



Lignes directrices de l'IRU en matière de sûreté du transport routier

Lignes directrices volontaires en matière de sûreté pour les cadres, les conducteurs, les chargeurs, les entreprises transportant de marchandises dangereuses et lignes directrices de sûreté douanière



**Lignes directrices de l'IRU
en matière de sûreté du transport routier**

Lignes directrices volontaires en matière de sûreté pour les cadres, les conducteurs, les chargeurs, les transporteurs de marchandises dangereuses et lignes directrices de sûreté douanière

Genève 2005

Table des matières

Contexte	5
Position de l'IRU : Sûreté du transport routier de marchandises dans l'UE et au-delà	6
Chapitre 1 : Recommandations aux cadres	9
1. Politique d'entreprise	9
2. Procédures et personnel	10
3. Véhicules	11
4. Communication	12
5. Locaux et sites	12
6. Opérations de transport	12
7. Liste des adresses utiles en matière de sécurité	13
8. Éléments du plan volontaire de sûreté de l'entreprise	13
9. Lignes directrices volontaires en vue d'un examen opérationnel des activités de l'entreprise	15
10. Rapport d'urgence et modèle de rapport d'incident simplifié	16
Chapitre 2 : Recommandations aux conducteurs	17
1. Rappel	17
2. Respecter la politique et les conseils de sûreté de l'entreprise	17
3. Planifier	17
4. Prise en charge des marchandises	17
5. Lors de la livraison	18
6. Sécuriser le transport et le stationnement	18
7. Que faire en cas d'urgence, de vol ou d'agression	20
8. Se protéger	20
9. Numéros de téléphone et adresses utiles (en cas de besoin)	20
Chapitre 3 : Recommandations à l'intention des chargeurs/donneurs d'ordre	22
1. Gestion du personnel et du site	22
2. Formation/Instructions	22
3. Prévention des risques et des vols	22
4. Procédures d'organisation du transport	23
5. Documents de transport et assurance	24
6. Cahier des charges	25
7. Information et coopération en cas d'urgence/vol	25
Chapitre 4 : Guide de sûreté pour les PME transportant des marchandises dangereuses par route	26
Introduction	26
Diagramme	27
1. Base juridique	28
2. Dispositions générales	28
3. Formation en matière de sûreté	28
4. Plan de sûreté pour les marchandises à haut risque répertoriées	29
5. Exceptions	29
6. Liste des marchandises dangereuses à haut risque transportées en quantités supérieures à celles indiquées (ADR 1.10.5)	30

Chapitre 5 : Cadre pour les directives relatives au transport routier

31

Préambule	31
1. Introduction	31
2. Consultation, coopération et communication	36
3. Éducation, formation et sensibilisation	37
4. Échange d'informations : accès et confidentialité	38
5. Sûreté des envois	39
6. Sûreté des moyens de transport	40
7. Sûreté des locaux	40
8. Sûreté du personnel	42
9. Sûreté des partenaires commerciaux	42
10. Gestion de crise et plan anti-sinistre	43
11. Évaluation, analyses et amélioration	44

Contexte

Conformément à la décision prise par le Conseil Transport de marchandises de l'IRU lors de sa réunion à Yokohama en avril 2004, une Task Force sur la Sûreté (TFS) a été créée afin d'élaborer des lignes directrices ayant trait à la sûreté qui puissent être utilisées par les transporteurs routiers sur une base volontaire. Les représentants de 10 Associations membres de l'IRU ont annoncé leur volonté de prendre part aux travaux de cette Task Force. Dès le mois de juin 2004, les experts de 8 Associations (AFTRI, ANTRAM, ATRH, DTL, FEBETRA, RHA, TLN et ZMPD) ont ainsi participé activement à l'élaboration de ces lignes directrices.

Il a été convenu, lors de la phase de consultation, que les conclusions des travaux de la Task Force seraient présentées sous forme d'un « Dossier de sûreté » de l'IRU, comprenant des lignes directrices applicables sur une base volontaire par :

- les transporteurs,
- les conducteurs,
- les chargeurs,
- les entreprises qui transportent des marchandises dangereuses (lignes directrices élaborées par le groupe GEMD de l'IRU) et des lignes directrices de sûreté douanière.

Ces dernières ont été développées en étroite collaboration avec l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD) et commentées par la Commission des affaires douanières de l'IRU (CAD). Sous leur forme finale, elles fournissent le cadre nécessaire à une coopération volontaire entre les autorités douanières et les transporteurs routiers et/ou leurs associations.

Le « Dossier de sûreté » de l'IRU doit être considéré et utilisé en combinaison avec d'autres outils liés à la sûreté, tels que la brochure IRU-CEMT sur les zones de stationnement gardées en Europe, la brochure sur les autorités de contrôle, les listes de contrôle TIR, etc. qui sont, pour la plupart, accessibles sur le site Web de l'IRU.

Bien qu'elles soient largement inspirées des préoccupations liées aux menaces terroristes, ces lignes directrices volontaires de l'IRU constituent une combinaison originale de dispositions abordant non seulement les questions de sûreté liée au terrorisme, mais aussi de sûreté conventionnelle (vol de chargement et de véhicules, agression des conducteurs, etc.).

Les recommandations faites dans ce « Dossier de sûreté » de l'IRU sont délibérément détaillées pour que tous les cas et situations raisonnablement prévisibles puissent être envisagés. Bien entendu, il convient avant de les préconiser/appliquer dans des circonstances particulières (pour les PME, par exemple) ou au niveau national, de les adapter à la taille de l'entreprise ou à une situation, une culture et une législation nationale spécifiques.

S'il n'a pas été possible d'intégrer tous les commentaires, la ferveur et la richesse des contributions démontrent la volonté de l'industrie du transport routier de continuer de développer et d'améliorer sa capacité à anticiper les menaces conventionnelles et terroristes, et à y réagir.

Le « Dossier de sûreté » de l'IRU n'est pas uniquement un outil technique destiné à davantage sensibiliser les transporteurs routiers et à les aider à prendre des mesures préventives concrètes, adéquates et proportionnées pour minimiser les risques de vol ou d'utilisation abusive des marchandises ou des véhicules à des fins terroristes. Il doit également devenir un outil politique permettant de démontrer l'engagement du secteur du transport routier et son comportement responsable à la société, aux décideurs politiques ainsi qu'à ses partenaires des secteurs public et privé.

Il est naturel de faire bon usage de ces lignes directrices volontaires par le biais d'arrangements de coopération avec les autorités nationales et autres, pour permettre que les efforts et les investissements de l'industrie du transport routier dans son ensemble et des transporteurs individuels en faveur d'une plus grande sûreté soient récompensés, aussi bien à l'échelle politique qu'à travers les mécanismes de marché. Les meilleures pratiques des lignes directrices élaborées conjointement par l'industrie et les autorités, à l'image de celles existantes dans plusieurs pays européens, devraient devenir l'instrument privilégié du renforcement des partenariats public-privé.

Martin Marmy, Secrétaire général, IRU

Position de l'IRU : Sûreté du transport routier de marchandises dans l'UE et au-delà

Cette position a été adoptée par le Conseil Transport de marchandises de l'IRU lors de sa réunion tenue le 21 avril 2004 à Yokohama, Japon.

Analyse

Au lendemain du 11 septembre 2001, l'attention s'est focalisée sur l'amélioration de la sûreté du transport et de la logistique. Les mesures initiales se sont concentrées sur les transports aérien et maritime; l'attention se tourne maintenant vers la chaîne logistique et d'approvisionnement toute dans son ensemble, qui couvre tous les modes de transport, y compris le transport routier.

La position de l'IRU est tout à fait conforme à celle du Comité économique et social de l'Union européenne sur la « Sécurité des transports » (Journal officiel C 061, 14/03/2003 P. 0174 – 0183) qui établit un juste milieu entre sûreté et facilitation :

« Des procédures de sécurité trop contraignantes pourraient pratiquement paralyser l'activité de transport de marchandises, offrant ainsi aux terroristes le succès qu'ils recherchent.

Les nouvelles mesures de sécurité doivent être soupesées en fonction des objectifs à atteindre, du coût et de l'impact sur le trafic.

Des mesures unilatérales sont inacceptables, surtout lorsqu'elles sont appliquées de manière asymétrique et au détriment des intérêts de pays tiers.

Compte tenu du caractère international des transports, les exigences de sécurité doivent être fondées sur des accords réciproques et appliquées de manière uniforme et sans discrimination; elles doivent permettre l'écoulement des marchandises avec un maximum d'efficacité ».

Position

Le secteur du transport routier de marchandises a pleinement conscience de la nécessité de contribuer à la sûreté du transport routier. Par souci de clarté, l'IRU, dans cette position, limite ses réflexions à la sûreté contre le terrorisme et la criminalité conventionnelle, principalement liée au passage de frontière du transport international, en excluant les aspects plus « classiques » de la sécurité routière, même si les questions de sûreté et de sécurité sont souvent interdépendantes. Les aspects de la sécurité sont traités par la profession sous d'autres rubriques.

Le renforcement de la sûreté va dans l'intérêt du secteur du transport routier. Le rôle des États et de leurs autorités, qui est d'assurer la sécurité générale, est toutefois irremplaçable et relève de leur devoir fondamental.

La bonne volonté et la participation active du secteur du transport routier sont essentielles au succès de toute mesure visant à améliorer la sûreté.

Il convient également de garder à l'esprit que le risque zéro n'existe pas et qu'une sûreté totale ne peut jamais être garantie.

1. **La concurrence dans une économie mondialisée exige des systèmes logistiques efficaces.**
C'est pourquoi, les acteurs de l'industrie s'efforcent d'améliorer la qualité, la sécurité et la sûreté sans compromettre l'efficacité et la durabilité.
2. **La facilitation du transport et du commerce ne peut être ignorée**, même si les considérations de sûreté figurent en priorité à l'ordre du jour. Il est essentiel de trouver un juste milieu entre sûreté et facilitation des formalités et des procédures, en particulier aux frontières.
3. Les préoccupations de sûreté ne sont pas une **raison de procéder à un transfert modal** : le secteur du transport routier ne représente pas un risque plus élevé que d'autres modes de transport.

4. **La coopération en matière de sûreté entre les secteurs public et privé peut être extrêmement efficace** et doit, par conséquent, être renforcée. Le secteur du transport routier ne peut se substituer à l'État. Il peut toutefois assumer ses propres responsabilités, notamment dans le domaine du transport de marchandises dangereuses.
 5. **L'utilisation des instruments de sûreté/facilitation existants** offrant des avantages tant en matière de sûreté que de facilitation dont le système TIR des Nations Unies et le système de transit commun/communautaire de l'UE, doit être maximisée.
 6. **La fraude dans les systèmes de transit douaniers** et le « trafic d'êtres humains » doivent être combattus par les autorités douanières qui doivent agir avec détermination pour identifier la/les personne(s) directement responsable(s) de ces délits. En outre, la législation et l'autorégulation des systèmes de gestion du transit douanier, qui protègent les droits des commerçants honnêtes, introduisent des systèmes informatiques pour garantir des échanges rapides de données et resserrent les critères d'admission aux systèmes de transit douanier, doivent être largement appliqués.
 7. **Les mesures de « Sûreté pour soi-même » du secteur de transport de marchandises** doivent rester une priorité et forcer le conducteur à jouer un rôle vital, tout en respectant les responsabilités propres à chaque acteur. Pour aborder cette question, l'IRU élaborera des directives volontaires de sûreté pour le transport de marchandises. De tels efforts, déployés par le secteur, en vue d'améliorer la sûreté doivent être dûment reconnus.
 8. **La duplication des efforts par des organismes internationaux est néfaste et doit être évitée.** La profession routière souhaite voir une harmonisation internationale de tous les efforts entrepris en matière de sûreté.
 9. **La politique de sûreté doit être fondée sur l'information.** Des mesures rationnelles et efficaces visant à rehausser la sûreté ne peuvent être basées que sur des informations et des renseignements fiables et sur une connaissance du crime international et du terrorisme et des risques liés à la sûreté.
 10. **Le fardeau financier de la sûreté incombe aux consommateurs finaux.** Les législateurs doivent garder à l'esprit que le financement des systèmes de sûreté pèse sur les utilisateurs et bénéficiaires finaux de marchandises et de services, qu'ils soient consommateurs ou contribuables.
 11. **Le renforcement de la sûreté ne doit pas réduire inutilement la liberté des transporteurs.** La sûreté des infrastructures de transport ne doit pas conduire à des restrictions injustifiées quant à l'accès facilité des transporteurs aux routes, ports, terminaux et autres équipements d'infrastructure.
 12. **« Les transporteurs agréés » doivent bénéficier d'avantages en termes de facilitation.** En principe, le secteur du transport routier peut soutenir l'introduction de désignations officielles telles que celle d'« agents accrédités » et de « chargeurs reconnus » ou de « transporteurs agréés » à condition que de réels avantages de facilitation soient accordés aux acteurs. Les modalités de décernement de ces désignations doivent être soigneusement choisies et appliquées avec équité afin d'éviter toute discrimination entre les transporteurs. Les associations de transport de marchandises ne peuvent être tenues responsables de l'application de la désignation de « transporteur agréé ».
- Dans l'idéal, une désignation unique sera accordée pour tout le territoire l'UE. Les États membres doivent baser les critères d'accès pour l'obtention du statut de « transporteur agréé » sur les conditions d'accès aux systèmes de transit existants (ex. : Convention TIR, Annexe 9, Partie II) ou celles régissant l'accès à la profession de transporteur.
13. **Les déclarations douanières électroniques préalables ne doivent pas être mises en oeuvre de manière hâtive !** Les déclarations douanières électroniques préalables exigeront des changements considérables par rapport aux pratiques actuelles ainsi que des investissements substantiels. Un délai de mise en oeuvre adéquat et des incitations de facilitation adaptées devraient être offerts tout en gardant la possibilité d'utiliser des documents papier.

