuvre des politiques et la réalisation des objectifs en matière de sûreté peuvent être coordonnés avec les efforts existant dans les autres domaines (par exemple exploitation, finance, santé et sécurité sur le lieu de travail, protection environnementale).

Ce document présente des lignes directrices en vue d'établir des *arrangements de coopération volontaires entre les administrations des douanes et les transporteurs et/ou leurs associations professionnelles* pour améliorer la sûreté de la chaîne logistique et promouvoir le commerce et la facilitation du transport. Les opérateurs actifs dans le transport routier, faisant partie intégrante de la chaîne logistique, peuvent appliquer ces lignes directrices, éventuellement en coordination avec d'autres systèmes de gestion:

- Pour démontrer leur attachement à la sûreté dans le transport routier, lequel fait partie intégrante de la chaîne logistique;
- Comme outil de gestion interne volontaire pour développer, mettre en œuvre ou améliorer leur système de gestion de la sûreté;
- Pour permettre l'application de procédures douanières rationalisées et simplifiées.

Les lignes directrices énoncent les principes clefs, les objectifs et les mesures à prendre pour tous les aspects influant sur le transport routier. Par souci de concision, seules les mesures à prendre sont reproduites ci-après.

CONSULTATION, COOPÉRATION ET COMMUNICATION

Mesures à prendre

1. Les administrations des douanes devraient encourager des échanges réguliers d'informations (conformément aux dispositions du chapitre 1^{er}, section 1.3, et du chapitre 6, section 6.8, de la Convention de Kyoto révisée) et des consultations au niveau tant national que local avec toutes les parties intervenant dans la chaîne logistique internationale pour discuter des questions d'intérêt commun, y compris les réglementations, procédures et exigences douanières et la sûreté des installations et des envois. Les administrations des douanes disposant

d'arrangements d'ordre consultatif devraient être prêtes à coopérer avec les autres administrations des douanes en ce qui concerne l'établissement d'arrangements similaires et à les conseiller en la matière.

2. Les transporteurs routiers et, le cas échéant, les associations professionnelles du transport routier devraient indiquer des points de contact locaux clairement identifiés et aisément accessibles ou un contact au sein de l'entreprise qui peut organiser un accès immédiat au contact local pour toutes les questions identifiées comme présentant un intérêt pour les douanes sur le plan de la vérification du respect des lois (réservation de fret, suivi des marchandises, informations relatives aux employés, etc.). Les administrations des douanes devraient également indiquer aux opérateurs de transport routier ou à leurs agents, y compris les associations professionnelles du transport routier, les numéros de téléphone permettant de prendre contact avec des hauts fonctionnaires des douanes en cas d'urgence.

3. Les transporteurs routiers, à titre individuel ou via leur association professionnelle, devraient encourager un échange ouvert et continu d'informations avec les administrations des douanes et vice versa.

4. Les administrations des douanes devraient définir, après avoir consulté les transporteurs routiers, ou leurs agents, y compris les associations professionnelles du transport routier, les procédures à suivre lorsque des questions sont posées ou en cas de soupçons d'infractions douanières. Les personnes directement sujettes aux droits de douane devraient immédiatement être identifiées, et les taxes et accises qu'elles doivent devraient être perçues. De plus, les personnes directement responsables d'infractions douanières devraient faire l'objet d'actions en justice adéquates.

5. Les transporteurs routiers devraient avertir les administrations des douanes compétentes de toute documentation inhabituelle ou suspecte concernant les marchandises et de toutes demandes anormales d'informations sur les envois. Dans ce cas, ils ne devraient pas être pénalisés ou sanctionnés.

6. Les administrations des douanes devraient faire participer les transporteurs routiers et leurs associations professionnelles à la mise au point d'une stratégie de gestion des risques.

