



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/2004/22  
13 avril 2004

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des problèmes douaniers  
intéressant les transports  
(Cent septième session, 15-18 juin 2004,  
point 4 c) de l'ordre du jour)

CONVENTION INTERNATIONALE SUR L'HARMONISATION  
DES CONTRÔLES DES MARCHANDISES AUX FRONTIÈRES, 1982  
(«CONVENTION SUR L'HARMONISATION»)

Élaboration d'une nouvelle annexe sur les questions de sécurité

Communication du secrétariat

**APERÇU GÉNÉRAL**

1. À sa cent quatrième session, le Groupe de travail a examiné la possibilité d'établir une nouvelle annexe à la Convention, qui porterait sur l'harmonisation des contrôles liés à la sûreté du transport international par route, chemin de fer et voies de navigation intérieure. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir, en vue d'une de ses prochaines sessions, un document décrivant les activités menées et les initiatives prises dans le domaine de la sûreté par d'autres organisations intergouvernementales dans la mesure où elles ont une incidence sur la facilitation du transport international et, si possible, d'y inclure également des renseignements sur les initiatives prises au niveau national dans ce domaine, à partir des informations que les Parties contractantes à la Convention ont été invitées à communiquer au secrétariat. Le Groupe de travail a également demandé au secrétariat d'élaborer un avant-projet regroupant les éléments d'une nouvelle annexe à la Convention, qui décrirait les modalités d'une harmonisation et d'une facilitation des contrôles de sûreté au passage des frontières.

## **TRAVAUX EN COURS AU SEIN DES ORGANES SUBSIDIAIRES DU CTI (CEE)**

### a) Règlements concernant les véhicules

2. Le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité examine un amendement au Règlement n° 97 (Systèmes d'alarme pour véhicules) en vue d'introduire un système de dégradation des fonctions d'un véhicule. Ce système, une fois activé, servirait à empêcher ou à restreindre, après l'arrêt du véhicule, la remise en mouvement de celui-ci à l'aide de son propre moteur (TRANS/WP.29/GRSG/2003/26). Les systèmes de dégradation des fonctions d'un véhicule figureront aussi dans le nouveau projet de règlement sur les prescriptions uniformes relatives à la protection des véhicules automobiles contre une utilisation non autorisée. La proposition, examinée par un groupe restreint d'experts, prévoit actuellement que ces systèmes sont destinés à être installés en option sur les véhicules des classes M<sub>1</sub> et N<sub>1</sub> (véhicules de transport de personnes et véhicules utilitaires légers). Une proposition mise à jour par le groupe restreint d'experts sera examinée par le GRSG à sa session d'avril 2004.

### b) Marchandises dangereuses et cargaisons spéciales

3. La Réunion commune RID/ADR/ADN a adopté de nouvelles dispositions en matière de sécurité, fondées sur celles recommandées, en décembre dernier, par le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du système harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques de l'ONU, qui devraient être introduites dans le RID, l'ADR et l'ADN et entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2005. Ces nouvelles dispositions, déjà approuvées par le RID, ont été débattues au sein du WP.15 en janvier 2004, en vue d'une introduction dans l'ADR et l'ADN. Les nouvelles mesures, qui figurent dans le nouveau chapitre 1.10, auront des conséquences pratiques de grande portée parce qu'elles prévoient les prescriptions suivantes:

- Les transporteurs doivent être dûment identifiés avant la remise des marchandises au transport;
- Les zones utilisées pour les marchandises dangereuses dans les sites de séjour temporaire, les dépôts de véhicules, les gares de triage, etc., doivent être sécurisées;
- Tous les membres de l'équipage doivent avoir sur eux un document d'identification portant leur photographie;
- Les contrôles de sécurité doivent aussi porter sur l'application de mesures de sûreté;
- La formation obligatoire des personnes travaillant dans le transport de marchandises dangereuses doit comprendre des cours de sensibilisation à la sûreté;
- Pour les «marchandises dangereuses à haut risque» (notamment l'essence dans les véhicules-citernes), un plan de sécurité doit être établi par l'expéditeur, le transporteur et toutes les autres personnes participant à l'opération de transport, et des mesures doivent être appliquées contre le vol.