14. **La déclaration douanière requise 24 heures avant l'arrivée pour les opérations de transport routier transfrontière est excessive.** Les exigences de flux tendus ne permettent tout simplement pas une période de prénotification aussi longue. Un délai de deux heures pour les déclarations électroniques avant l'arrivée/départ ou un délai de quatre heures pour les documents papier semblent être plus réalistes.
15. **La profession approuve l'utilisation par les douanes des techniques de contrôle douanier suivant les principes de « gestion des risques » et consistant en « un guichet unique » ou « one-stop-shop »,** ainsi que l'utilisation d'un numéro d'identification unique de la marchandise. La définition et la saisie de ce numéro par un « guichet unique » dans la chaîne logistique et d'approvisionnement ne doivent avoir lieu qu'à une seule reprise.

Chapitre 1 : Recommandations aux cadres

Ces lignes directrices reprennent une série de meilleures pratiques, mesures et procédures recommandées aux **exploitants d'entreprises de transport routier** qui visent à renforcer la sûreté, tant conventionnelle que liée au terrorisme, dans leur entreprise.

L'objectif est de sensibiliser davantage à la sûreté et d'aider les transporteurs routiers à mettre en œuvre des mesures de prévention réalisables, proportionnées et pertinentes pour minimiser les risques de vol ou d'utilisation abusive de marchandises ou de véhicules à des fins terroristes.

Les transporteurs routiers et en particulier ceux :

- qui transportent des marchandises dangereuses à haut risque, des produits chimiques, des médicaments, des denrées alimentaires, des voitures et autres marchandises qui, par leur nature ou leur valeur, peuvent être particulièrement exposées à une menace terroriste ou criminelle,
- qui opèrent dans des environnements sensibles en matière de sûreté,
- qui circulent sur des itinéraires critiques
- qui opèrent en destination et en provenance d'endroits critiques sur le plan de la sûreté
- ou qui traitent avec des entreprises de prestige susceptibles d'être plus vulnérables ou exposées à des menaces en matière de sûreté

sont invités à suivre les recommandations applicables ci-dessous, en tout ou en partie, selon la taille de l'entreprise, son degré d'exposition aux risques et sa position dans la chaîne logistique.

1. Politique d'entreprise

- 1.1. Suivre les lignes directrices de sûreté, en particulier celles élaborées au niveau national par les associations professionnelles, les autorités, les assureurs et les constructeurs.
- 1.2. Selon les possibilités et les besoins de l'entreprise, charger un membre (chevronné) du personnel des questions de sûreté. À défaut, cette responsabilité sera dévolue au gestionnaire de l'entreprise.
- 1.3. Si opportun, réaliser une évaluation des risques spécifiques à l'entreprise (modèle d'examen opérationnel en annexe) et intégrer la gestion de la sûreté dans la gestion globale de l'entreprise.
- 1.4. Rédiger une déclaration de principes/des instructions énumérant les principes généraux de sûreté dans les opérations et les joindre au manuel/guide de l'entreprise et du conducteur.
- 1.5. Si opportun pour l'entreprise, dresser un plan de sûreté (modèle en annexe) et/ou une liste de contrôle des règles et procédures de base en matière de sûreté à l'intention du personnel (des lignes directrices destinées aux conducteurs sont disponibles). Ce plan de sûreté peut contenir la répartition spécifique des responsabilités, les risques concernés, les mesures à adopter en cas d'incident de sûreté, ainsi qu'un examen des opérations. Accorder une attention toute particulière aux zones et horaires vulnérables (arrêts, nuits, etc.).
- 1.6. Faire analyser régulièrement les évaluations/examens, plans et listes de contrôle relatifs à la sûreté, y compris, si possible, par des audits externes ou internes.
- 1.7. Sensibiliser le personnel aux questions de sûreté (par des tableaux d'affichage internes, par exemple) et encourager la sensibilisation au sein de la direction.
- 1.8. Accorder une attention particulière aux sous-traitants et aux entrepreneurs indépendants avec lesquels des relations contractuelles sont établies ainsi qu'à leur(s) personnel/employés/travailleurs, en particulier lorsqu'ils sont chargés de postes/opérations-clés.
- 1.9. Établir des contacts avec les autorités (de police) locales et leur signaler tout incident de sûreté.

2. Procédures et personnel

2.1. Documents et informations

- 2.1.1 Placer les documents en lieu sûr. Protéger l'accès aux ordinateurs, conserver les informations dans l'espace documents/informatique et contrôler/surveiller l'accès aux systèmes d'information, ainsi que l'utilisation des informations recueillies. Sauvegarder les données régulièrement.
- 2.1.2. Si opportun, fixer des délais pour la préparation des documents et utiliser des procédures spéciales pour la préparation des expéditions de dernière minute ou d'urgence. Envisager l'introduction d'un système de signatures pour tous les points de contrôle du processus (préparation des documents, scellage, inspection du camion, livraison, etc.).
- 2.1.3. Tenir un registre des activités en matière de sûreté.
- 2.1.4. Veiller à ce que les données relatives aux véhicules, remorques et chargements soient rapidement accessibles. Les informations disponibles doivent comprendre au minimum : le numéro d'immatriculation du véhicule/numéro de série de la remorque, la marque, le modèle, le type de carrosserie, le numéro de châssis du véhicule, le numéro du moteur, le numéro de la boîte de vitesses, les caractéristiques de livrée, le nombre d'essieux, les équipements spéciaux et leurs numéros de série, les dispositifs de sûreté et le kilométrage.
- 2.1.5. Veiller à pouvoir facilement accéder au même type d'informations pour les chargements : type, vulnérabilité, quantité, emballage, étiquetage, méthode de chargement, fixation, etc.
- 2.1.6. Si les marchandises sont de grande valeur ou très exposées au risque, limiter au minimum nécessaire les informations contenues dans les documents commerciaux embarqués à bord du véhicule. Veiller à ce que ce type d'informations soit traité par des personnes dignes de confiance.

2.2. Recrutement

- 2.2.1. Lors de l'embauche de nouveaux collaborateurs, vérifier l'identité des candidats (carte d'identité/passeport original(e)), les références (assurance, casier judiciaire, anciens employeurs et pas seulement le dernier) ainsi que, pour les conducteurs, la validité de leur permis de conduire, si possible et dans les limites autorisées par la législation nationale. Vérifier régulièrement le permis de conduire des conducteurs, par exemple tous les six mois.
- 2.2.2. Quelques règles générales en matière de recrutement : intégrer les éléments de sûreté dans l'entretien d'embauche. Vérifier l'authenticité des cartes d'identité, permis de conduire et autres documents similaires. En conserver une copie. Lors de la vérification des références, consulter si possible des sources indépendantes (essayer d'entrer en contact avec les anciens employeurs) et des documents originaux (par ex. : certificat de naissance). Ne pas accepter de références ouvertes du type « À QUI DE DROIT ». Essayer d'obtenir une confirmation écrite des antécédents professionnels (par ex. : cinq à dix ans). Demander au moins deux références portant sur les qualités morales de la personne concernée. Les personnes de référence devraient connaître le candidat depuis un certain temps.
- 2.2.3. Travailler avec des partenaires et des agences de placement jouissant d'une bonne réputation, c'est-à-dire connus, qui soient membres d'une organisation professionnelle agréée ou obligés par des normes professionnelles.
- 2.2.4. Intégrer les fonctions et obligations de sûreté dans le contrat de travail. Les contrats doivent énoncer clairement que les employés/conducteurs encourront une action disciplinaire en cas de manquement à ces obligations. La responsabilité en matière de sûreté figurera également dans les descriptions de travail des employés.
- 2.2.5. Prendre des mesures lorsque des employés omettent de se conformer à la politique de sûreté de l'entreprise et les consigner dans un registre.

2.3. Formation

- 2.3.1. Organiser régulièrement des formations et des recyclages en matière de sûreté (comportement du personnel, véhicules et locaux). La sûreté doit entrer dans la routine quotidienne des employés et de la direction.
- 2.3.2. Englober dans la formation en matière de sûreté la nature des risques, leur identification, les méthodes visant à y faire face et à les limiter, ainsi que les mesures à adopter en cas de violation des règles de sûreté. Inclure également la sensibilisation aux plans de sûreté, (le cas échéant) selon la responsabilité spécifique de chacun et son rôle dans l'application des plans de sûreté en général.
- 2.3.3. Si disponible, fournir un manuel/guide de sûreté du conducteur ou une liste de contrôle de sûreté.
- 2.3.4. S'assurer régulièrement que les employés/conducteurs comprennent et utilisent les dispositifs de sûreté installés dans les véhicules et dans les locaux.
- 2.3.5. Si possible, inviter des experts externes issus des autorités compétentes comme la police, les douanes, etc. et d'autres organismes externes compétents pour former/instruire/informer le personnel.

2.4. Prévention et instructions

- 2.4.1. Donner des instructions claires et précises. Motiver ces instructions et, le cas échéant, les distribuer sous forme écrite. Vérifier si celles-ci sont comprises, acceptées et observées par l'ensemble du personnel.
- 2.4.2. Instruire et former correctement les nouveaux membres du personnel.
- 2.4.3. Transmettre aux conducteurs en service des instructions spécifiques de sûreté chaque fois qu'ils prennent la route (voir lignes directrices à l'intention des conducteurs).
- 2.4.4. Veiller à ce que les conducteurs disposent d'un équipement de sûreté approprié.
- 2.4.5. Élaborer un formulaire de rapport standard et encourager le personnel à signaler tout incident, même mineur.
- 2.4.6. Analyser les rapports d'incidents à intervalles réguliers et, le cas échéant, adapter la stratégie de l'entreprise en conséquence.
- 2.4.7. Être attentif à tout changement dans le comportement des employés, car il pourrait suggérer un éventuel conflit d'intérêts.

3. Véhicules

- 3.1. Installer des dispositifs de sûreté conformément au type de chargement transporté, à l'itinéraire et aux autres caractéristiques spécifiques de l'environnement de sûreté et aux opérations de transport. S'assurer que le dispositif est activé chaque fois que nécessaire.
- 3.2. Faire vérifier régulièrement les dispositifs de sûreté, y compris par l'installateur.
- 3.3. Prévoir pour tous les véhicules un moyen d'immobilisation supplémentaire. Lors de l'achat de véhicules, préférer des dispositifs de sûreté intégrés et envisager l'achat d'équipement supplémentaire.
- 3.4. Le cas échéant, utiliser des scellés de sécurité pour protéger le chargement.
- 3.5. Dans la mesure du possible, limiter les informations spécifiques au chargement sur la bâche et la carrosserie des véhicules (l'anonymat est recommandé).

4. Communication

- 4.1. Si opportun et financièrement possible, recourir aux moyens modernes de géopositionnement et de communication en cabine, etc. afin de détecter, en temps réel, toute anomalie de comportement du véhicule.
- 4.2. Établir des procédures habituelles de communication entre le véhicule et le siège de l'entreprise.
- 4.3. Lorsqu'un conducteur est envoyé pour la première fois chez un client pour effectuer un chargement/déchargement, informer le client au préalable pour qu'il puisse identifier le conducteur et le véhicule.
- 4.4. Si disponibles, procurer aux conducteurs les numéros d'appel d'urgence ou tout autre numéro leur permettant de se mettre en contact avec l'entreprise et/ou les autorités compétentes et, à l'étranger, avec les ambassades ainsi que, dans la mesure du possible, avec les associations de transport routier des pays traversés. Leur donner toujours pour instruction d'appeler l'entreprise en premier lieu.

5. Locaux et sites

- 5.1. En fonction des risques spécifiques évalués pour l'entreprise, définir le périmètre de protection et délimiter les zones d'accès et de stationnement des visiteurs et du personnel.
- 5.2. Équiper l'entreprise d'un système efficace pour empêcher toute intrusion et veiller à son bon fonctionnement.
- 5.3. Si financièrement possible et en fonction des résultats de l'évaluation des risques, installer un dispositif de sûreté et de surveillance (grilles, éclairage, alarme, vidéosurveillance, gardiennage).
- 5.4. Limiter l'accès aux équipements de surveillance et de sûreté.
- 5.5. Instaurer un système de contrôle des entrées et sorties.
- 5.6. Inspecter régulièrement les installations et les accès, les parkings, les parkings avec portail télécommandé, les aires de chargement, le lieu de rangement des clés et autres zones d'entreposage.
- 5.7. Conserver les clés de tous les véhicules/locaux en lieu sûr. Élaborer des procédures de sûreté pour surveiller le mouvement et le rangement de ces clés.
- 5.8. Contrôler l'entreposage, la distribution et la restitution des uniformes du personnel.
- 5.9. Signaler toute plainte (vol, agression, etc.) à la police.

6. Opérations de transport

- 6.1. Donner des instructions aux conducteurs et, le cas échéant, distribuer des instructions écrites de route (listes de contrôle, lignes directrices de sûreté pour les conducteurs, etc.).
- 6.2. Identifier les aires de stationnement surveillées. Planifier les haltes, pauses et autres arrêts de nuit. En cas d'arrêt imprévu, donner pour instruction aux conducteurs de verrouiller les portes - même le temps d'une conversation - surtout lorsqu'ils transportent des chargements exposés au risque.
- 6.3. Si possible, varier les itinéraires et les conducteurs.
- 6.4. Donner pour instruction aux conducteurs de conserver en permanence les clés sur eux, de ne pas les laisser dans un endroit où elles pourraient être copiées et de veiller à ce qu'elles ne permettent pas l'identification du véhicule, par le porte-clés par exemple. Les conducteurs ne doivent jamais quitter le véhicule sans avoir vérifié qu'il est complètement verrouillé, sécurisé et que le dispositif de sécurité est activé.