7. Les transporteurs routiers devraient avertir les douanes en temps voulu et, si nécessaire, d'autres parties prenantes officielles (telles que la police, l'administration fiscale, les entreprises de sécurité ou toute autre autorité/organisation concernée) lorsque des employés découvrent des colis suspects ou des chargements non répertoriés. Les colis dont on soupçonne qu'ils font l'objet de contrebande devraient être mis en sécurité de manière appropriée.

8. Les administrations des douanes devraient communiquer les observations que leur inspire la façon dont le transporteur routier traite les questions de sûreté relatives à la chaîne logistique internationale. Les besoins spécifiques des petites et moyennes entreprises (PME) devraient également être pris en compte et traités.

ÉDUCATION, FORMATION ET SENSIBILISATION

Mesures à prendre

1. Les administrations des douanes devraient fournir, sur demande des opérateurs de transport routier, y compris les petites et moyennes entreprises, des informations et des conseils d'experts au personnel chargé de la sûreté, du traitement des chargements et de la documentation afin de leur permettre de reconnaître et de notifier les cas dans lesquels les circonstances peuvent éveiller des soupçons (par exemple indicateurs de profil de risque tels que les écarts de poids, les disparitions, les irrégularités en matière de paiement, la fabrication de l'emballage, l'itinéraire choisi, les anomalies relatives à la documentation ou les incohérences).
2. Les administrations des douanes devraient donner des conseils aux opérateurs de transport routier sur la fourniture individualisée d'assistance appropriée et de matériel éducatif aux entreprises pour:
 - a) Les aider à évaluer leur vulnérabilité face aux tentatives visant à les utiliser à des fins criminelles;
 - b) Mettre au point des plans concrets pour réduire cette vulnérabilité; et
 - c) Mettre en œuvre ces plans.
3. Les transporteurs routiers devraient s'efforcer d'instruire leur personnel, avec l'aide des administrations des douanes et, le cas échéant, leurs associations professionnelles et – dans le cadre du régime TIR – leurs associations garantes en ce qui concerne les dangers d'une participation à des activités criminelles et à des infractions douanières. Les sanctions internes applicables aux employés qui sont impliqués dans de telles infractions renvoient en termes généraux aux sévères amendes imposées en pareil cas par les autorités compétentes dans le monde entier.
4. Les transporteurs routiers devraient, sur demande et dans la mesure où les circonstances le permettent, être disposés à aider les administrations des douanes à se familiariser avec les systèmes d'information internes pertinents et la formation appropriée aux méthodes de recherche pour les activités et les locaux contrôlés par l'entreprise.
5. Du matériel éducatif et des conseils d'experts en ce qui concerne l'identification de fret potentiellement suspect devraient être disponibles pour la sûreté des sites, le traitement des chargements et le personnel chargé de la chaîne logistique.
6. Le personnel intervenant dans le traitement du fret, la documentation y relative ou la sûreté devrait être sensibilisé aux signes selon lesquels d'autres employés sont peut-être vulnérables face à des pressions criminelles ou soumis à de telles pressions.
7. Les douaniers devraient demander l'avis des opérateurs de transport routier et/ou de leurs associations professionnelles en ce qui concerne les procédures documentaires régulières relatives au transport et aux envois.

8. Les douanes et les autres autorités compétentes sont encouragées à appuyer les initiatives propres au secteur du transport routier, telles que l'établissement et la mise en œuvre de lignes directrices internes volontaires, de meilleures pratiques, de plans d'accréditation pour la formation et de matériel, visant à accroître la sensibilisation des opérateurs de transport routier et à les aider à prendre des mesures préventives appropriées, réalistes et raisonnables en vue de réduire au minimum les risques ou l'utilisation de biens ou de véhicules à des fins terroristes.