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

4. Le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) et le Groupe de travail du transport combiné (WP.24) ont continué à examiner la question de la sécurité dans les transports

et à surveiller les activités entreprises par les instances internationales qui pourraient avoir une incidence sur leurs propres activités.

5. À sa quarante-septième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable a examiné un rapport succinct du secrétariat sur les activités entreprises par les organisations internationales compétentes au sujet de la sécurité dans le secteur des transports (TRANS/SC.3/2003/12), et a demandé à son organe subsidiaire, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3), de continuer à examiner la question de la modification éventuelle de l'Accord AGN, du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), des Recommandations sur les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure (annexe à la Résolution n° 17 révisée) et/ou de tout autre instrument CEE relatif à la navigation intérieure, en vue d'y inclure des dispositions visant à renforcer la sûreté à bord des bateaux en cours de navigation et dans les ports, en tenant compte des activités menées par d'autres organisations internationales.

d) Facilitation du passage des frontières

6. Durant les sessions qu'il tiendra en 2004, le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) examinera la possibilité d'établir une nouvelle annexe à la Convention sur l'harmonisation en ce qui concerne les contrôles de la sûreté dans les transports internationaux.

7. De plus, concernant la Convention TIR, le Groupe de travail et le Comité de gestion TIR sont convenus, en février 2004, de procéder à l'informatisation graduelle du régime TIR en vue de continuer à assurer la durabilité du système. À cet égard, l'utilisation de technologies de l'information modernes et sécurisées devrait également permettre, à l'avenir, de faciliter la transmission d'informations anticipées sur les marchandises et de données supplémentaires liées aux contrôles de la sûreté qui ne figurent pas encore dans le régime TIR.

8. Le Groupe de travail a également lancé une étude sur l'utilisation de scellés dans le régime TIR visant à améliorer davantage la sûreté et l'intégrité des unités de chargement approuvées pour le transport international routier. Cette initiative est menée parallèlement à une autre étude en cours à l'Organisation mondiale des douanes concernant les procédures d'utilisation des scellés prescrites dans la Convention de Kyoto et la Convention douanière relative aux conteneurs.

9. Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique a proposé au secrétariat de la CEE d'organiser une réunion internationale d'experts chargée de passer en revue et d'analyser les politiques en cours et les résultats obtenus dans la surveillance et l'interception de la ferraille importée afin de détecter toute contamination radioactive dans les ports d'entrée dans un pays et aux points de passage des frontières. Le commerce et le transport, à l'échelle internationale, de la ferraille contaminée préoccupent de plus en plus les gouvernements étant donné les lourdes conséquences qu'ils peuvent avoir pour la santé publique, l'environnement et la sécurité. C'est pourquoi la surveillance et le contrôle éventuel de cette activité sont devenus une question importante qu'il convient de traiter au niveau international.

10. C'est dans cet esprit que la CEE a organisé une réunion à Genève, du 5 au 7 avril 2004, dont le rapport traitera des progrès de la surveillance et de la gestion des phénomènes

de contamination radioactive, notamment en ce qui concerne la ferraille destinée à être vendue et utilisée dans les pays, et de la situation des experts chargés de la surveillance de la contamination radioactive dans les ports d'entrée et aux points de passage des frontières, dans le monde entier. Afin de préparer la réunion, le secrétariat de la CEE a transmis un questionnaire à tous les gouvernements des pays de la CEE. Les réponses au questionnaire seront examinées par les experts lors de la réunion et constitueront la base du rapport mentionné ci-dessus.

e) Transports routiers

11. Durant l'année 2004, le Groupe de travail des transports routiers s'efforcera d'établir s'il convient d'adopter des dispositions supplémentaires concernant le permis de conduire international.