- 6.5. Donner pour instruction aux conducteurs de ne pas prendre d'auto-stoppeurs en charge et de ne jamais laisser monter des personnes non autorisées à bord. Les conditions stipulées dans les contrats d'assurance doivent également être prises en compte.
- 6.6. Encourager les conducteurs à informer l'entreprise (ou, en cas d'urgence, la police) de tout élément inhabituel : anomalie lors du chargement, de la fermeture, du scellage ou dans les documents, changement d'instructions de livraison, retards, personnes ou véhicules suspects, destination, etc.
- 6.7. Informer les conducteurs sur la manière de se comporter en cas de détournement ou d'attaque criminelle, tout en privilégiant leur propre sécurité.

7. Liste des adresses utiles en matière de sécurité (propres à chaque pays) :

- 7.1. Association professionnelle.
- 7.2. Autres associations professionnelles pertinentes (partenaires d'industries connexes : chargeurs, secteur chimique, alimentaire, etc.) et/ou assureurs.
- 7.3. Autorités compétentes (ministère des Transports, police, ligne d'assistance des unités antiterroristes, etc.).
- 7.4. Numéros nationaux d'appel d'urgence.
- 7.5. Entreprises spécialisées dans la gestion de la sécurité avec lesquelles la société de transport pourrait avoir un contrat.
- 7.6. Autres...

8. Éléments du plan volontaire de sûreté de l'entreprise

Le plan de sûreté peut être élaboré en trois phases :

Identifier les menaces (climat sécuritaire actuel, informations de la police locale et/ou d'autres instances/autorités compétentes, coordonnées spécifiques de l'entreprise ou de ses partenaires/clients pouvant faire l'objet d'une attaque terroriste ou criminelle, implantation de l'entreprise, contexte général dans les pays étrangers fréquentés).

Identifier les vulnérabilités auxquelles vous souhaitez remédier.

Identifier des mesures de sûreté visant à réduire le risque à des niveaux acceptables.

8.1. Personne responsable

L'opérateur de transport routier désigne un employé qualifié et compétent (ou une personne avec laquelle il est lié contractuellement) comme responsable de la sûreté.

Ses tâches principales consistent à : évaluer les risques, élaborer et proposer des mesures de protection; établir un échéancier; concevoir et mettre en œuvre des plans de sûreté et d'urgence (plans d'évacuation et de réaffectation); collaborer avec la police, les services d'urgence et autres autorités et partenaires compétents; organiser les formations du personnel, les communications et les entraînements.

La personne désignée est tenue de transmettre à la direction toutes les suggestions et informations formulées par les employés en matière de sûreté. Elle doit être habilitée à prendre des initiatives pour réduire les risques imminents en matière de sûreté (soumises à l'aval de la direction) et doit être responsable de l'information adéquate des employés sur les questions de sûreté.

8.2. Registres

Le transporteur routier doit tenir un registre des activités en matière de sûreté, de ses opérations de transport ainsi que des marchandises exposées au risque qu'il transporte. Les registres doivent être mis à disposition des autorités et autres instances publiques chargées de la prévention des risques en matière de sûreté.

8.3. Examen opérationnel

Lors de la mise en place du plan de sûreté, toutes les opérations de stockage, de manutention et de distribution des marchandises exposées au risque doivent être examinées par la direction, de même que l'évaluation de la vulnérabilité. Au moins une fois par an, la direction et le responsable de la sûreté dressent conjointement un bilan général des opérations liées à la sûreté. Les transporteurs routiers sont tenus de réclamer des informations en matière de prévention sécuritaire à leurs partenaires, clients et fournisseurs.

8.4. Personnel

Les mesures de sûreté adoptées (formation, pratiques de fonctionnement, équipement et ressources) doivent être clairement communiquées au personnel. Tout employé dont les activités sont liées aux marchandises ou au transport vulnérable en termes de sûreté doit recevoir une formation et/ou des instructions spécifiques. S'ils occupent des fonctions liées à des marchandises/transports exposés au risque, ces employés doivent également recevoir des informations claires de la part de la direction quant aux mesures spécifiques de prévention à adopter.

8.5. Rapport des risques ou incidents et gestion de crise

Tout employé dont les activités sont liées aux marchandises ou aux transports exposés au risque est habilité et tenu de rendre compte à la direction et/ou au responsable de la sûreté de toute menace observée ou incident lié à la sûreté. La direction et/ou le responsable de la sûreté décide de l'opportunité d'en informer les autorités.

En cas d'urgence, les transporteurs doivent prévoir un/des plan(s) d'urgence, une équipe de gestion de crise, former du personnel interne en intervention d'urgence et établir des procédures de coordination d'urgence.

8.6. Évaluation

Des procédures doivent être mises en place pour évaluer, tester, revoir périodiquement et actualiser les plans de sûreté.

8.7. Confidentialité

La sécurité des informations et des documents doit être garantie. Tout employé dont les activités sont liées aux marchandises ou aux transports vulnérables en matière de sûreté a pour instruction de ne pas divulguer à des tiers les itinéraires ou la nature des marchandises transportées et manipulées par l'entreprise et ses clients, sauf si ces informations sont requises en vertu d'autres réglementations (par ex. : informations relatives au transport et documents douaniers) ou exigées par les autorités. Les informations relatives aux mesures de sûreté en vigueur et au contenu du plan de sûreté doivent être tenues confidentielles par les employés.

8.8. Mesures de sûreté supplémentaires

Outre les mesures décrites ci-dessus, le transporteur routier devrait examiner si l'infrastructure et les opérations organisées par l'entreprise ou ses clients requièrent des mesures de sûreté supplémentaires.

Le plan de sûreté doit également comprendre des éléments relatifs à la sûreté du personnel, à l'accès non autorisé et à la sûreté en cours de route.

8.9. Coopération

Les transporteurs coopèrent avec leurs partenaires de la chaîne de transport ainsi qu'avec les autorités, en vue d'échanger des informations relatives aux menaces, d'appliquer les mesures de sûreté adéquates et de réagir aux incidents de sûreté.

9. Lignes directrices volontaires en vue d'un examen opérationnel des activités de l'entreprise

Phase 1

Formuler les besoins généraux en matière de sûreté et impliquer toutes les personnes concernées pour discuter, convenir et accepter des solutions conformes aux lignes d'action/points suivants :

9.1. Politique d'entreprise

Énoncer les principaux éléments liés au profil de l'entreprise (taille, opérations, personnel, flotte de véhicules), au degré d'exposition aux risques et à la politique de sûreté de l'entreprise.

9.2. Site ou bâtiment

Définir l'implantation et l'objet du site/bâtiment ainsi que tout commentaire de référence quant à sa priorité ou son importance. Préciser ses limites afin de clarifier quel terrain peut être utilisé pour des mesures de sûreté.

9.3. Opérations de transport

Dresser la liste des destinations et des types de transport. Spécifier l'infrastructure en cours de route, en particulier par rapport aux zones vulnérables (notamment les arrêts) et aux horaires (par exemple la nuit). Envisager les risques inhérents à la prise en charge et à la livraison de marchandises.

9.4. Parties prenantes

Dresser la liste de toutes les parties prenantes par la sûreté opérationnelle du site/bâtiment. Spécifier quelles sont celles dont les priorités sont les plus importantes et comment résoudre les priorités conflictuelles.

9.5. Biens à protéger

Dresser la liste des biens à protéger (humains, physiques, intellectuels) et en préciser la valeur (humaine, financière, opérationnelle et politique).

9.6. La menace

Spécifier la menace perçue, les capacités potentielles des agresseurs, les outils qu'ils pourraient utiliser et les méthodes d'agression les plus probables. Essayer d'estimer grosso modo la probabilité et la fréquence de telles éventualités.

9.7. Conséquences d'un compromis (= non-application des mesures)

Préciser quelles sont ces conséquences en termes d'empêchements/conséquences physiques, en termes financiers, opérationnels, moraux et politiques.

9.8. Domaines de préoccupation et vulnérabilités

Les domaines particulièrement vulnérables doivent être identifiés.

9.9. Critères de réussite

Déterminer les développements à mettre en œuvre pour pouvoir affirmer que les changements en matière de sûreté se sont révélés fructueux.

9.10. Autres facteurs

Intégrer toutes les contraintes comme les permis d'urbanisme, les installations voisines, les effectifs, les forces d'intervention et les considérations environnementales (temps et végétation). Cette section peut énoncer les solutions qui sont ou non adéquates et pourquoi.

9.11. Solutions envisageables

En envisageant les secteurs de préoccupation et les vulnérabilités, diverses solutions possibles émergeront. Noter ces considérations, avec toutes les contraintes qui peuvent s'exercer.

Phase 2

Examen détaillé de chaque secteur de préoccupation majeur, tel qu'identifié en phase 1, avec le résultat possible et les spécifications de réussite.

Ces secteurs spécifiques peuvent inclure l'entreprise elle-même, son personnel, l'infrastructure de transit, les clôtures de sécurité, l'éclairage, les systèmes de surveillance, les systèmes de détection, des systèmes physiques à retardement, le contrôle des accès, etc. Selon la complexité du problème, il peut être fait appel à un consultant externe en sécurité pour leur développement.

10. Rapport d'urgence et modèle de rapport d'incident simplifié

Pour tout incident de sécurité ou soupçon par rapport à une éventuelle situation de sécurité, avertir le poste de police local et/ou les unités anti-terroristes (ligne d'assistance).

10.1. En cas d'incident de sûreté, il convient sans délai de :

- 10.1.1. Confirmer l'emplacement exact et la date/l'heure où le véhicule/chargement a été vu pour la dernière fois;
- 10.1.2. Obtenir des renseignements sur le véhicule/chargement;
- 10.1.3. Signaler les renseignements relatifs au véhicule/chargement à la police et noter le numéro de dossier attribué;
- 10.1.4. Communiquer les renseignements à l'assureur et conserver une copie des demandes d'indemnité;
- 10.1.5. Envisager d'autres démarches : informer d'autres conducteurs et entreprises au sujet du véhicule/chargement volé ainsi que les agences/entreprises spécialisées dans la lutte contre le vol de véhicule/chargement.

10.2. Les principaux éléments d'un rapport d'incident de sûreté comprennent :

- 10.2.1. Identification du véhicule
- 10.2.2. Date et lieu de l'incident, y compris la topographie (pont, tunnel, croisement, etc.)
- 10.2.3. Conditions météorologiques particulières (le cas échéant)
- 10.2.4. Description de l'incident
- 10.2.5. Type de véhicule et de marchandises impliqués
- 10.2.6. Cause(s) de l'incident
- 10.2.7. Conséquence(s) pour les personnes, le chargement, les dommages, l'intervention des autorités.

Chapitre 2 : Recommandations aux conducteurs

Ces lignes directrices reprennent une série de meilleures pratiques recommandées aux conducteurs des entreprises de transport routier de marchandises qui visent à renforcer la sûreté, tant conventionnelle que liée au terrorisme, dans leur entreprise.

L'objectif est de sensibiliser davantage les conducteurs aux problèmes existants et d'améliorer la sûreté, tout en proposant des mesures préventives adéquates pour minimiser les risques de vol ou d'utilisation abusive des marchandises ou des véhicules à des fins terroristes.

1. Rappel

- 1.1. Le camion est le moyen de subsistance du conducteur. Le conducteur doit donc appliquer les règles de sûreté de l'employeur, car elles sont conçues pour assurer sa sécurité et le protéger lui, ses concitoyens, le chargement et le véhicule.
- 1.2. Les conseils de la fiche de renseignements aideront le conducteur à lutter contre les vols de camions et l'utilisation abusive de marchandises ou véhicules par des criminels et terroristes.
- 1.3. Le conducteur doit prendre le temps de lire cette fiche et ne pas hésiter à poser toutes ses questions à l'employeur. Cette fiche doit être conservée en sécurité dans la cabine du camion pour pouvoir être consultée ultérieurement.

2. Respecter la politique et les conseils de sûreté de l'entreprise

- 2.1. Suivre toujours ce conseil. Dans le cas contraire, l'employeur pourrait appliquer des mesures disciplinaires ou des sanctions juridiques à l'encontre du conducteur.
- 2.2. Prévenir la police immédiatement si l'on est témoin d'un comportement suspect ou délictueux.
- 2.3. Signaler systématiquement tout incident à l'employeur.

3. Planifier

- 3.1. Planifier les détails de l'itinéraire à l'avance, conformément aux instructions communiquées par l'employeur et/ou son représentant afin de ne pas devoir s'arrêter pour demander son chemin. Quand on sait exactement où on va, on ne peut pas être induit en erreur par de mauvaises indications. Ne jamais suivre des indications données par des inconnus, présents par exemple à l'adresse de livraison; vérifier d'abord avec l'employeur.
- 3.2. Éviter l'immobilisation inutile du véhicule.
- 3.3. Éviter les arrêts systématiques pour des cigarettes, journaux, etc. et les acheter avant le début du trajet.
- 3.4. Acheter le carburant uniquement dans des lieux connus comme étant sûrs et, si possible, s'approvisionner sur place avant le début du trajet.
- 3.5. Vérifier que tous les dispositifs de sûreté fonctionnent.