ÉCHANGE D'INFORMATIONS: ACCÈS ET CONFIDENTIALITÉ

Mesures à prendre

1. Le transporteur routier devrait disposer d'un document d'information interne sur la sûreté adapté à l'échelle des risques associés, à la spécificité et à la nature de son activité et à la taille de l'entreprise.
2. Il devrait y avoir des contrôles physiques appropriés dans les installations informatiques.
3. L'accès aux systèmes de données devrait être contrôlé par niveau de responsabilité au travail et par niveau de sécurité des informations. Les employés devraient avoir une formation en matière de systèmes informatiques et de sécurité des données.
4. Les systèmes informatiques devraient inclure des processus pour sauvegarder les données et pour surveiller l'utilisation des systèmes de données par les employés.
5. Les documents devraient être complets, lisibles, précis et présentés en temps voulu.
6. Les transporteurs routiers et les administrations des douanes devraient maintenir la confidentialité des informations sensibles d'ordre commercial ou touchant la sécurité, y compris les procédures de sûreté des opérateurs de transport routier.
7. Les autorités douanières devraient accorder la priorité aux techniques de contrôle avec guichet unique.
8. La mise en œuvre complète et en temps voulu de l'échange de données électroniques est nécessaire entre tous les partenaires intervenant dans les procédures douanières, en particulier pour confirmer l'achèvement des processus douaniers, par exemple par l'application de SafeTIR dans le cadre du régime TIR.
9. Les administrations des douanes devraient informer les secteurs du commerce et du transport au sujet des nouveaux modes et tendances observables en matière de fraude et d'activités criminelles afin de prendre des mesures préventives.

SÉCURITÉ DES ENVOIS

Mesures à prendre

1. Pour les marchandises/destinations sensibles en matière de sûreté, le transporteur routier devrait établir des règles précises et donner des instructions aux conducteurs quant à la manière la plus sûre d'assurer la prise en charge, le transport et la livraison des marchandises. Celles-ci

peuvent inclure la vérification de l'intégrité des unités de chargement aux points d'échange, la vérification des scellés et de leur numéro, la vérification de la documentation, ainsi que d'autres mesures pertinentes de surveillance. En cas de discordance, il conviendrait de consigner l'anomalie sur la documentation relative à l'envoi.

2. Le transporteur routier ou, le cas échéant, ses agents devraient examiner la sécurité du chargement et les procédures de contrôle pour empêcher des personnes non autorisées d'accéder à l'envoi et éviter toute manipulation incorrecte ou tout traitement inapproprié des envois par le personnel autorisé.

3. L'administration douanière devrait mentionner le numéro de scellé ou tout autre dispositif d'identification des unités de chargement/conteneurs sur la déclaration faite par le transporteur sur le chargement.

4. Le transporteur routier devrait examiner les unités/conteneurs vides reçus pour stockage (ou chargement) afin de s'assurer qu'aucune modification n'a été apportée à leur structure.

5. À moins de mener une opération secrète, les administrations des douanes devraient s'assurer qu'un représentant de l'organisation contrôlant l'envoi est présent quand le chargement est contrôlé physiquement ou retiré pour contrôle. Cependant, la partie responsable de la sécurité de l'envoi devrait toujours être avisée d'un tel contrôle dès que possible après l'événement au cas où des actions en responsabilité civile seraient intentées ultérieurement.

6. Lorsque, pour une raison quelconque, le transporteur routier n'est pas en mesure d'être présent lors du chargement ou du déchargement ou s'il n'est pas en mesure de vérifier les marchandises chargées, il conviendrait d'en faire clairement mention dans le document approprié de douane et/ou de transport.

7. Au moment de la réception ou du déchargement, le transporteur routier ou ses agents devraient informer les administrations des douanes sur les cas dans lesquels il semble qu'atteinte a été portée à l'intégrité de l'envoi.

8. L'administration douanière devrait s'efforcer de répondre aux besoins spécifiques des petites et moyennes entreprises, notamment en leur fournissant les conseils, informations, formations, etc., nécessaires.

