



**Conseil Economique
et Social**

Distr.
GENERALE

ECE/TRANS/SC.3/2006/7/Add.1
12 septembre 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS, FRANÇAIS
ET RUSSE

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable

Cinquantième session
Genève, 11 – 13 octobre 2006
Point 6 (a) de l'ordre du jour

INFRASTRUCTURE DES VOIES NAVIGABLES

Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN)

Note du secrétariat

Additif

Note : Reproduit ci-dessous se trouve le projet de l'annexe IV de l'Accord AGN préparé par le secrétariat avec l'aide d'un consultant, afin d'être examiné par le Groupe de travail des transports par voie navigable, conjointement avec le projet d'amendements à l'Accord lui-même, relatif à la protection de l'infrastructure des voies navigables intérieures contre toute action extérieure délibérée (ECE/TRANS/SC.3/2006/7).

Introduction

1. Il est rappelé que le Groupe de travail des transports par voie navigable, à sa quarante-cinquième session, a approuvé un certain nombre d'amendements à l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), et a demandé au secrétariat d'initier la procédure d'amendement.
2. Au cours de la même session, le Groupe de travail a examiné les propositions de l'Ukraine relatives à l'amendement de l'AGN par des dispositions visant à assurer la sûreté des voies de navigation intérieure, comme énoncées dans le document TRANS/SC.3/2004/9, par. 9 à 14. Le Groupe de travail a jugé les propositions de l'Ukraine généralement acceptables et a prié les gouvernements de communiquer leurs propositions relatives à la teneur possible de l'annexe IV à l'Accord AGN, au sujet de la protection des voies navigables et ports E contre une action extérieure délibérée. Le secrétariat a été prié de rédiger le texte du projet d'amendements à l'AGN, fondé sur les propositions présentées par l'Ukraine et sur celles que les gouvernements communiqueraient au sujet de la teneur de la nouvelle annexe IV, et de le transmettre pour examen par le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3), lors de sa trentième session. Il fut décidé de revenir sur l'examen des autres amendements à l'AGN lors de la cinquantième session du Groupe de travail SC.3, en prenant en compte les éventuelles recommandations du SC.3/WP.3 à ce sujet (TRANS/SC.3/168, par. 21-25).
3. A sa trentième session le Groupe de travail SC.3/WP.3 a estimé que la plupart des projets d'amendements à l'Accord lui-même (tels qu'ils figurent actuellement dans le document ECE/TRANS/SC.3/2006/7) pourraient déjà être soumis au Groupe de travail SC.3 pour examen et adoption, lors de sa cinquantième session en octobre 2006. Concernant l'annexe IV, les gouvernements étaient à nouveau invités à transmettre leurs commentaires et leurs propositions au sujet de son possible contenu (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/60, par. 19).
4. Selon certaines délégations, la nouvelle annexe IV devrait contenir des prescriptions générales applicables aux moyens techniques à mettre au point pour protéger l'infrastructure des voies de navigation intérieure (voies navigables elles-mêmes, signaux de balisage, installations hydrauliques – écluses, ponts et autres installations situées le long des voies navigables, complexes portuaires, etc.) contre une action extérieure intentionnelle qui pourrait porter préjudice à la navigation. De son côté, le Président du Groupe de travail SC.3/WP.3 a estimé que la future annexe IV ne devrait pas imposer aux Parties contractantes des prescriptions rigides de nature technique, mais plutôt contenir des dispositions-cadres de nature générale, à l'instar du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), mis en place par l'Organisation maritime internationale (OMI). A ce propos, il a mis en garde contre la pleine application des dispositions de l'ISPS aux voies navigables et aux ports intérieurs, en particulier, compte tenu des débats qui furent tenus sur «le transport et la sécurité», lors de la quarante-neuvième session du SC.3 (ECE/TRANS/DC.3/WP.3/60, par. 21)
5. Selon le Code ISPS, les installations portuaires ainsi que la flotte du port doivent avoir des plans de sûreté, contenant une liste détaillée de mesures administratives et techniques, afin d'assurer le niveau nécessaire de sûreté.
6. Compte tenu du fait que les questions de sûreté des installations hydrauliques – écluses, ponts, barrages, et canaux d'accès, etc., ont été, et sont encore gérées principalement, de manière

individuelle, par les autorités compétentes, il semble raisonnable que la nouvelle annexe IV porte essentiellement sur les questions relatives à la sûreté des ports, ce qui serait conforme au Code ISPS, aux positions des gouvernements (se référer en particulier aux documents TRANS/SC.3/2004/9 et TRANS/SC.3/2005/4), et au débat sur cette question qui a eu lieu dans le cadre des Groupes de travail SC.3 et SC.3/WP.3.

