

SÉCURITÉ DES CONTENEURS

POUR UN CODE DE CONDUITE MULTILATÉRAL

PAR

BERNARD SITT (*)

ET

BENJAMIN HAUTECOUVERTURE (**) (***)

La sécurité repose de plus en plus sur la capacité des Etats à prendre en main les menaces non militaires émanant d'acteurs non étatiques. Parmi celles-ci, l'une des principales résulte de l'étendue et de la vulnérabilité du trafic maritime des conteneurs.

Le commerce mondial en est totalement dépendant : plus de 48 millions de conteneurs à plein chargement se déplacent chaque année entre les principaux ports maritimes, offrant un moyen de transport potentiel pour les drogues, les armes, les matières chimiques, nucléaires et biologiques. Pourtant, moins de 2 % d'entre eux font l'objet d'une inspection approfondie. Or, un seul événement impliquant une forte explosion conventionnelle ou la libération de matières nucléaires, chimiques ou biologiques dans un grand port aurait des conséquences extrêmement graves, bien au-delà des dégâts causés sur la zone ciblée elle-même.

La dépendance croissante des compagnies à l'égard des livraisons en temps et en heure influe sur la cadence du commerce par conteneurs. La rapidité de leur circulation, associée à une information incomplète sur les chargements, compromet grandement la sécurité mondiale. En particulier, le risque terroriste attaché aux conteneurs maritimes à destination des Etats-Unis commence sans doute au point d'origine, comme le rapportait en 2002 le National Defense University Center for Technology and National Security Policy (1).

(*) Directeur du Centre d'études de sécurité internationale et de maîtrise des armements (CESIM, France).

(**) Chargé de recherche au Centre d'études de sécurité internationale et de maîtrise des armements (CESIM, France).

(***) Cet article est une traduction française abrégée et une mise à jour d'un rapport de l'International Experts Group on Global Security (IEGGS), rédigé par Ola Dahlman, Jenifer Macky, Bernard Sitt, André Poucet, Arend Meerburg, Bernard Massinon, Edward Ifft, Masahiko Asada e Ralph Alewine, paru en janvier 2005 dans la série «Defense and Technology Papers» du Center for Technology and National Security Policy de la National Defense University (Washington, Etats-Unis) et disponible sur le site Internet [www.ndu.edu/ctnsp/Def_Tech/DTP9 %20Container %20Security.pdf](http://www.ndu.edu/ctnsp/Def_Tech/DTP9%20Container%20Security.pdf).

(1) Hans BINNENDIJK/Leigh C. CARAHER/Timothy COFFEY/H. Scott WYNFIELD, «The virtual border : countering seaborne container terrorism», *Defense Horizons*, n° 16, août 2002, disponible sur le site Internet www.ndu.edu/inss/DefHor/DH16/DH16.htm.

L'idée de faire démarrer le contrôle du chargement d'un conteneur au point d'origine, instituant en cela une «frontière virtuelle», a été à l'origine de l'Initiative sur la sécurité des conteneurs (CSI) adoptée par les États-Unis de manière bilatérale avec un certain nombre d'autres pays. Ingénieuse, l'idée de «frontière virtuelle» doit désormais être étendue au niveau planétaire.

Cet article analyse les points faibles de la chaîne mondiale de transport intermodal (2) et propose un Code de conduite multilatéral qui puisse être intégré aux législations nationales et à celles de l'Union européenne. Deux défis principaux doivent être relevés : comment utiliser la panoplie des accords internationaux pour fixer des règles limitant les possibilités offertes à des acteurs terroristes ou criminels non étatiques d'exercer leur activité ? comment instaurer des mesures de sécurité encourageant fortement ceux qui les mettent en œuvre et décourageant d'autant ceux qui ne les pratiquent pas ?

UN COMMERCE EFFICACE MAIS VULNÉRABLE

Conteneurs : la clef du commerce mondial

Le transport de conteneurs a débuté à la fin des années 1960, avec une activité très faible – moins de 4 millions EVP (3) –, pour atteindre 300 millions EVP en 2004 (4); il continue de croître d'environ 8 % par an. La capacité des transporteurs maritimes s'est elle aussi accrue : alors que les premiers navires, construits en 1968, avaient une capacité de 3 000 EVP, les plus récents en ont une de 9 000 à 10 000 EVP (soit 9 000 à 10 000 conteneurs embarqués sur un seul bateau) et on prévoit des navires de 14 000 EVP dans un futur proche; les péniches fluviales récentes ont quant à elles une capacité de quelques centaines de conteneurs. Cela étant, il convient de souligner que le trafic moderne des conteneurs n'est nullement limité à l'eau : presque tous les biens qui transitent par les ports maritimes sont également transportés par train ou par camion – c'est le transport routier qui domine en Europe.