9. Toute marchandise de contrebande découverte par le transporteur routier ou le personnel de ses agents devrait être mise en sécurité avec un minimum de manutention et être immédiatement signalée si elle est liée à des activités terroristes ou criminelles. (Les actions et les mesures de coopération du transporteur, dûment appliquées et étayées par des documents, devraient être considérées positivement lors de l'examen de la responsabilité de ce transporteur.)

SÉCURITÉ DES MOYENS DE TRANSPORT

Mesures à prendre

1. Le transporteur routier devrait s'efforcer d'installer l'équipement de sûreté, de le vérifier et de donner régulièrement des instructions aux conducteurs sur son utilisation correcte.

2. Les autorités douanières devraient accorder une attention spécifique aux aspects relatifs à la sûreté lors du contrôle des véhicules et des conteneurs en vue de l'acceptation/approbation pour le transport international sous scelllements douaniers.
3. Le transporteur routier ou ses agents, le cas échéant, devraient établir des procédures de sûreté et de contrôle pour dissuader les personnes non autorisées d'accéder à leur véhicule.
4. Le transporteur routier devrait sécuriser les compartiments et les panneaux internes/externes.
5. Le transporteur routier devrait établir des procédures de sûreté et de contrôle limitées au strict minimum pour garantir la sûreté et l'efficacité du travail et l'accès au moyen de transport.
6. Le transporteur routier devrait étudier la question des lieux où pourraient être dissimulées des marchandises illégales ou illicites à bord des véhicules et s'assurer que ces endroits sont régulièrement contrôlés. Des mentions devraient être portées dans le journal de bord à la suite de tels contrôles et il faudrait y indiquer les zones contrôlées.
7. Le transporteur routier devrait disposer de procédures pour rendre compte des faits relatifs au personnel non autorisé, aux matériaux non déclarés ou aux signes d'effraction visibles sur un véhicule.
8. Les administrations des douanes devraient s'efforcer de répondre aux besoins spécifiques des petites et moyennes entreprises en leur fournissant les conseils, informations, formations, etc., nécessaires sur la sécurité du véhicule.

SÉCURITÉ DES LOCAUX

Mesures à prendre

1. Le transporteur routier devrait dans la mesure du possible:
 - a) S'assurer que seules des personnes, véhicules et marchandises autorisés obtiennent l'accès à ses installations et qu'il n'y a pas eu effraction touchant les marchandises dans ses installations;
 - b) Maintenir des barrières appropriées autour des zones à accès restreint;
 - c) Restreindre l'accès aux zones contenant des documents ou aux zones de stockage de marchandises;
 - d) Mettre au point des procédures pour empêcher l'accès de personnes non autorisées ou non identifiées;
 - e) Aux endroits appropriés, maintenir des systèmes de sécurité électroniques adéquats, y compris des systèmes d'alarme antivol, des systèmes de contrôle d'accès et des dispositifs de surveillance vidéo en circuit fermé;
 - f) Identifier clairement les zones à accès restreint;