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

a) Organisation mondiale des douanes (OMD)/CEE

12. Les 13 et 14 novembre 2003, la Commission économique pour l'Europe (CEE) de l'ONU et l'Organisation mondiale des douanes (OMD) ont accueilli une réunion sur la sécurité et la facilitation du commerce. La rencontre a permis à toutes les parties intéressées d'exposer leur point de vue sur les diverses initiatives actuelles en matière de sécurité. Divers aspects (législation, conformité, certification, partenariat) ont été abordés et, pour chacun d'entre eux, l'accent a été mis sur la nécessité d'assurer l'équilibre entre la sécurité et la facilitation du commerce, pour faire en sorte que les initiatives actuelles ne viennent pas compromettre la croissance et la stabilité économiques. Les participants à la réunion sont convenus qu'une volonté existait parmi eux d'intensifier les travaux avec la CEE en ce qui concerne la définition et le renforcement de leur approche commune de la sécurité et de la facilitation, parallèlement aux travaux déjà en cours dans d'autres instances, tel le Groupe de travail de l'OMD pour la sécurité et la facilitation. Les futurs travaux gagneraient à ce que des recommandations, des meilleures pratiques ou des normes, soient établies. À la suite de la réunion, le secrétariat de la CEE, avec le soutien de quelques participants parmi les plus importants, a arrêté une série de points à examiner davantage.

13. Les travaux du Groupe de travail de l'OMD sur l'initiative relative à la chaîne logistique ont pris fin en avril 2004, ce qui a donné naissance à une nouvelle série d'initiatives au sein de l'OMD, notamment en ce qui concerne l'introduction de dispositions en matière de sécurité dans la Convention de Kyoto révisée et d'autres conventions administrées par l'OMD (TRANS/WP.30/210).

b) Organisation maritime internationale (OMI)

14. Un nouveau régime global de sécurité des transports internationaux, adopté par une Conférence diplomatique de l'OMI en 2003, devrait entrer en vigueur en juillet 2004; il comprend entre autres une série de mesures visant à renforcer la sûreté maritime et à prévenir et réprimer les actes de terrorisme visant les navires.

15. Les mesures visées comprennent un certain nombre de modifications à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS, 1974), 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.

16. L'OMI a également entamé un tour d'horizon des lignes directrices concernant les unités de transport des marchandises (UTM), publiées conjointement par l'OIT, l'OMI et la CEE en vue d'introduire des lignes directrices pertinentes en matière de sécurité.

c) Organisation internationale du Travail (OIT)

17. La Convention sur les pièces d'identité des gens de mer adoptée en 2003 est une révision de la Convention éponyme de 1958. Le nouveau texte vise à améliorer la sûreté des pièces d'identité des gens de mer, ce qui a pour effet d'accroître la sécurité et la sûreté des passagers et des équipages tout en préservant l'accès nécessaire des gens de mer aux installations à terre. La Convention révisée définit en particulier les lignes directrices de l'établissement et de la délivrance des pièces d'identité des gens de mer.

d) Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE)

18. La CEE et l'OSCE travaillent depuis de nombreuses années dans un esprit d'étroite collaboration, bénéficiant du soutien total des États membres lors des réunions de leurs organes directeurs, des sessions annuelles de la CEE et du Forum économique de l'OSCE. À l'occasion de la onzième réunion du Conseil ministériel, qui s'est tenue à Maastricht les 1<sup>er</sup> et 2 décembre 2003, les États de l'OSCE participants ont adopté le texte d'une nouvelle stratégie pour la dimension économique et environnementale.

19. Ce texte, élaboré à la suite d'initiatives de la CEE et avec son soutien, apporte une nouvelle contribution importante au renforcement de la sûreté du point de vue économique et environnemental. Il vise à développer la coopération entre les États participants, les initiatives et les politiques en vue de renforcer la bonne gouvernance, d'assurer un développement durable et de protéger l'environnement. S'agissant du rôle de la CEE, le texte reflète la ferme intention des deux organisations de renforcer leur coopération dans la mise en œuvre du nouveau programme de travail. Le document présente notamment trois domaines dans lesquels une coopération directe avec la CEE est envisagée:

- La CEE est appelée à continuer de jouer un rôle primordial dans l'examen des engagements de l'OSCE concernant la dimension économique et environnementale;
- Outre les évaluations annuelles qu'elle fournit au Forum économique, la CEE peut, le cas échéant, rendre compte des résultats de son activité d'observation;
- Enfin, le Bureau du Coordonnateur des activités économiques et environnementales est chargé de coopérer avec la CEE et d'autres organisations partenaires,

à l'élaboration de mécanismes d'alerte précoce et d'indicateurs pour l'évaluation de la mise en œuvre des engagements.