4. Prise en charge des marchandises

- 4.1. Dans la mesure du possible, faire attention aux chargements incorrects ou insuffisants effectués par des manutentionnaires négligents ou malhonnêtes.
- 4.2. Vérifier que le chargement correspond au bon d'enlèvement. Le cas échéant, prendre note du numéro de plomb.
- 4.3. Signaler toute anomalie au niveau du chargement, du verrouillage ou du plombage.

- 4.4. S'assurer qu'il est clairement précisé où la livraison doit être effectuée et qui réceptionnera la marchandise.
- 4.5. Se procurer, si possible, le numéro d'une personne de contact.
- 4.6. Prendre note de toutes les anomalies, conformément aux instructions de l'employeur.
- 4.7. Être discret à propos du chargement et de sa destination.
- 4.8. S'assurer que la cabine et le compartiment de chargement sont sécurisés.
- 4.9. Lors du chargement ou du déchargement, fermer la cabine à clé. Ne pas laisser de documents de transport et/ou d'effets personnels en évidence dans la cabine.

5. Lors de la livraison

- 5.1. Vérifier que le scellé posé sur le compartiment de chargement est toujours intact et que le numéro correspond au bon de livraison.
- 5.2. Vérifier que les quantités, voire les poids, correspondent aux bons d'enlèvement et de livraison.
- 5.3. S'assurer que la livraison est effectuée au bon endroit (vérifier par rapport aux bons d'enlèvement et de livraison).
- 5.4. Si les instructions de livraison sont modifiées, faire en sorte d'obtenir une confirmation écrite de ces changements de la part d'un cadre dirigeant à l'adresse de livraison, ou de la part de l'employeur. Si des informations complémentaires sont nécessaires en cours de route, ne pas suivre les indications d'inconnus; vérifier d'abord avec l'employeur.
- 5.5. S'assurer qu'une signature et un nom en caractères d'imprimerie soient lisiblement apposés sur le bon de livraison.
- 5.6. Dans la mesure du possible, superviser personnellement les opérations de déchargement.

6. Sécuriser le transport et le stationnement

6.1. Confidentialité et prudence

- 6.1.1. Éviter de parler du contenu du chargement, de sa valeur, des itinéraires empruntés et des lieux de chargement/déchargement et de livraison à toute personne, y compris d'autres conducteurs, même par téléphone.
- 6.1.2. Éviter d'embarquer à bord toute personne étrangère à l'entreprise. Ne jamais prendre d'auto-stoppeurs en charge.
- 6.1.3. Ne jamais laisser des effets personnels en évidence.
- 6.1.4. Éviter d'emprunter régulièrement les mêmes itinéraires ou de s'arrêter aux mêmes endroits; un schéma facilement identifiable fait du véhicule une cible facile pour les voleurs/criminels.

6.2. Clés et antivols

- 6.2.1. Ne JAMAIS laisser les clés à l'intérieur ou sur le camion.
- 6.2.2. En quittant le véhicule, veiller à toujours le fermer à clé et emporter les clés. Ne jamais les laisser dans la cabine. Enlever la clé de contact, même pour aller payer du carburant ou faire une livraison.
- 6.2.3. S'assurer que les clés ne sont pas identifiables – ne rien laisser sur le trousseau qui révèle à qui elles appartiennent ou à quel véhicule elles correspondent. Ne jamais les laisser à un endroit où une tierce personne peut les voir et toujours les conserver dans un endroit sûr.

6.2.4. Si les clés sont conservées au centre d'exploitation de l'entreprise, s'assurer qu'elles se trouvent dans un lieu qui peut être fermé à clé, hors de vue de toute personne étrangère à l'entreprise.

6.2.5. Maintenir le compartiment de chargement fermé à clé, même pendant la conduite.

6.3. Prévention

6.3.1. S'assurer de comprendre et pouvoir utiliser les dispositifs de sûreté du véhicule et vérifier qu'ils fonctionnent correctement.

6.3.2. Effectuer un contrôle visuel du véhicule à chaque arrêt : vérifier le chargement, les scellés (sont-ils intacts ?)

6.3.3. En cas d'arrêt inopiné, maintenir les portes fermées. Ne s'éloigner de la cabine qu'après l'avoir totalement fermée et sécurisée, et activé l'alarme.

6.3.4. Dans la mesure du possible, demandez à un collègue de surveiller votre camion pendant que vous mangez.

6.4. Stationnement

6.4.1. Ne pas stationner dans des endroits isolés.

6.4.2. Dans la mesure du possible, décider de l'endroit du stationnement pour la nuit avant d'entamer le trajet. En cas de changement, informer l'entreprise.

6.4.3. Éviter d'utiliser des aires de stationnement inhabituelles et non sécurisées.

6.4.4. Essayer de stationner le véhicule de manière à le voir pendant le repas.

6.4.5. Stationner le véhicule de manière à ce que les portes de chargement se trouvent à proximité d'un autre véhicule, d'un bâtiment ou d'un mur.

6.4.6. Ne jamais laisser les fenêtres ouvertes lorsque l'on s'éloigne du véhicule.

6.4.7. De retour à votre véhicule, vérifier les alentours pour déceler tout signe de manipulation, notamment des scellés de protection du chargement.

6.5. Rapports et arrêts forcés

6.5.1. Faire un rapport à l'employeur, conformément aux instructions qu'il a données.

6.5.2. Être prudent en cas d'arrêt forcé du véhicule, par exemple sur le lieu d'un accident ou d'une urgence ou à la demande des forces de police. Signaler à l'entreprise les routes fermées en cours de trajet, avec ou sans indication d'un itinéraire alternatif.

6.5.3. Lors d'alertes sécuritaires, suivre les recommandations des forces de police locales. S'assurer que quelqu'un reste près du camion si vous devez vous en éloigner. Si vous êtes seul, laissez clairement en évidence une note expliquant où vous vous trouvez, comment on peut vous contacter et quand vous serez de retour au camion.

7. Que faire en cas d'urgence, de vol ou d'agression

7.1. En cas d'anomalie ou de vol de chargement

- 7.1.1. Si la bâche ou la porte arrière est ouverte, vérifier l'état du chargement.
- 7.1.2. S'il y a eu vol, essayer d'évaluer les pertes.
- 7.1.3. Prévenir immédiatement votre employeur et la police.

7.2. Si le véhicule a disparu

- 7.2.1. Prévenir votre employeur : si le véhicule est équipé d'un système de suivi, l'employeur prendra les mesures nécessaires.
- 7.2.2. Prévenir la police et faire une déclaration de vol.

7.3. En cas d'agression (ou de vol en cours)

- 7.3.1. Éviter de résister/de s'opposer aux malfaiteurs.
- 7.3.2. Après l'incident, prévenir la police le plus rapidement possible au moyen d'une borne d'appel (l'appel sera localisé avec précision), d'un autre téléphone fixe ou portable (dans ce cas, indiquer précisément l'endroit où l'on se trouve) ou de la CB.
- 7.3.3. Prévenir l'employeur.
- 7.3.4. Déposer plainte auprès de la police.

7.4. En outre

- 7.4.1. Si le camion ou la remorque possède un marquage sur le toit et que vous êtes victime d'un délit, communiquer à la police ces indications supplémentaires.
- 7.4.2. Ne pas hésiter à signaler toute information relative à des activités criminelles.

8. Se protéger

- 8.1. La sécurité d'abord. Être prudent et ferme dans toute décision.
- 8.2. Ne pas laisser des effets personnels en évidence.
- 8.3. Veiller à bénéficier d'une couverture d'assurance (d'entreprise) adéquate.

9. Numéros de téléphone et adresses utiles (en cas de besoin)

9.1. Numéros d'urgence (si possible dans tous les pays concernés) :

- police ...
- unité antiterroriste ...
- protection civile ...
- pompiers ...
- secours ...
- entreprises de sécurité spécialisées, avec lesquelles l'entreprise de transport peut avoir un contrat ...

- 9.2. Service national pour le vol des camions/chargements ...
- 9.3. Prévention de la criminalité ...
- 9.4. Ambassade (à l'étranger) ...
- 9.5. Autres

J'ai bien reçu et compris les instructions susmentionnées qui m'ont été transmises par mon entreprise. Je suis conscient de m'exposer à une sanction disciplinaire de la part de mon employeur si je ne les respecte pas .

Conducteur :(signature)

Date et heure :

Chapitre 3 : Recommandations à l'intention des chargeurs/donneurs d'ordre

*Ces lignes directrices reprennent une série de meilleures pratiques recommandées aux **chargeurs/donneurs d'ordre et entreprises de transport routier de marchandises** qui visent à améliorer leur coopération en matière de sûreté, et renforcer dans leur entreprise la sûreté conventionnelle et celle liée au terrorisme.*

L'objectif est d'accroître la sensibilisation aux problèmes de sûreté existants tout en suggérant des mesures préventives réalisables et proportionnées pour minimiser les risques de vol ou d'utilisation abusive des marchandises ou des véhicules à des fins terroristes.

Le terrorisme, tout comme les vols et les méfaits perpétrés à l'encontre du secteur des transports routiers ont des conséquences économiques et sociales importantes que l'on ne peut sous-estimer. Les acteurs de la chaîne de transport – chargeurs, commissionnaires, logisticiens, transporteurs, clients, mais également constructeurs, assureurs et pouvoirs publics – sont tous impliqués dans la lutte contre ce phénomène.

1. Gestion du personnel et du site

- 1.1. Sélectionner avec soin le personnel préposé aux expéditions. Vérifier minutieusement sa fiabilité/ses références.
- 1.2. Établir un système de gestion du site couvrant l'identification, l'évaluation et la gestion des risques de sûreté pour les personnes et les informations dans le cadre du processus d'expédition des marchandises.
- 1.3. Limiter l'accès aux zones de chargement et compartimenter les zones d'envoi dans la mesure du possible.
- 1.4. Réaliser un audit détaillé des procédures internes de l'entreprise ou du site, notamment en matière de prévention des vols/risques.

2. Formation/Instructions

- 2.1. Donner des instructions et, si nécessaire, une formation au personnel gérant les expéditions afin qu'il puisse gérer les risques liés à la sûreté et aux vols.
- 2.2. Assurer la coordination des instructions relatives à la sûreté avec le prestataire de transport et le conseiller quant à l'utilisation des véhicules appropriés.

3. Prévention des risques et des vols

3.1. Optimum confidentiality of all out-going information

- 3.1.1. Protéger les informations et données informatiques relatives aux expéditions.
- 3.1.2. Limiter les informations explicites sur la nature de la marchandise et son itinéraire.

3.2. Moyens de transport utilisés

- 3.2.1. Vérifier les caractéristiques des véhicules : ils doivent être adaptés à la nature de la marchandise à transporter, être équipés d'un système antivol, etc.
- 3.2.2. Vérifier la qualité des véhicules utilisés : ils doivent disposer d'un système de verrouillage du châssis.
- 3.2.3. Refuser les véhicules non conformes aux prescriptions convenues.

3.3. Informations préalables au prestataire de transport pour éviter les temps d'attente

- 3.3.1. Communiquer les heures d'ouverture des lieux de chargement.
- 3.3.2. Communiquer les horaires/cadences de chargement.
- 3.3.3. Tenir compte des temps d'attente aux frontières et des risques qui y sont liés. Chaque fois que cela s'avère possible, communiquer des informations pertinentes aux transporteurs et leur indiquer des routes alternatives.

4. Procédures d'organisation du transport

4.1. Prestataires de service

- 4.1.1. Proposer des chargements uniquement à des transporteurs clairement identifiés.
- 4.1.2. Maintenir le contact entre les chargeurs et le destinataire.
- 4.1.3. Dans le cas de conducteurs chargeant/déchargeant pour la première fois auprès des chargeurs/destinataires, demander des informations préalables sur l'identité du conducteur.

4.2. Gestion de la sous-traitance

- 4.2.1. Limiter la sous-traitance non convenue et le nombre de sous-traitants dans le cadre d'une même opération de transport.
- 4.2.2. Suivre l'ensemble de l'acheminement en essayant d'éviter les ruptures de charge/voyages à vide.
- 4.2.3. Ne recourir qu'à des transporteurs dont l'honorabilité est prouvée.
- 4.2.4. Exiger des rapports d'arrivage.
- 4.2.5. Veiller à ce que les différents prestataires respectent le cahier des charges.

4.3. Chargement

- 4.3.1. S'assurer de la présence effective d'un préposé de l'expéditeur ou du destinataire de la marchandise lors du chargement du véhicule.
- 4.3.2. Essayer de faire des lots complets, massifier les envois.
- 4.3.3. Dans la mesure du possible, éviter de charger le vendredi après-midi pour un départ le lundi matin. En pareil cas, charger les marchandises de préférence le dimanche après-midi.

4.4. Sécurisation de la marchandise (plombage, emballage, système pour désactiver les produits)

- 4.4.1. Donner la préférence à un conditionnement solide et adapté à la marchandise.
- 4.4.2. Effectuer un marquage banalisé et aussi neutre que possible et ce pour l'ensemble des produits (à forte ou faible valeur). Utiliser des films opaques pour l'ensemble des produits. Modifier régulièrement, environ tous les 15 jours, l'aspect extérieur (couleur, codes).
- 4.4.3. Faire poser le plombage par l'expéditeur au départ et en présence du conducteur (en aucun cas par le conducteur lui-même). Faire figurer le n° du plomb sur les documents de transport et faire signer contradictoirement (lettre de voiture) par l'expéditeur et le conducteur. Contrôler l'état des plombs, de l'unité de charge et de l'intégrité de l'emballage à chaque rupture de charge. Faire renouveler à l'entreprise (tous les trois mois, par exemple) les scellés qu'elle utilise (la forme, la couleur, etc.), pour éviter les risques de contrefaçon.