Le trafic annuel de conteneurs dans les douze ports principaux de l'Union européenne est de l'ordre de 45 millions EVP. En termes de conteneurs, les trois premiers ports européens sont Rotterdam (9,2 millions EVP), Ham-

(2) On désigne par «chaîne de transport» (*transport chain*) ou «chaîne d'approvisionnement» (*supply chain*) l'ensemble de la logistique régissant le transport des marchandises de leur point d'origine à leur destination finale. C'est une chaîne complexe, dont la sécurité peut être compromise à tous les maillons. On parle de «transport combiné» ou de «transport intermodal» pour désigner le passage d'une marchandise donnée par plusieurs modes de transport.

(3) Les conteneurs se présentent généralement en deux longueurs, standardisées par l'Organisation internationale de normalisation (ISO) à la fin des années 1960, 20 pieds et 40 pieds. On les désigne comme conteneurs 1 EVP (Equivalent Vingt Pieds) et 2 EVP. Un conteneur 2 EVP a un volume d'environ 68 mètres cubes.

(4) Ces chiffres s'entendent tous modes de transport compris.

bourg (8 millions EVP) et Anvers (6,4 millions EVP), désormais loin derrière Singapour (23 millions EVP) et Hong-Kong (22,6 millions EVP) (5). En 2000, quelque 18,6 millions EVP ont fait route vers Hong-Kong et approximativement 31 millions EVP ont pénétré dans les ports nord-américains.

Le secteur est soumis à une concentration croissante. Aujourd'hui, 62 % du transport de conteneurs maritimes sont détenus par 10 opérateurs seulement et 90 % par 25 opérateurs. C'est une compagnie danoise, Maersk Line, qui est de loin la plus grosse compagnie de navigation de conteneurs au monde. La compétition entre les compagnies est forte et les clients peuvent aisément aller de l'une à l'autre pour trouver le moyen le plus rapide et le moins cher de faire convoyer leurs biens (6).

Le système de transport de conteneurs est complexe et implique de nombreux acteurs. Le document de base d'un conteneur, la feuille d'expédition, est édité par l'affréteur et spécifie son contenu (7). Une fois le conteneur rempli, il est scellé par l'affréteur, ordinairement à l'aide d'un simple dispositif d'indication de violation, utilisé à l'origine pour des raisons tenant à la responsabilité de la compagnie de transport. Comme le note l'Organisation mondiale des douanes (OMD), *«les scellés manuels ou mécaniques de haute sécurité peuvent jouer un rôle significatif dans un programme complet de sécurité des conteneurs. Mais il est important de reconnaître que celle-ci débute avec le remplissage du conteneur et que les scellés ne prouvent pas ou ne garantissent pas la régularité du chargement»* (8).

Analyse de la menace

Le système de circulation des biens *via* les conteneurs maritimes est efficace, mais également vulnérable aux intrusions et au détournement.

Les pertes liées au vol subies par le commerce de conteneurs semblent être de l'ordre de 20 milliards de dollars par an au niveau mondial, auxquelles s'ajoutent encore plusieurs milliards sous forme d'impôts non perçus. Ce manque de sécurité patent accroît la menace que des conteneurs soient utilisés par des terroristes, notamment pour fournir des armes de destruction massive (ADM).

On peut envisager deux scénarios principaux. Premièrement, un conteneur peut être utilisé comme arme pour attaquer un port le long d'une chaîne de transport après débarquement ou alors qu'il se trouve encore sur

(5) Chiffres 2006.

(6) Le coût du transport par conteneurs est bas : pour un appareil d'enregistrement vidéo expédié depuis Singapour vers l'Europe, par exemple, le coût de fret sera de 2 euros environ.

(7) Signalons qu'un nombre important de navires fluviaux semble ne pas disposer d'un tel document de base.