20. S'agissant des transports, le document de l'OSCE encourage, dans les États participants, les projets de développement de réseaux de transport efficaces et intégrés, exempts de risques prévisibles pour la sûreté et la sécurité et respectueux de l'environnement. À cet égard, une priorité absolue sera accordée au fonctionnement ininterrompu des couloirs de transport existants et à l'aménagement de nouveaux couloirs lorsque cela se justifie d'un point de vue économique. En outre, le document montre que les investissements étrangers et nationaux, y compris les investissements dans les infrastructures de transport et de communication, sont nécessaires dans la perspective d'une croissance économique durable et respectueuse de l'environnement, d'une croissance de l'emploi, de l'amélioration du niveau de vie et de la réduction de la pauvreté, et partant, de la stabilité et de la sécurité dans la région de l'OSCE.

e) Conférence européenne des ministres des transports (CEMT)

21. La CEMT (dans sa Déclaration ministérielle relative à la lutte contre le terrorisme dans les transports, adoptée en 2002) et le Comité des transports maritimes de l'OCDE ont été mandatés pour rechercher des solutions appropriées permettant de vérifier l'identité et l'intégrité des cargaisons conteneurisées dans le transport intermodal. Afin de coordonner les efforts dans ce domaine, la CEMT et l'OCDE travaillent ensemble à l'élaboration d'un rapport consacré à la surveillance des cargaisons et des conteneurs tout au long de la chaîne de transport. Le rapport sera présenté au Comité des suppléants de la CEMT, à sa réunion des 13 et 14 avril 2004, et ensuite au Conseil des ministres de la CEMT et au Comité des transports maritimes de l'OCDE, en mai 2004.

22. Le projet vise à fournir des renseignements et des lignes directrices aux gouvernements et à l'industrie concernant des mesures de sécurité viables à prendre, à tous les niveaux de la chaîne de transport: empotage des conteneurs, chargement sur le navire et déchargement, livraison au destinataire. Grâce à une approche intermodale coordonnée, le projet permettra de déterminer les points faibles et les lacunes des réglementations et de rechercher des solutions efficaces et appropriées qui permettront de renforcer la sécurité tout en garantissant la fluidité du transport des marchandises, aux niveaux national et international. Le projet s'articule notamment autour de trois axes: identification, surveillance et protection des cargaisons.

f) Commission européenne (CE)

23. La sécurité des transports aériens et maritimes a déjà été améliorée dans la Communauté européenne, toutefois des progrès restent à faire. Il est important d'assurer la sécurité dans tous les modes de transport et d'éviter de fausser la concurrence entre eux. C'est pourquoi la Commission étudie la solution la plus appropriée pour l'amélioration de la sécurité dans ce domaine. Dans cette optique, la Direction générale énergie et transports (DG TREN) de la Commission européenne a élaboré un document de consultation sur la sécurité du transport de marchandises (intitulé: «Freight Transport Security»).

24. Le document comprend des propositions de mesures contre le terrorisme et les infractions de droit commun. Les pertes supportées annuellement par la Communauté européenne à cause de l'insécurité dans les transports, notamment le vol, se chiffrent à plusieurs milliards d'euros. Pour assurer la protection de l'ensemble de la chaîne de transport, il convient de faire en sorte

que tous les fournisseurs de services de transport suivent les normes prescrites. Pour éviter de fausser la concurrence, garantir l'intégrité des frontières extérieures de l'Union européenne et assurer le fonctionnement du marché unique, les normes de sécurité doivent s'appliquer à tous les modes de transport: transport maritime, routier, ferroviaire et aérien. Les mesures peuvent toutefois varier en fonction du risque propre à chaque opération, équipement ou infrastructure de transport. L'objectif final de ces mesures de sécurité est la protection du système de transport européen (véhicules, infrastructures, salariés, passagers et cargaisons) contre les délits intentionnels. Pour renforcer la sûreté dans l'ensemble de la chaîne de transport, le document de consultation de la Commission comprend les propositions ci-après:

- Sécurisation des principales infrastructures de transport;
- Normes de sécurité minimum pour les transporteurs;
- Bon fonctionnement du système.