- g) Contrôler et enregistrer les accès de véhicules privés aux installations;
 - h) Limiter le stationnement de véhicules (à l'exception de ceux qui transportent des marchandises à destination ou en provenance des installations) à des zones désignées effectivement séparées des installations actives de traitement des chargements. L'aire de stationnement des employés devrait être séparée de l'aire de stationnement pour les visiteurs;
 - i) Si cela est possible et réalisable, délivrer un laissez-passer daté à tous les véhicules ayant obtenu un accès unique vers un site à accès limité et restreindre le stationnement aux zones approuvées et contrôlées, en enregistrant les numéros des plaques d'immatriculation et en communiquant ceux-ci aux douanes, à leur demande;
 - j) Permettre uniquement au personnel et aux véhicules autorisés munis d'une pièce d'identification adéquate d'être présents à l'intérieur des zones contenant des chargements et à proximité de l'équipement;
 - k) Sur demande, autoriser les douanes à accéder aux systèmes de supervision de la sûreté;
 - l) Sous réserve de la législation nationale, fournir aux administrations des douanes, à la demande de celles-ci, des informations sur tous sous-traitants travaillant dans les installations et toute société fournissant des services d'assistance.
2. Les administrations des douanes devraient:
- a) Surveiller et encourager l'application de normes élevées de sécurité dans les locaux des opérateurs de transport routier et aux points de dédouanement approuvés;
 - b) Donner des conseils aux opérateurs de transport routier sur la manière de renforcer les normes de sécurité dans leurs installations;
 - c) Établir des rapports sur les envois ou personnes suspects en retardant ou entravant le moins possible les mouvements de marchandises faisant l'objet d'un commerce licite;
 - d) Informer les transporteurs routiers et les associations professionnelles du transport routier des dernières expériences faites par les administrations des douanes et connaissances en matière de scellés, autres dispositifs anti-effraction et autres mesures de sécurité;
 - e) Répondre aux besoins spécifiques des petites et moyennes entreprises et leur donner les conseils, informations, formations nécessaires, etc.;
 - f) Étudier la possibilité d'obtenir des listes de données concernant les véhicules, personnes, etc., qui sont autorisés à accéder régulièrement aux installations par des moyens automatisés et avec un minimum de désagrément pour les opérateurs.

SÛRETÉ DU PERSONNEL

Mesures à prendre

1. Le transporteur routier devrait accorder une attention particulière au recrutement de personnel, notamment en incluant des fonctions de sûreté dans les contrats d'emploi et les descriptions d'emploi. Aux endroits où les législations nationales le permettent, toutes les précautions raisonnables devraient être prises, dans le respect de ces législations, lors du recrutement de nouveaux membres du personnel afin de contrôler leur identité et leurs références et de vérifier qu'ils n'ont pas déjà fait l'objet de condamnations pour des infractions en matière de sûreté ou des infractions douanières et qu'ils ne présentent pas d'antécédents en matière d'usage de stupéfiants.
2. Le transporteur routier devrait s'assurer que tous les employés reçoivent les informations et la formation appropriées sur les questions de sûreté.
3. Le personnel concerné du transporteur routier devrait être formé/informé pour reconnaître les indices selon lesquels un employé fait peut-être l'objet de pressions exercées par des éléments criminels et connaître les mesures à prendre en cas de soupçons.
4. Le transporteur routier et les administrations des douanes devraient, le cas échéant et en conformité avec la législation nationale, contrôler périodiquement les antécédents des employés occupant des postes de travail sensibles en matière de sécurité et prendre note des changements inhabituels dans la situation socioéconomique apparente de tel ou tel employé.
5. Le transporteur routier et les administrations des douanes devraient s'assurer de l'intégrité de leurs employés et établir un mécanisme permettant d'enquêter en cas de soupçon de manque d'intégrité.
6. Le transporteur routier devrait s'efforcer d'accroître la prise de conscience de ses employés en matière de sûreté.

SÉCURITÉ DES PARTENAIRES COMMERCIAUX

Mesures à prendre

1. Au moment de conclure des arrangements contractuels avec les partenaires/fournisseurs/entrepreneurs commerciaux dans le cadre d'une chaîne logistique internationale, le transporteur routier devrait accroître la sensibilisation des partenaires aux questions de sécurité et insérer des dispositions en matière de sûreté dans ces contrats, si les parties concernées y consentent.
2. De telles dispositions contractuelles devraient encourager les partenaires/fournisseurs/entrepreneurs commerciaux à évaluer et à améliorer, si nécessaire, la sûreté de leur chaîne logistique.
3. Le transporteur routier devrait éviter, dans la mesure du possible, les contrats de transport verbaux ou écrits qui prévoient un paiement au comptant.