7. Le terme « port » utilisé ci-dessous, désigne le complexe d'objets situé sur des territoires spécialement attribués, ainsi que sur le plan d'eau de la rivière, pour assurer les services nécessaires aux bateaux destinés au transport de marchandises et de voyageurs, aux passagers, à la manutention de cargaisons, et tout autre service habituellement fourni par un port commercial.

8. Puisque pour le moment aucune proposition n'a été reçue de la part des gouvernements, le secrétariat a préparé, avec l'aide d'un consultant, le projet d'annexe IV à l'Accord AGN : « Protection du réseau des voies navigables d'importance internationale contre une action extérieure délibérée », qui tient compte des activités pertinentes de différentes organisations internationales telles que l'OMI et le BIT, des idées échangées au sein de la Commission économique pour l'Europe sur la question « transport et sécurité », ainsi que des remarques des gouvernements à ce sujet.

« Annexe IV

PROTECTION DU RESEAU DES VOIES NAVIGABLES D'IMPORTANCE INTERNATIONALE CONTRE UNE ACTION EXTERIEURE DÉLIBÉRÉE

1. Les voies navigables intérieures utilisées pour le transport international et leurs infrastructures, doivent être efficacement protégées contre toute action extérieure délibérée susceptible de porter préjudice à la navigation, la santé et la vie humaine, ainsi qu'à l'environnement ;
2. Les Parties contractantes, les organismes gouvernementaux, les autorités locales et les administrations de bassins, les compagnies de navigations et les ports, doivent prendre des mesures efficaces afin de révéler tout danger, et de prévenir toute action extérieure délibérée pouvant causer un tel préjudice.
3. La mise au point de telles mesures nécessite le développement, à la demande du Gouvernement d'une Partie contractante, de plans de sûreté appropriés pour les infrastructures des voies navigables et pour les ports, qui doivent assurer la sûreté des objets susmentionnés et des bateaux qui s'y trouvent.
4. Ces plans doivent contenir au minimum :
 - des mesures visant à prévenir tout accès non autorisé dans la zone portuaire, en assurant une protection physique, l'installation de barrières, de clôtures et de moyens techniques de contrôle ;
 - des mesures visant à prévenir l'introduction dans un port ou sur un bateau, d'armes ou de toute autre substance dangereuse, destinées à être utilisées contre des personnes, des bateaux ou des ports, dont le déplacement n'est pas autorisé ;

- des mesures visant à superviser et à contrôler efficacement le balisage terrestre et le balisage flottant, leurs sources d'énergie et d'autres approvisionnements, utilisant des moyens de contrôle mobiles ainsi que d'autres techniques ;
- des procédures visant à répondre à un danger ou à une entrave à la sûreté, y compris des dispositions pour le maintien d'opérations essentielles du port ou de l'interface bateau/port;
- des mesures permettant d'assurer une liaison et une coordination efficaces entre les autorités portuaires et les responsables des bateaux, ainsi qu'une cohérence entre les mesures de sûreté des autorités portuaires et celles de l'équipage de bateau;
- des procédures d'évacuation en cas de danger ou d'entrave à la sûreté du port ;
- des obligations en matière de sûreté, pour le personnel portuaire responsable de la sûreté, ainsi que pour d'autres membres du personnel portuaire ;
- des procédures concernant l'interaction avec les bateaux en matière de questions de sûreté;
- des procédures visant le réexamen périodique du Plan et sa mise à jour ;
- des procédures visant la notification d'incidents de sûreté ;
- des mesures visant à assurer la sûreté de l'information contenue dans le Plan.

5. Les agents de sûreté portuaire et le personnel compétent en matière de sûreté du port, doivent avoir reçu des connaissances et une formation, tenant compte des dispositions du paragraphe 4 ci-dessus.

6. L'évaluation de la sûreté du port représente une part importante et intégrale du processus de développement et de mise à jour du Plan de sûreté du port. Cette évaluation devra être conduite par le gouvernement de la Partie contractante sur le territoire de laquelle se situe le port. La Partie contractante peut autoriser une organisation de sécurité reconnue à entreprendre l'évaluation de la sûreté d'un port donné.

7. L'évaluation de la sûreté du port devra être revue et mise à jour».

- - - - -