- 4.4.4. Définir les procédures particulières pour des marchandises à haute valeur/exposées au risque, à savoir : communication entre le véhicule et l'entreprise. Dans la mesure du possible, mettre à disposition du matériel électronique de désactivation et séparer les envois.

4.5. Déplacements

- 4.5.1. Consulter/conseiller les transporteurs sur l'itinéraire prévu. Vérifier les périodes d'arrêt et de stationnement.
- 4.5.2. Limiter les durées d'arrêt/stationnement en accord avec le transporteur dans le respect de la réglementation en vigueur.
- 4.5.3. Tenter de prévoir les risques potentiels particuliers. Le transporteur routier doit avoir connaissance de la haute valeur/vulnérabilité au risque du chargement, sans nécessairement indiquer précisément à son personnel roulant le type de produit transporté. Établir des règles plus strictes et particulières pour les types de transport qui nécessitent un degré de surveillance accru.
- 4.5.4. Définir les itinéraires en fonction de la confidentialité/vulnérabilité au risque des marchandises et des conditions de sûreté. Tenir compte des postes frontières, aires de stationnement, ports d'embarquement, gares en cas de transport combiné, terminaux, etc.

4.6. Livraison

- 4.6.1. S'assurer de l'exactitude de l'adresse du destinataire, de la précision des documents de transport, de la bonne communication avec le prestataire de transport.
- 4.6.2. S'assurer que les lieux de déchargement sont accessibles et pourvus d'indications claires menant au site.
- 4.6.3. Éviter les attentes en dehors des heures d'ouverture, bien spécifier ces horaires et organiser le transport en coopération avec le prestataire dans le cadre des créneaux d'exploitation/heures d'ouverture de l'entreprise.
- 4.6.4. Décharger rapidement avec un nombre d'employés adapté au type de marchandises manipulées.

5. Documents de transport et assurance

5.1. Documents

- 5.1.1. Transporter uniquement le nombre strictement nécessaire de copies.
- 5.1.2. Neutraliser la nomenclature (banaliser les marquages, les références, codes, tout signe de reconnaissance de la marchandise).
- 5.1.3. Apposer/utiliser le numéro des plombs.

5.2. Assurance

- 5.2.1. Assurer de préférence (facultatif) les marchandises transportées au-delà des montants réglementaires d'indemnisation.
- 5.2.2. Il est recommandé à l'entreprise de prendre une assurance pour l'expéditeur lui-même.
- 5.2.3. Fournir une déclaration de valeur exacte, en particulier pour les marchandises de haute valeur/sensibles.

6. Cahier des charges

- 6.1. Établir, à l'attention du transporteur ou de l'intermédiaire, un cahier des charges le plus précis possible, comprenant des mentions relatives aux heures de conduite, heures de livraison, d'autres spécifications de temps, d'autres critères de qualité des services, prévention des vols et des risques, précisant les conditions de chargement/déchargement et intégrant des instructions particulières en matière de sûreté.
- 6.2. Lors d'une prise de contact avec des transporteurs, considérer des critères tels que l'honorabilité.

7. Information et coopération en cas d'urgence/vol

- 7.1. Partager les informations et expériences relatives à des mesures de sûreté préventives avec les prestataires de transport réguliers.
- 7.2. Informer le prestataire de transport de tout danger potentiel pouvant affecter l'opération de transport.
- 7.3. Déclarer le vol dès que possible.
- 7.4. Communiquer au conducteur ou, en tout cas, au transporteur un numéro de téléphone unique en cas d'urgence ou de vol.
- 7.5. En cas d'accident de la route affectant la livraison des marchandises, s'assurer que le transporteur informe le destinataire en conséquence.

Chapitre 4: Guide de sûreté pour les PME transportant des marchandises dangereuses par route

Introduction

Le terrorisme international n'est pas un phénomène nouveau, et malheureusement, il touche de nombreux pays. Toutefois, le 11 septembre 2001 a repoussé les limites morales dont faisaient preuve jusque-là les terroristes, faisant fi de leur souci d'auto-préservation et de fuite.

Dès lors, les gouvernements doivent reconsidérer leur manière de répondre aux attaques terroristes, et les associations telles que l'IRU et ses membres, doivent assumer leur part de responsabilité et encourager une culture de sensibilisation à l'impératif de sûreté.

Les mesures préventives de sûreté ne peuvent naturellement pas garantir la prévention de toute atrocité terroriste future, mais des points de vue économique et social, il convient d'identifier et de mettre en œuvre des mesures préventives efficaces et proportionnées de sûreté, destinées à considérablement réduire les risques.

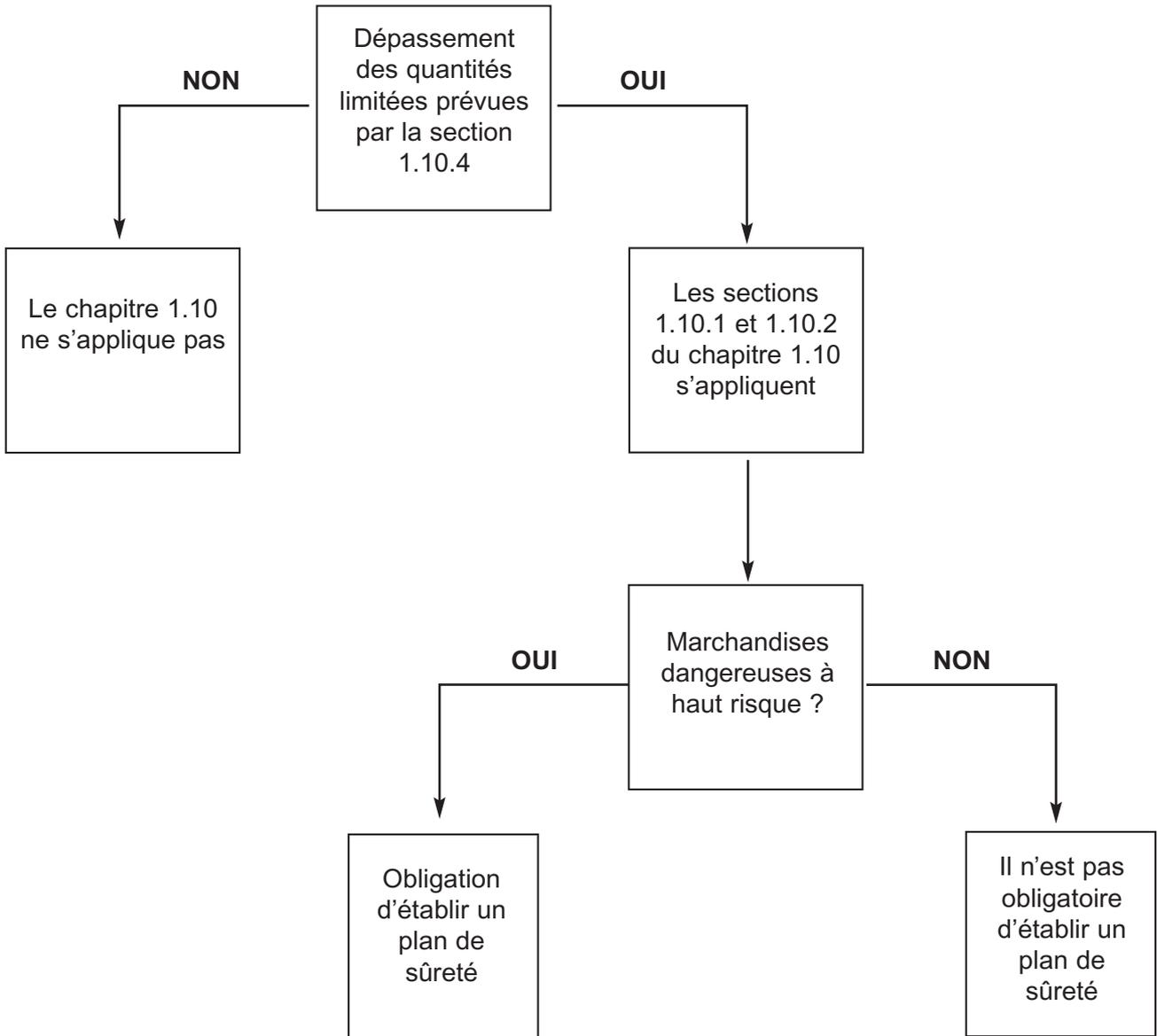
Les mesures de sûreté pour le transport de marchandises dangereuses par route, rail et voies navigables ont été répertoriées dans un **nouveau chapitre de l'accord ADR – le chapitre 1.10**. Les nouvelles dispositions **entreront en vigueur au 1er janvier 2005** avec une période de transition de six mois.

Les entreprises de transport concernées ne devraient pas attendre ces dates pour agir, mais devraient préparer et s'efforcer d'appliquer ces mesures au plus vite. Les mesures de sûreté devraient faire partie intégrante du système de gestion de la sûreté et de la qualité de toute entreprise impliquée dans le transport de marchandises dangereuses.

L'objectif de ce guide est d'assister les petites et moyennes entreprises de transport dans la mise en œuvre des nouvelles mesures législatives en matière de sûreté.

Les mesures préventives de sûreté ont certes un coût, mais leur impact sur le terrorisme devrait aussi être pris en compte à sa juste mesure. La question de savoir sur qui devrait peser la charge de l'amélioration de la sûreté appelle une réponse simple – « nous tous ». En tant que consommateurs, nous sommes tous clients des réseaux mondiaux de distribution, de marchandises dangereuses et de n'importe quel autre bien. Toute charge supplémentaire absorbée par la chaîne logistique sera, in fine, répercutée sur nous, consommateurs, à travers une augmentation des prix.

Diagramme



1. Base juridique

Accord ADR	Chapitre 1.10 – Dispositions concernant la sûreté Description de « sûreté » : aux fins du présent chapitre, le terme de sûreté fait référence aux mesures et précautions prises pour réduire les risques de vol ou d'usage abusif des marchandises dangereuses par lesquels des personnes ou l'environnement pourraient être mis en péril.
-------------------	---

2. Dispositions générales

Intervenants (1.10.1.1)	Le transporteur, le conducteur, le planificateur, (...) en fonction de leurs responsabilités à partir du moment où l'ordre de transport est accepté et jusqu'à la livraison des marchandises.
Identification des	Aucune mesure particulière n'est requise pour une relation professionnelle régulière existante. Au début d'une nouvelle relation professionnelle, une confirmation écrite, portant au minimum sur les éléments suivants, est requise : <ul style="list-style-type: none">• Nom et adresse du transporteur• Numéro de téléphone du transporteur
Sécurisation des zones (1.10.1.3)	En cas d'immobilisation temporaire, les véhicules transportant des marchandises dangereuses doivent être stationnés dans un endroit offrant toutes les garanties de sécurité, à savoir des lieux surveillés ou sécurisés et, si possible, non accessibles au public. Si de telles installations ne sont pas disponibles, le véhicule doit au moins être stationné dans : (a) Un parc de stationnement surveillé par un préposé informé de la nature du chargement et de l'endroit où se trouve le conducteur, ou (b) Un parc de stationnement public ou privé où le véhicule ne courra probablement aucun risque d'être endommagé par d'autres véhicules, ou (c) Un espace libre approprié situé à l'écart des grandes routes publiques et des lieux habités et ne servant pas normalement de lieu de passage ou de réunion pour le public. Ces règles de stationnement ne sont pas nouvelles et figurent déjà au chapitre 8.4 de l'ADR !
Identification de l'équipage (1.10.1.4)	<ul style="list-style-type: none">• Un permis de conduire ou une carte d'identité, portant une photographie et délivré par les autorités compétentes, est obligatoire pour chaque membre de l'équipage.• Les passagers ne sont pas autorisés à bord à moins que leur présence n'ait été annoncée de manière appropriée.

3. Formation en matière de sûreté

Sensibilisation à la sûreté	La formation ne doit pas seulement porter sur les modifications réglementaires, mais doit également comprendre des éléments de sensibilisation à la nature des risques pour la sûreté, les méthodes à utiliser pour réduire de tels risques ainsi qu'un plan d'action en cas d'infraction à la sûreté.
------------------------------------	--

6. Liste des marchandises dangereuses à haut risque transportées en quantités supérieures à celles indiquées (ADR 1.10.5)

Classe	Division	Matières ou objets	Quantité		
			Citerne (l)		
1	1.1	Matières et objets explosibles	a	1	1.1
	1.2	Matières et objets explosibles	a		1.2
	1.3	Matières et objets explosibles du groupe de compatibilité C	a		1.3
	1.5	Matières et objets explosibles	0		1.5
2		Gaz inflammables (code de classification F)	3000	2	
		Gaz toxiques (code de classification comprenant les lettres T, TF, TC, TO TFC ou TOC) (à l'exclusion des aérosols)	0		
3		Liquides inflammables des groupes d'emballage I et II	3000	3	
		Liquides explosibles désensibilisés	a		
4.1		Matières explosibles désensibilisées	a	4.1	
4.2		Matières du groupe d'emballage I	3000	4.2	
4.3		Matières du groupe d'emballage I	3000	4.3	
5.1		Liquides comburants du groupe d'emballage I	3000	5.1	
		Perchlorates, nitrate d'ammonium et engrais au nitrate d'ammonium	3000		
6.1		Matières toxiques du groupe d'emballage I	0	6.1	
6.2		Matières infectieuses de la catégorie A	a	6.2	
7		Matières radioactives	3000 A1 (sous forme spéciale) ou 3000 A2, comme il convient, en colis du type B ou de type C		
8		Matières corrosives du groupe d'emballage I	3000	8	

a Sans objet.

b Les dispositions du 1.10.3 ne sont pas applicables, quelle que soit la quantité

Chapitre 5 : Cadre pour les directives relatives au transport routier concernant la coopération avec les douanes

Préambule¹

Presque partout dans le monde, le secteur du transport routier (transport par camions) se caractérise par l'existence d'un grand nombre de petites entreprises. Ce secteur fortement fragmenté est représenté au niveau national par des associations de transport routier et au niveau international par l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU).