4. Les douanes et les autres autorités devraient donner des informations à la demande des négociants ou des opérateurs de transport sur la fiabilité de leurs partenaires commerciaux, lorsque cela est légalement possible.
5. Avant d'établir une relation contractuelle, l'opérateur de transport devrait vérifier les renseignements commerciaux de ses clients.
6. Le transporteur devrait faire preuve d'une prudence extrême dans le cas:
 - a) Où des clients offrirait des incitations financières pour un transport de marchandises à un prix supérieur à celui du marché;
 - b) Où des clients proposeraient un transport de marchandises dont la date limite de vente ou la date limite de stockage est dépassée;
 - c) Où des clients proposeraient un transport de marchandises de faible valeur de sorte qu'aucune transaction commerciale ne serait rentable;
 - d) D'instructions illogiques quant à l'itinéraire parce qu'elles entraîneraient un détour par rapport à la route directe vers le point de livraison;
 - e) De demandes de transport de marchandises de haute valeur en général, en particulier si elles émanent d'une société qui n'est normalement pas engagée dans de telles activités.

GESTION DE SITUATIONS DE CRISE ET RELÈVEMENT APRÈS UNE CATASTROPHE

Mesures à prendre

1. Le transporteur routier devrait élaborer et étayer par des documents, conjointement avec les autorités compétentes, des plans pour les interventions en cas de situation d'urgence en matière de sûreté et pour le redressement en cas d'incident mettant en jeu la sécurité.
2. Les plans d'intervention d'urgence devraient inclure une formation des employés et des tests sur une base périodique.
3. Les autorités douanières devraient s'efforcer d'aider les opérateurs qui tentent d'élaborer des plans de sûreté standard et d'autres mesures similaires liées à la sûreté. En outre, le respect de lignes directrices volontaires, dûment appliquées et étayées par des documents, devrait être considéré positivement lors de l'examen de la responsabilité des opérateurs de transport.

ÉVALUATION, ANALYSES ET AMÉLIORATION

Mesures à prendre

1. Le transporteur routier devrait évaluer les risques en matière de sûreté dans ses activités et prendre des mesures appropriées pour les réduire.

2. Le transporteur routier devrait procéder à une auto-évaluation régulière de son système de gestion de la sûreté.
3. Le transporteur routier devrait préciser dans des documents la procédure d'auto-évaluation et les parties responsables. S'il y a lieu, les administrations des douanes devraient, à des fins de cohérence, fournir des directives sur l'auto-évaluation.
4. Le transporteur routier devrait continuellement surveiller son système de gestion de la sûreté et, le cas échéant, en évaluer la mise en œuvre et l'efficacité. Lorsque les résultats escomptés ne sont pas atteints, il conviendrait d'identifier une éventuelle mesure corrective à appliquer et d'élaborer un plan pour les améliorer en vue de les inclure dans le système de gestion de la sûreté révisé.
5. La direction générale devrait examiner le système de gestion de la sûreté à intervalles planifiés pour s'assurer qu'il reste adéquat. Les rapports sur ces examens devraient être conservés et stockés.
6. Ces rapports devraient inclure les résultats de l'évaluation, les réactions des parties désignées, des recommandations sur d'éventuelles améliorations à apporter à un plan pour la prochaine période afin que le système de gestion de la sûreté reste adéquat.

CONCLUSION

Le dossier de sûreté de l'IRU est conçu pour être un instrument technique permettant d'accroître la sensibilisation des transporteurs routiers et les aider à prendre des mesures appropriées et raisonnables pour réduire le plus possible les risques de vol ou d'utilisation de marchandises ou de véhicules à des fins terroristes, mais il devrait aussi devenir un instrument politique pour montrer à la société, aux politiciens et aux partenaires du secteur public et du secteur privé l'engagement et le sens des responsabilités du secteur du transport routier. Ce document prouve aussi qu'il est possible de renforcer et améliorer encore la capacité à anticiper les menaces tant classiques que terroristes et à réagir lorsqu'elles se concrétisent.

L'IRU publiera et diffusera très prochainement auprès des partenaires intéressés son dossier sûreté en allemand, en anglais, en français et en russe.