25. Bien que ces mesures concernent avant tout la sécurité du système de transport des marchandises, bon nombre d'entre elles viendraient également améliorer la sûreté et la sécurité des passagers. L'approche intermodale est par ailleurs nécessaire pour éviter de fausser la concurrence entre les différents modes de transport et, pour des raisons similaires, il importe de parvenir à un consensus à l'échelle internationale. Enfin, un risque de chevauchement existe avec les mesures prises au niveau national, qui ne sont pas idéales pour la sécurité et peuvent affecter le commerce international.

26. La Direction générale de la fiscalité et de l'union douanière (DG TAXUD) de la Commission européenne a rédigé une communication faisant suite à la résolution du Conseil concernant la simplification des procédures douanières, ainsi qu'à l'ancienne communication de la Commission concernant une stratégie pour l'union douanière et la résolution du Conseil y afférente. Cette communication répond à la demande du Conseil relative à l'établissement d'un plan d'action pour une simplification et une rationalisation des règles et des procédures douanières et l'utilisation de méthodes de travail efficaces, telles que l'informatisation, l'analyse des risques et les systèmes d'enregistrement des opérations performants. Elle vise également à mettre en œuvre, dans le domaine des douanes, les objectifs du plan d'action «eEurope» et les initiatives d'amélioration de la réglementation. Enfin, elle tient compte des changements qu'apportera le futur élargissement dans les compétences des bureaux de douanes situés aux frontières ou à l'intérieur du territoire. Dans le même esprit, la Commission a également rédigé une communication concernant le rôle des douanes en matière de contrôle aux frontières extérieures.

g) Organisation internationale de normalisation (ISO)

27. Adoptées en 2003, les lignes directrices de l'ISO «ISO/PAS 17712:2003 Récipients de fret – Joints mécaniques» établissent des spécifications concernant les joints mécaniques utilisés pour protéger le contenu des conteneurs. Ces recommandations comprennent des procédures uniformes pour la classification des types de joints mécaniques et les exigences y relatives, ainsi que pour l'homologation et le retrait de l'homologation des joints mécaniques sur la base d'un ensemble de méthodes d'essais. L'ISO a également élaboré un projet de norme concernant l'utilisation de l'identification par radiofréquence (RFID) en relation avec les conteneurs (ISO/WD 17363), ainsi qu'un projet de norme décrivant un protocole de communication commun par fréquence radio, relatif aux scelllements électroniques (ISO/DIS 18185).

**NOUVELLE ANNEXE À LA CONVENTION CONCERNANT L'HARMONISATION ET LA FACILITATION DES CONTRÔLES DE SÉCURITÉ LIÉS AUX FORMALITÉS DE PASSAGE AUX FRONTIÈRES**

28. Aucune contribution des délégations ou des transporteurs n'est parvenue au secrétariat concernant cette question. Par conséquent, les considérations ci-après devraient être envisagées uniquement comme une liste préliminaire de points que le Groupe de travail examinerait dans le cadre du sujet abordé.

29. On peut se demander si les préoccupations croissantes en matière de sécurité au niveau national n'entraînent pas une multiplication des initiatives unilatérales et non concertées pour mettre en place de nouveaux contrôles aux frontières. Faisant état d'une recrudescence des menaces envers leur sécurité, certains pays, et en premier lieu les États-Unis, ont jugé nécessaire d'introduire des mesures unilatérales afin de protéger leurs intérêts nationaux. C'est pourquoi bon nombre d'organisations internationales ont réagi en proposant aux pays d'adopter une approche multilatérale de la sécurité.

30. La «Convention sur l'harmonisation» est une convention-cadre, administrée par la CEE, qui comprend des dispositions relatives à une série de questions liées aux contrôles des cargaisons aux frontières pour tous les modes de transport. Dans ce contexte, il pourrait être envisagé d'introduire une nouvelle annexe à la Convention (annexe 9) qui décrirait les procédures à appliquer lors de contrôles liés à la sécurité.

31. Les points, à caractère contraignant ou facultatif, qui pourraient être repris dans l'annexe sont les suivants:

- Prescriptions en matière de documentation;
- Marchandises;
- Moyens de transport;
- Personnel de transport;
- Reconnaissance mutuelle;
- Fréquence;
- Durée;
- Point de contrôle.

Les éléments repris ci-dessus, ainsi que d'autres points, pourraient être examinés par le Groupe de travail.

-----