L'IRU a participé à l'élaboration des lignes directrices modèles de l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD) qui visent à améliorer la sûreté dans la chaîne logistique. Dans le présent document, elle a révisé et adapté ces lignes directrices modèles afin de refléter les spécificités du secteur du transport routier.

1. Introduction

Les atrocités terroristes à travers le monde ont de plus en plus attiré l'attention sur la dimension internationale du terrorisme et la possibilité pour des systèmes impliqués dans la circulation internationale de personnes et de biens d'être employés à des fins terroristes.

Les criminels ont également utilisé le commerce licite comme couverture pour des activités illicites telles que l'immigration clandestine, le trafic de stupéfiants, le blanchiment d'argent, les fraudes douanières et en transit, la circulation de contrefaçons 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, objectifs et cibles de sûreté peuvent être coordonnés avec les activités menées dans d'autres domaines (par ex. : exploitation, finance, santé et sécurité sur le lieu de travail, protection environnementale).

Ce document présente des lignes directrices visant à 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 transporteurs routiers, faisant partie intégrante de la chaîne logistique, peuvent utiliser ces lignes directrices, éventuellement en coordination avec d'autres systèmes de gestion :

- Pour démontrer leur engagement en matière de 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 sont prévues pour compléter les arrangements de coopération nationale existants, tels que ceux prévus pour lutter contre le trafic de stupéfiants, l'immigration clandestine, et les fraudes douanières et en transit et étendre ces arrangements aux problématiques générales de sûreté de la chaîne logistique internationale.

¹Le document *Directives de haut niveau du Conseil de coopération douanière aux fins des accords de coopération conclus entre les membres et le secteur privé pour renforcer la sécurité de la chaîne logistique et faciliter la circulation des échanges internationaux*, adopté lors de la 3^e réunion de la Task Force OMD et endossé ensuite par le Conseil de l'OMD conclut sous le titre « Partenariat » par le paragraphe suivant :

« Dans la mesure où la douane peut compter sur ses partenaires des milieux commerciaux pour évaluer les menaces qui pèsent sur leur propre chaîne logistique et y faire face, les risques auxquels la douane est confrontée s'en trouvent réduits. Les entreprises qui font preuve d'une volonté vérifiable de renforcer la sécurité de la chaîne logistique en tireront donc des avantages. Le fait de minimiser les risques de cette manière aide la douane à exercer ses fonctions en matière de sécurité et permet de faciliter les échanges licites. »

La participation dans un tel programme de coopération, contribuerait à présumer de la « sûreté » des transporteurs routiers individuels et de leur éligibilité aux procédures renforcées de facilitation douanière.

1.1. Principes et objectifs

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

- a) La facilitation du transport et du commerce ne peut pas être ignorée, même lorsque des considérations de sûreté sont prioritaires. Il est essentiel d'atteindre un équilibre correct entre la sûreté et la facilitation des formalités et des procédures, notamment aux frontières.
- b) Toutes les parties, commerciales et gouvernementales, peuvent contribuer à l'amélioration de la sûreté de la chaîne logistique.
- c) La sûreté compte parmi les plus hautes priorités des entreprises impliquées dans la circulation internationale de marchandises.
- d) La protection du commerce légal et l'honnêteté des transporteurs, actifs dans le commerce et le transport, devraient constituer un principe de base.
- e) La communication avec les parties intéressées internes et externes doit être établie, maintenue et améliorée lorsqu'elle est déjà instaurée.
- f) Tous les acteurs de la chaîne logistique doivent respecter les exigences juridiques applicables, y compris celles imposées par des conventions et traités internationaux.
- g) Toutes les parties doivent s'efforcer de maintenir des niveaux d'excellence en matière d'intégrité.
- h) Un engagement de la Direction et des employés en matière de sûreté devrait être établi de manière adéquate sur la base de lignes directrices de sûreté volontaires qui précisent clairement les responsabilités de chacun.
- i) Des ressources appropriées et suffisantes, y compris en matière de transmission d'informations et de formation, devraient être prévues pour atteindre les niveaux de sûreté requis.
- j) Le respect de lignes directrices volontaires, dûment appliquées et documentées, devrait être pris en compte lorsque la responsabilité des transporteurs est considérée.
- k) Les autorités devraient s'efforcer d'offrir le soutien adéquat (ou formation, conseils, audit, etc.) aux petites et moyennes entreprises (PME) pour leur permettre de respecter les exigences de sûreté.

Les objectifs de ces lignes directrices consistent à :

- a) Promouvoir une coopération accrue entre les administrations des douanes et les transporteurs et leurs associations professionnelles.
- b) Encourager l'engagement actif des transporteurs routiers pour améliorer la sûreté des transports de marchandises dans la portion de la chaîne logistique qu'ils contrôlent.
- c) Encourager les administrations des douanes à faciliter, dans la mesure du possible et en conformité avec l'application de contrôles adéquats, le commerce licite des transporteurs routiers.
- d) Minimiser l'accès illégal aux installations, systèmes et procédures propres au commerce et au transport, ainsi que leur utilisation.
- e) Accroître la capacité des douanes à détecter et prévenir des tentatives spécifiques d'infractions douanières dans les envois de marchandises.
- f) Accroître la capacité des douanes à identifier et mener d'importantes investigations concernant des tentatives ou des conspirations d'infractions douanières.

- g) Encourager les transporteurs routiers à autoriser les administrations des douanes, à la suite d'une demande raisonnable et conformément aux lois et réglementations, à accéder aux renseignements commerciaux concernant des envois spécifiques, à des fins de prévention, d'investigation ou de renseignement. Cet accès permettrait, entre autres bénéfiques, d'identifier les personnes directement responsables des infractions douanières et de prendre les mesures adéquates à l'encontre de ces personnes pour obtenir le paiement des taxes et accises dues.
- h) Assister les douanes, l'ensemble des autorités veillant à l'application des lois et la société en général dans leurs efforts contre ces éléments criminels.

1.2. Définition de termes

Système de gestion de la sûreté. Ensemble d'éléments reliés entre eux ou interagissant, visant à mettre en place une politique de sûreté et à définir des objectifs ainsi que des mesures qui permettent d'atteindre ces objectifs.

Organisation. Ensemble de personnes, de locaux et d'installations pour lesquels sont définis les responsabilités, les niveaux d'autorité et les relations.

Fournisseur. Organisation ou personne fournissant un produit ou un service, y compris les entreprises sous-traitantes.

Processus. Ensemble d'activités reliées entre elles ou interagissant, destinées à produire un résultat à partir de données entrantes.

Procédure. Méthode spécifique permettant de mener à bien une activité ou un processus.

Unité destinée au transport de marchandises. Tout conteneur où tout moyen d'acheminement fermé, destiné au transport de marchandises par route, par rail ou par voie navigable, utilisé pour les transports internationaux et à l'intérieur duquel il est impossible d'accéder autrement qu'en endommageant de manière visible les parties haute, basse, latérales, avant ou arrière, la porte ou les serrures ou encore en brisant ses scellements.

Action préventive. Action visant à éliminer l'origine d'un élément pouvant se révéler non conforme ou de toute autre situation non souhaitable.

Chaîne logistique. L'ensemble des processus, les étapes du processus, les organisations et les fournisseurs permettant l'acheminement à l'échelon international d'un produit, du lieu de fabrication au lieu de livraison tel que défini par l'acheteur.

Locaux. Espace placé sous le contrôle de l'organisation et conçu comme un lieu pour le traitement, le stockage ou la manipulation des marchandises

Zone d'accès limité. Zone dont l'accès matériel ou électronique fait l'objet d'un contrôle en raison du caractère sensible ou vulnérable des éléments qui s'y trouvent.

Sûreté matérielle. Minimiser les risques que soient modifiées de manière illicite les caractéristiques d'une cargaison située dans une zone sécurisée et comprenant les mesures visant à empêcher la contrebande, le sabotage, la fuite, une attaque ou tout autre délit. Parmi ces dangers :

- l'introduction d'armes ou de tout autre substance et dispositifs dangereux, destinés à causer des dommages aux personnes, à la propriété ou à l'environnement, ou
- le vol de marchandises ou les dégâts causés à ces marchandises.

Sécurité des renseignements. Minimiser les risques d'accès à des informations contenues dans un document (sous format papier ou électronique) ou encore les risques que ces informations soient diffusées ou modifiées sans autorisation. Elle comprend les mesures de protection à l'encontre des actes d'espionnage, de sabotage ou de tout autre délit.

Manipulation. Tout acte, objet ou pratique entraînant une altération improprie des informations, de la documentation, des scelllements, des marchandises ou des moyens de transport en vue de tromper ou encore de retirer ou dissimuler quelque chose.

Responsable de la sûreté de l'entreprise. Il s'agit de la personne désignée par l'organisation comme responsable de la mise en oeuvre et de la maintenance des mesures de sûreté, en liaison avec les autorités désignées et les autres parties impliquées dans les questions de sûreté.

Personnel d'encadrement. Personne ou groupe de personnes qui dirigent ou contrôlent une administration à l'échelon le plus élevé.

Mesures correctives. Mesures destinées à supprimer la cause d'une anomalie détectée ou de toute autre situation indésirable.

Manuel sur la sûreté. Document précisant la politique et les procédures adoptées par une organisation en matière de sûreté.

1.3. Avantages potentiels

1.3.1. Avantages pour les transporteurs

- a) Amélioration de la sécurité des marchandises dans la chaîne logistique du commerce international et du transport.
- b) La participation à ce programme de coopération constitue une indication d'entrepreneur à « bas risque » avec des antécédents prouvés en termes de conformité à la législation et aux réglementations douanières entraînant :
 - i. Procédures douanières rationalisées,
 - ii. Niveau minimal d'interventions douanières,
 - iii. Réduction des retards aux frontières,
 - iv. Coûts optimisés de la chaîne logistique grâce à l'efficacité des mesures de sûreté,
 - v. Commerce international et opérations de transport plus efficaces.
- c) Amélioration des relations douanes/entreprises.
- d) Considération pour les poursuites liées à l'application de la législation douanière.
- e) Environnement de travail plus sûr.

1.3.2. Avantages pour les administrations des douanes

- a) Sécurité accrue des marchandises dans la chaîne logistique internationale.
- b) Accent sur l'autoévaluation et la discipline interne plutôt que les vérifications douanières.
- c) Amélioration du processus de collecte de renseignements sécuritaires et des capacités d'évaluation des risques et meilleur ciblage des envois à haut risque.
- d) Utilisation optimisée des ressources.

1.4. Rôles et responsabilités

Par souci de cohérence et d'uniformité, les rôles et responsabilités ci-après devraient être reconnus :

- 1.4.1 La responsabilité primaire des transporteurs routiers se situe dans la gestion sûre et sécurisée des marchandises et des opérations de transport/logistiques sous leur contrôle, conformément aux droits et obligations légaux existants (par ex. : conventions CMR, ADR, TIR, etc. et autres réglementations internationales régissant le transport routier international).
- 1.4.2 La première responsabilité des administrations des douanes se situe dans l'application de la législation en matière de circulation transfrontalière de personnes et de biens.
- 1.4.3 Les administrations des douanes devraient strictement mettre en œuvre les règles d'admission des opérateurs actifs dans le commerce et le transport à certaines procédures de facilitation (par ex. : conditions et exigences minimales en vue d'autoriser les transporteurs à avoir accès ou à refuser/retirer un tel accès aux systèmes de transit douanier, tels que le système TIR).
- 1.4.4 Le transporteur routier ne devrait pas être invité à agir comme entité exécutoire des lois ou à contrevenir à une quelconque législation applicable.
- 1.4.5 Les accords de coopération (par ex. : mémorandum d'entente (MOU), meilleures pratiques convenues et listes de contrôle, etc.) entre les administrations des douanes et les transporteurs et/ou leurs associations professionnelles devraient s'effectuer sur une base volontaire, tout en respectant les obligations légales existantes.
- 1.4.6 Les administrations des douanes devraient accepter que certaines informations en possession du transporteur routier puissent être considérées comme commercialement confidentielles et exigeant les garanties appropriées (accord) en termes de citation et de non-divulgaration. De même, le transporteur routier devrait traiter de manière confidentielle les demandes de renseignements des douanes concernant le personnel, les installations, les moyens de transport, les procédures et services. Cet accès permettrait, entre autres bénéfices, d'identifier les personnes directement responsables des infractions douanières et de prendre les mesures adéquates à l'encontre de ces personnes pour obtenir le paiement des taxes et accises dues.
- 1.4.7 Les mesures relatives aux employés peuvent varier d'un opérateur routier/secteur de transport à l'autre et d'un endroit à l'autre en fonction de la nature et de l'ampleur de la menace perçue.
- 1.4.8 Il conviendrait de faire une utilisation optimale des systèmes commerciaux existants pour l'échange d'informations relatives au chargement.
- 1.4.9 Les administrations des douanes devraient, dans la mesure du possible, utiliser le Modèle de données (Data Model) de l'OMD pour l'échange électronique des exigences en matière de données (<http://www.wcoomd.org/ie/Fr/fr.html>) tout en acceptant tout autre moyen et forme de communication de la part de la société de transport. Si un transporteur routier est incapable de transmettre les données électroniquement, les administrations des douanes devraient accepter des documents papier contenant les éléments requis pendant une période transitoire mutuellement convenue, comme dans le cadre du système TIR.
- 1.4.10 Les plus hauts niveaux d'intégrité morale devraient être respectés par tout le personnel impliqué dans la chaîne logistique internationale.
- 1.4.11 Les administrations des douanes devraient utiliser des techniques d'évaluation des risques acceptées pour contrôler et évaluer la sûreté du chargement.
- 1.4.12 Les administrations des douanes devraient reconnaître qu'elles jouent un rôle de facilitation commerciale et adopter des procédures modernes et simplifiées, telles que celles qui sont prévues dans la Révision de la Convention de Kyoto, en mettant celles-ci à la disposition des sociétés participant aux programmes de coopération.

- 1.4.13. Les administrations des douanes devraient s'assurer que les exigences juridiques sont claires, précises et aisément disponibles et devraient offrir un point de contact pour répondre aux questions des opérateurs économiques en ce qui concerne l'interprétation de la législation afférente.
- 1.4.14. Les administrations des douanes devraient considérer la nécessité et la disponibilité de la garantie financière dans toute procédure douanière comme une contribution positive au renforcement de la sûreté.

2. Consultation, coopération et communication

2.1. Principe

Les Douanes, les autres autorités compétentes et les transporteurs routiers et leurs associations professionnelles devraient régulièrement se consulter sur les matières d'intérêt commun, y compris la sûreté de la chaîne logistique et les mesures de facilitation².

2.2. Objectif

Améliorer la consultation bilatérale et la communication entre les Douanes d'une part et les transporteurs routiers et leurs associations professionnelles d'autre part afin de renforcer la sûreté de la chaîne logistique, stimuler d'autres sources de renseignements potentiels, tant quantitativement que qualitativement et établir des procédures qui contribuent à l'amélioration de l'évaluation des risques.

2.3. Points d'action

- 2.3.1. Les administrations des douanes devraient encourager des échanges réguliers d'informations (conformément aux dispositions du chapitre 1 section 1.3 et du chapitre 6 section 6.8 de la Convention de Kyoto révisée) et les consultations aux niveaux local et national avec toutes les parties impliquées dans la chaîne logistique internationale pour discuter des matières d'intérêt commun, y compris les réglementations, procédures et exigences douanières et la sûreté des installations et des envois. Les administrations des douanes dotées d'arrangements d'ordre consultatif devraient être disposées à coopérer avec les autres administrations des douanes et les aviser en ce qui concerne l'établissement d'arrangements similaires.
- 2.3.2. Les transporteurs routiers et, le cas échéant, leurs associations professionnelles du transport routier, devraient fournir des interlocuteurs locaux ou un interlocuteur d'entreprise clairement identifiés et aisément accessibles qui assurent un accès immédiat à l'interlocuteur local pour toutes les matières identifiées revêtant un intérêt exécutoire pour les Douanes (réservations de chargement, pistage des chargements, informations relatives aux employés, etc.). Les administrations des douanes devraient également fournir aux transporteurs routiers et à leurs associations professionnelles du transport routier, les numéros de téléphone permettant, en cas d'urgence, de prendre contact avec des hauts fonctionnaires des Douanes.
- 2.3.3. Les transporteurs routiers, à titre individuel ou par leur association professionnelle, devraient encourager un échange ouvert et continu d'informations avec les administrations des douanes et vice versa.
- 2.3.4. Après avoir consulté les transporteurs routiers, ou leurs agents, y compris les associations professionnelles du transport routier, les administrations des douanes devraient établir les procédures à suivre en cas de questions ou de soupçons relatifs à des infractions douanières. Les personnes directement redevables de droits de douane devraient être immédiatement identifiées, et les taxes et accises dues collectées. De plus, les personnes directement responsables d'infractions douanières devraient être poursuivies en justice selon les dispositions en vigueur.
- 2.3.5. Les transporteurs routiers devraient avertir les administrations douanières compétentes de toute documentation inhabituelle ou suspecte concernant les marchandises, ou de demandes anormales d'informations sur les envois. Dans ce cas, ils ne devraient pas être pénalisés ou sanctionnés.
- 2.3.6. Les administrations des douanes devraient impliquer les transporteurs routiers et leurs associations professionnelles dans le développement d'une stratégie de gestion des risques.

²(Convention de Kyoto révisée, Chapitre 1, Norme 1.3). « La douane institue et entretient officiellement des relations d'ordre consultatif avec le commerce afin de renforcer la coopération et de faciliter la participation, en établissant, en fonction des dispositions nationales et des accords internationaux, les méthodes de travail les plus efficaces. »

- 2.3.7. Les transporteurs routiers devraient ponctuellement avertir les Douanes de même qu'éventuellement toute autre partie prenante officielle (telle 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 paquets suspectés de contrebande devraient être mis en sécurité de manière appropriée.
- 2.3.8. Les administrations des douanes devraient référer des performances du transporteur routier concernant sa manière d'aborder 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 abordés.

3. Éducation, formation et sensibilisation

3.1. Principe

Cela englobe l'éducation et la formation du personnel en matière de politiques de sûreté, encourageant la vigilance face à tout écart observé par rapport à ces politiques et la sensibilisation quant aux actions à entreprendre en réaction aux défaillances observées en matière de sûreté.

3.2. Objectif

Éduquer et former le personnel des Douanes et des transporteurs routiers en vue d'améliorer leur contribution à la sûreté de la chaîne logistique et de les sensibiliser afin de contribuer à l'identification de circonstances potentiellement suspectes.

3.3. Points d'action

- 3.3.1. Sur demande, les administrations des douanes devraient fournir aux transporteurs routiers, y compris aux petites et moyennes entreprises, des informations et des conseils d'expert à l'intention du personnel chargé de la sûreté, du traitement des chargements et de la documentation. Ceux-ci doivent permettre de reconnaître et de rendre compte des cas dans lesquels les circonstances peuvent éveiller des soupçons (par ex. : indicateurs de profil de risque, tels que les écarts de poids, les disparitions, les incongruités en matière de paiement, la construction du paquet, le routage, les anomalies relatives à la documentation ou les incohérences).
- 3.3.2. Les administrations des douanes devraient conseiller les transporteurs routiers sur l'offre d'assistance appropriée et fournir du matériel éducatif aux sociétés individuelles pour :
- a) Les aider à évaluer leur vulnérabilité face à des abus de nature criminelle.
 - b) Développer des plans concrets pour réduire cette vulnérabilité.
 - c) Mettre en œuvre ces plans.
- 3.3.3. Avec l'aide des administrations des douanes et, le cas échéant, de leurs associations professionnelles et la participation des associations garantes, dans le cadre du système TIR, les transporteurs routiers devraient s'efforcer d'informer leur personnel sur les dangers de participer à des activités criminelles et commettre des infractions douanières. Les sanctions internes, applicables aux employés qui seraient impliqués dans de telles infractions, doivent aussi refléter la sévérité des amendes infligées par les autorités compétentes du monde entier pour de telles infractions.
- 3.3.4. Sur demande et dans la mesure où les circonstances le permettent, les transporteurs routiers devraient être disposés à aider les administrations des douanes à se familiariser avec les systèmes d'information internes respectifs et avec la formation appropriée portant sur les méthodes de recherche concernant les activités et les locaux contrôlés par la société.
- 3.3.5. Du matériel éducatif et des conseils d'experts concernant l'identification de fret potentiellement suspect devraient être disponibles pour le personnel en charge de la sûreté des sites, du traitement des chargements et de la chaîne logistique.

- 3.3.6. Le personnel impliqué dans le traitement du fret, la documentation y relative ou la sûreté devraient être sensibilisés aux signes d'alerte susceptibles d'indiquer que d'autres employés sont peut-être vulnérables ou sujets à des pressions criminelles.
- 3.3.7. Les douaniers devraient rechercher l'avis des transporteurs routiers et/ou de leurs associations professionnelles sur les procédures documentaires de routine relatives au transport et aux envois.
- 3.3.8. Les douanes et les autres autorités compétentes sont encouragées à soutenir les initiatives propres au secteur du transport routier (développement et mise en œuvre de lignes directrices internes volontaires, de meilleures pratiques, de plans de formation par des instituts agréés et de matériel visant à accroître la sensibilité des transporteurs routiers notamment). En outre, elles devraient aider les transporteurs à prendre des mesures préventives appropriées, réalistes et proportionnelles, pour minimiser les risques ou les abus dans l'utilisation de marchandises ou de véhicules à des fins terroristes.

4. Échange d'informations : accès et confidentialité

4.1. Principe

Lors de la création et du traitement de la documentation de sûreté, aussi bien électronique que manuel, s'assurer de la lisibilité des informations et de leur protection contre les pertes de données ou l'introduction d'informations erronées.

4.2. Objectif

Améliorer l'accès aux informations, assurer l'approvisionnement ponctuel et précis des informations et protéger celles-ci contre les abus.

4.3. Points d'action

- 4.3.1. Chaque transporteur routier devrait disposer d'un document d'information interne sur la sûreté, proportionnel à l'échelle des risques associés, à la spécificité et à la nature de son activité ainsi qu'à la taille de l'entreprise.
- 4.3.2. Il devrait y avoir une surveillance appropriée des lieux réservés aux installations informatiques.
- 4.3.3. L'accès aux bases de données devrait être contrôlé selon le niveau de responsabilité et le niveau de sécurité des informations. Les employés devraient recevoir une formation en matière de systèmes informatiques et de sécurité des données.
- 4.3.4. Les systèmes informatiques devraient inclure des processus pour sauvegarder les données et surveiller l'utilisation des systèmes de données effectuée par les employés.
- 4.3.5. Les documents devraient être complets, lisibles, précis et présentés de manière ponctuelle.
- 4.3.6. Les transporteurs routiers et les administrations des douanes devraient maintenir la confidentialité des informations commerciales et sécuritaires sensibles, y compris les procédures de sûreté des transporteurs routiers.
- 4.3.7. Les autorités douanières devraient accorder la priorité aux techniques de contrôle guichet unique ou « one-stop-shop ».
- 4.3.8. La mise en œuvre complète et ponctuelle de l'échange de données électroniques est nécessaire parmi tous les partenaires impliqués dans les procédures douanières, en particulier pour confirmer l'achèvement des processus douaniers, p.ex. par l'application de SafeTIR dans le cadre du système TIR.
- 4.3.9. Les administrations des douanes devraient informer les secteurs du commerce et du transport sur les nouveaux schémas et les nouvelles tendances observables en matière de fraude et d'activités criminelles pour qu'ils puissent adopter des mesures préventives.

5. Sûreté des envois

5.1. Principe

La sûreté des envois inclut les mesures à prendre en vue d'empêcher l'accès non autorisé aux envois ou leur manipulation ainsi que les mesures empêchant l'accès illégal aux contenus par l'utilisation, notamment, des sceaux ou d'autres mesures de surveillance d'accès.

5.2. Objectif

Augmenter la sûreté et l'intégrité des envois; améliorer les contrôles d'accès en rapport avec l'envoi à tout moment de la période pendant laquelle il se trouve sous le contrôle du transporteur routier et établir des procédures de routine qui contribuent à la sûreté des envois.

5.3. Points d'action

- 5.3.1. Pour les marchandises/destinations sensibles en termes 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 sceaux et des numéros de sceaux, la vérification de la documentation ainsi que d'autres mesures de surveillance. En cas de divergence, il conviendrait de consigner l'anomalie sur la documentation relative à l'envoi.
- 5.3.2. Le transporteur routier ou, le cas échéant, ses agents devraient examiner la sûreté du chargement et les procédures de contrôle, pour empêcher des personnes non autorisées à avoir accès à l'envoi et éviter toute manipulation incorrecte ou traitement inapproprié des envois par le personnel autorisé.
- 5.3.3. L'administration douanière devrait enregistrer le numéro de sceau ou tout autre identificateur des unités de chargement/conteneurs sur la déclaration établie par le transporteur concernant le chargement.
- 5.3.4. 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.
- 5.3.5. À moins de mener une opération secrète, les administrations des douanes devraient faire en sorte qu'un représentant de l'organisation contrôlant l'envoi soit présent quand le chargement est inspecté physiquement ou retiré pour inspection. Cependant, la partie responsable de la sûreté de l'envoi devrait toujours être avisée d'une telle inspection dès que possible après l'événement en cas de réclamations faites ultérieurement.
- 5.3.6. Si, pour une raison quelconque, le transporteur routier ne peut pas 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 de douane et/ou de transport approprié.
- 5.3.7. Au moment de la réception ou du déchargement d'un envoi de marchandises, le transporteur routier ou ses agents devraient informer les administrations des douanes des cas dans lesquels il semble qu'il a été visiblement porté atteinte à l'intégrité de l'envoi.
- 5.3.8. L'administration douanière devrait s'efforcer d'aborder les besoins spécifiques des petites et moyennes entreprises et leur fournir les conseils, informations, formations, etc. nécessaires.
- 5.3.9. Toute contrebande découverte par le personnel d'un transporteur routier ou ses agents devrait être mise en sécurité avec un minimum de manipulation et être immédiatement signalée, si celle-ci se rapporte à des activités terroristes ou criminelles. (Les actions et la coopération du transporteur, dûment mises en oeuvre et documentées, devraient être prises en considération de manière favorable lorsque la responsabilité de ce transporteur est considérée).

6. Sûreté des moyens de transport

6.1. Principe

Les mesures de sûreté du transport devraient fournir une protection contre l'introduction de personnel ou de matériel non autorisé dans la chaîne logistique, y compris dans les lieux où s'effectuent les liens entre les différents maillons de la chaîne logistique.

6.2. Objectif

Améliorer la sûreté au cours du transport.

6.3. Points d'action

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

6.3.2. Les autorités douanières devraient accorder une attention spécifique aux aspects de sûreté lors de l'inspection des véhicules et des conteneurs en vue de l'acceptation/approbation pour les transports internationaux sous sceaux douaniers.

6.3.3. Le transporteur routier ou, le cas échéant, ses agents devraient établir des procédures de sûreté et de contrôle pour décourager les personnes non autorisées à accéder à leur véhicule.

6.3.4. Le transporteur routier devrait sécuriser les compartiments et les panneaux internes/externes.

6.3.5. 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.

6.3.6. Le transporteur routier devrait identifier les endroits potentiellement propices à la dissimulation de marchandises illégales ou illicites à bord des véhicules et s'assurer qu'ils sont régulièrement inspectés. Des entrées devraient être faites dans le journal de bord à la suite de telles inspections et indiquer les zones inspectées.

6.3.7. Le transporteur routier devrait disposer de procédures pour rendre compte de faits relatifs à du personnel non autorisé, des matériaux non déclarés ou des signes d'altération d'un transport ou véhicule.

6.3.8. Les administrations des douanes devraient s'efforcer d'aborder les besoins spécifiques des petites et moyennes entreprises en leur fournissant les conseils, informations, formations, etc. nécessaires relatifs à la sécurité du véhicule.

7. Sûreté des locaux

7.1. Principe

Aborder les problématiques de sûreté et de contrôle des accès aux locaux qui appartiennent au transporteur routier, qu'il exploite ou qu'il contrôle. Cela comprend les mesures pour assurer la sûreté de l'immeuble en tant que tel et de ceux qui surveillent et contrôlent le périmètre extérieur et intérieur des installations et les contrôles d'accès qui interdisent les accès non autorisés aux installations, transports, quais de chargement et zones de stockage des marchandises. Si le contrôle des accès n'est pas possible, des précautions renforcées seraient nécessaires pour d'autres aspects sécuritaires.

7.2. Objectif

Améliorer la sûreté des locaux.

7.3. Points d'action :

7.3.1. Le transporteur routier devrait, dans la mesure du possible :

- a) S'assurer que seules des personnes, véhicules et marchandises autorisés ont accès à ses installations et que les marchandises au sein de ses installations ne sont pas altérées.
- b) Maintenir des barrières périphériques appropriées.
- c) Restreindre l'accès aux zones contenant des documents ou de stockage des marchandises.
- d) Développer des procédures pour défier les personnes non autorisées ou non identifiées.
- e) Installer des systèmes de sécurité électroniques adéquats aux endroits appropriés, y compris des systèmes d'alarme antivol et de contrôle d'accès ainsi que des circuits de télévision fermée (CCTV).
- f) Identifier clairement les zones d'accès limité.
- g) Contrôler et enregistrer l'accès des véhicules privés aux installations.
- h) Limiter le stationnement de véhicules (à l'exception de ceux qui transportent des marchandises en direction ou en provenance des installations) vers 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 des visiteurs.
- i) Si faisable et raisonnablement possible, délivrer un laissez-passer daté à tous les véhicules ayant obtenu un accès unique vers un site réservé. Restreindre le stationnement aux zones approuvées et contrôlées en enregistrant les numéros de plaque d'immatriculation et fournir ceux-ci aux Douanes, sur demande.
- j) Permettre uniquement au personnel et aux véhicules autorisés en possession d'une pièce d'identité valide de pénétrer 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 surveillance de la sûreté.
- l) Conformément à la législation nationale, fournir, sur demande, aux administrations des douanes des informations concernant tout sous-traitant travaillant sur place et toute société fournissant des services d'assistance.

7.3.2. Les administrations des douanes devraient :

- a) Surveiller et encourager les normes strictes de sûreté dans les locaux des transporteurs routiers et aux points de dédouanement approuvés.
- b) Fournir des conseils aux transporteurs routiers sur la manière d'augmenter les normes de sécurité sur leurs installations.
- c) Établir des rapports sur les personnes ou envois suspects sans tarder, ou entraver le mouvement du commerce illicite.
- d) Informer les transporteurs routiers et leurs associations professionnelles du transport routier des dernières expériences faites par les administrations des douanes et des connaissances en matière de sceaux, appareils inaltérables et autres mesures de sûreté.
- e) Aborder les besoins spécifiques des petites et moyennes entreprises et leur fournir les conseils, informations, formations nécessaires, etc.
- f) Envisager l'obtention de données concernant les véhicules, personnes, etc. qui sont autorisés à avoir régulièrement accès aux installations par voie automatisée.

8. Sûreté du personnel

8.1. Principe

Promouvoir le contrôle et le dépistage des employés présents et à venir, si approprié et autorisé par la législation nationale.

8.2. Objectif

Améliorer la surveillance des employés et la vérification de leurs antécédents.

8.3. Points d'action :

- 8.3.1. Le transporteur routier devrait accorder une plus grande attention au recrutement du personnel et inclure des obligations en matière de sûreté dans les contrats d'emploi et les descriptions de fonction. Dans la limite des dispositions légales nationales, toutes les précautions raisonnables devraient être prises au moment du recrutement de nouveaux membres du personnel pour vérifier les références et contrôler s'ils n'ont pas déjà fait l'objet de condamnations pour des infractions en matière de sûreté ou des infractions douanières, ou s'ils présentent des antécédents en matière d'usage de stupéfiants, conformément à la législation nationale.
- 8.3.2. Le transporteur routier devrait s'assurer que tous les employés reçoivent les informations et la formation appropriées sur les questions de sûreté.
- 8.3.3. Le personnel compétent du transporteur routier devrait être formé/informé, d'une part, pour reconnaître les signes d'alerte selon lesquels un employé fait peut-être l'objet de pressions de la part de sources criminelles et, d'autre part, pour être au courant des mesures appropriées à prendre en cas de tels soupçons.
- 8.3.4. Le transporteur routier et les administrations des douanes devraient, le cas échéant et en conformité avec la législation nationale, mener des contrôles périodiques sur les antécédents des employés occupant des postes de travail sensibles en matière de sûreté et prendre note des changements inhabituels dans la situation socio-économique apparente d'un employé.
- 8.3.5. Le transporteur routier et les administrations des douanes devraient s'assurer de l'intégrité morale de leurs employés et établir un mécanisme permettant l'investigation en cas de suspicion d'intégrité défailante.
- 8.3.6. Le transporteur routier devrait chercher à accroître la sensibilisation de ses employés en matière de sûreté.

9. Sûreté des partenaires commerciaux

9.1. Principe

La sûreté des partenaires commerciaux s'étend de la chaîne logistique aux fournisseurs et clients du transporteur routier, bien que le transporteur routier ne dispose peut-être pas des moyens de contrôle opérationnel sur ces parties. La communication, l'évaluation, la formation et l'amélioration continue constituent des éléments-clés.

9.2. Objectif

Renforcer la sûreté tout au long de la chaîne logistique et soutenir les mesures de sûreté adéquates de la chaîne logistique actuellement en place.

9.3. Points d'action

- 9.3.1. Au moment de conclure des arrangements contractuels avec les partenaires/fournisseurs/entrepreneurs commerciaux dans une chaîne logistique internationale, le transporteur routier devrait sensibiliser ses partenaires aux questions de sûreté et insérer des dispositions en la matière dans ces contrats, si les parties concernées sont d'accord.
- 9.3.2. De telles dispositions contractuelles devraient encourager les partenaires/fournisseurs/entrepreneurs commerciaux à évaluer et améliorer, si nécessaire, la sûreté de leur chaîne logistique.

- 9.3.3. Le transporteur routier devrait éviter, dans la mesure du possible, les contrats de transport oraux ou écrits qui prévoient un paiement au comptant.
- 9.3.4. Les Douanes et les autres autorités devraient fournir des informations, à la demande des entrepreneurs et des transporteurs, concernant la fiabilité de leurs partenaires commerciaux, lorsque cela est légalement possible.
- 9.3.5. Avant d'entamer une relation contractuelle, l'opérateur de transport devrait vérifier les renseignements commerciaux de ses clients.
- 9.3.6. Le transporteur devrait faire preuve d'une prudence extrême au cas :
- a) Où des clients offriraient des incitations en espèces pour le transport de marchandises dépassant le prix du marché;
 - b) Où des clients proposeraient le transport de marchandises ayant dépassé la « date de vente » ou de stockage;
 - c) Où des clients proposeraient le transport de marchandises de faible valeur, rendant toute transaction commerciale non rentable;
 - d) D'instructions de routage illogiques parce qu'elles entraînent un détour par rapport à l'itinéraire direct vers le point de livraison;
 - e) De demandes pour le transport de marchandises de haute valeur, en général et en particulier, si elles émanent d'une société qui n'est normalement pas engagée dans de telles activités.

10. Gestion de crise et plan anti-sinistre

10.1. Principe

Les procédures de gestion des situations de crise et les plans anti-sinistres incluent la planification préalable et l'établissement de processus opérationnels pour gérer des circonstances extraordinaires.

10.2. Objectif

Minimiser l'impact de tels incidents.

10.3. Points d'action

- 10.3.1. Le transporteur routier devrait développer et documenter, conjointement avec les autorités compétentes, des plans de prévoyance pour les situations d'urgence en matière de sûreté et pour le plan anti-sinistre au moment d'un incident sécuritaire.
- 10.3.2. Les plans d'urgence devraient inclure une formation et des tests périodiques des employés.
- 10.3.3. Les autorités douanières devraient s'efforcer d'assister les opérateurs qui tentent de développer des plans de sûreté standards et d'autres mesures similaires liées à la sûreté. En outre, le respect de lignes directrices volontaires, dûment appliquées et documentées, devrait être pris en considération de manière favorable lorsque la responsabilité des transporteurs est considérée.

11. Évaluation, analyses et amélioration

11.1. Principe

Mettre en place un Système efficace de Gestion de la Sûreté à travers l'utilisation d'une politique de sûreté, d'objectifs de sûreté, des résultats d'évaluation, des analyses de données, des rapports sur les incidents de sûreté, les actions correctives et préventives ainsi que le rapport de la Direction. Le transporteur routier devrait établir, documenter et mettre en œuvre le Système de Gestion de la Sûreté et surveiller continuellement son adéquation, en conformité avec les présentes lignes directrices.

11.2. Objectifs

Le transporteur routier devrait planifier et mettre en œuvre des processus de surveillance, de mesure, d'analyse et d'amélioration pour :

- 11.2.1. Évaluer la cohérence par rapport à ces lignes directrices
- 11.2.2. Assurer l'intégrité et l'adéquation du Système de Gestion de la Sûreté et
- 11.2.3. Identifier les zones potentielles d'amélioration de l'efficacité du Système de Gestion de la Sûreté.

11.3. Points d'action

- 11.3.1. Le transporteur routier devrait réaliser une évaluation des risques de sûreté dans ses activités et prendre des mesures appropriées pour réduire ces risques.
- 11.3.2. Le transporteur routier devrait conduire une autoévaluation régulière de son Système de Gestion de la Sûreté.
- 11.3.3. Le transporteur routier devrait documenter la procédure d'autoévaluation et les parties responsables. Si approprié, les administrations des douanes devraient fournir des directives d'autoévaluation afin d'en assurer la cohérence.
- 11.3.4. Le transporteur routier devrait continuellement surveiller et, le cas échéant, mesurer l'application et l'efficacité de son Système de Gestion de la Sûreté. Lorsque les résultats planifiés ne sont pas atteints, il conviendrait d'identifier une éventuelle action corrective et développer un plan d'amélioration en vue d'inclure les résultats au Système de Gestion de la Sûreté révisé.
- 11.3.5. La Direction devrait réviser le Système de Gestion de la Sûreté à des intervalles planifiés, pour s'assurer de son adéquation continue. Les archives des rapports de la Direction devraient être conservées et stockées.
- 11.3.6. Le rapport de la Direction devrait inclure les résultats de l'évaluation, le feedback des parties désignées, les recommandations visant à incorporer d'éventuelles améliorations dans le plan couvrant la période suivante, afin d'assurer l'adéquation continue du Système de Gestion de la Sûreté.

*Travailler ensemble
pour un meilleur avenir*



d e p u i s 1 9 4 8

**Union Internationale des Transports
Routiers, Secrétariat général**

3, rue de Varembe
B.P. 44
CH-1211 Genève 20
Suisse

Tél : +41-22-918 27 00
Fax : +41-22-918 27 41
Courriel : iru@iru.org
Web : www.iru.org

**Délégation permanente de l'IRU
auprès de l'Union européenne**

32-34 avenue de Tervuren
Bte 37
B-1040 Bruxelles
Belgique

Tél : +32-2-743 25 80
Fax : +32-2-743 25 99
Courriel : brussels@iru.org
Web : www.iru.org

**Délégation permanente de l'IRU auprès de
la Communauté des États indépendants**

Bureau 417, entr. 6
12, Krasnopresnenskaya nab.
Moscou 123610
Russie

Tél : +7-095-258 17 59
Fax : +7-095-258 17 60
Courriel : moscow@iru.org
Web : www.iru-cis.ru