(8) Administrative Committee for the Customs Convention on Containers, *Amendment proposals by contracting parties*, Bruxelles, 1^{er} oct. 2004, Doc. PB0007E1 Annex 1.

le bateau avant inspection; des attentats peuvent aussi être perpétrés contre une cible vulnérable à partir d'un conteneur sur camion, sur train ou sur péniche. En second lieu, un conteneur peut permettre de fournir une ADM complète ou des composants d'ADM : les conteneurs étant solides et leur contenu pouvant être à la fois lourd et volumineux, virtuellement, tout type d'arme peut être placée à l'intérieur (dispositif nucléaire, explosif muni d'un matériau de protection, composants d'arme nucléaire ou des matières nucléaires à usage militaire, matières destinées à un dispositif radiologique type « bombe sale », matières chimiques de qualité militaire, en vrac, dans des obus ou dans des bombes, armes biologiques en grandes quantités, explosifs conventionnels puissants ou encore missiles sol-air).

Un événement catastrophique survenant dans un port aurait des conséquences extrêmement graves bien au-delà des dégâts causés sur la zone elle-même. Il faudrait s'attendre à un impact majeur sur le commerce maritime mondial et sur la confiance des consommateurs avant qu'une relative assurance quant à la sûreté et à la sécurité du système puisse être restaurée. Le dommage affecterait même gravement la production industrielle et l'économie mondiale. Il se pourrait également qu'il ait des effets sociaux et politiques sérieux. Des efforts ont été accomplis pour évaluer ce dommage en termes économiques en se fondant sur l'expérience passée : le coût des attentats du 11 septembre pour la ville de New York a été estimé à 83 milliards de dollars au moins (9); en 2002, un conflit du travail qui nécessita la fermeture des ports de la côte Ouest des Etats-Unis pendant 10 jours coûta à l'économie américaine environ 5 milliards de dollars. La Brookings Institution a estimé que le coût associé à la fermeture des ports américains du fait d'une explosion portuaire pourrait s'élever à 1 trillion de dollars (10). En octobre 2002, le cabinet de conseil BoozAllen Hamilton rapportait que la fermeture d'un port durant 12 jours afin de rechercher une arme non détonée pourrait coûter 58 milliards de dollars.

Vulnérabilités

Stephen Flynn, défenseur précoce des mesures de protection contre les attentats terroristes, observe que, « *depuis les approvisionnements en eau et en nourriture [...] jusqu'à la cyber-épine dorsale de l'âge de l'information qui est le nôtre, les mesures que nous avons tricotées sont à peine en mesure de dissuader des voleurs amateurs, des vandales et des pirates informatiques, elles ne gêneront jamais des terroristes déterminés* » (11). De fait, la chaîne du

(9) William C. THOMPSON JR, « One year later : the fiscal impact of 9/11 on New York City », *Comptroller*, 4 sept. 2002.

(10) GAO, « Expansion of key customs programs will require greater attention to critical success factors », *Container Security*, GAO-03-770, juil. 2003. Le rapport cite également Mark GERENCSEK, Jim WEINBERG and Don VINCENT, « Port security war games : implications for US supply chains », 2002.

(11) Stephen FLYNN, *America the Vulnerable*, Harper Collins Publishers, New York, 2004.

transport est loin d'être transparente; de plus, une seule autorité ou industrie n'a pas la responsabilité entière de la sécurité du début à la fin.

Pour le conteneur, l'étape la plus vulnérable est celle de son remplissage, avant que l'affrèteur ne le scelle: le système repose sur ce dernier, auquel incombe *ipso facto* la charge de garantir la sécurité.

Ensuite, la feuille d'expédition est un point faible dans la chaîne: comment font les autorités ou les industries qui interviennent plus en aval pour savoir ce qui a été originellement déposé dans le conteneur? La feuille d'expédition est rarement vérifiée par des inspections dans les conteneurs après conditionnement ou au cours du transport.

Le point de transfert ou de re-colisage du conteneur offre une autre prise à la vulnérabilité. Les plus grandes compagnies maritimes affirment que les conteneurs ne sont pas violés quand ils sont sous leur garde dans les grands ports internationaux et au cours de leur transport en mer. L'Association des armateurs de la Communauté européenne dispose d'un groupe de travail sur la sécurité depuis juin 2003 et Maersk Line a mis en place un comité pour la sécurité du commerce des conteneurs. Cependant, les risques sont beaucoup plus grands dans les petits ports ou au cours du transport par voie terrestre. En effet, les transports routiers, au cours desquels un conteneur est aux mains d'une seule personne pour longtemps et sur de longues distances, peuvent présenter un risque important.

Si les grandes compagnies maritimes disposent d'informations sur les conteneurs qu'elles transportent et sur l'endroit où ils se trouvent à tout moment, les petits chargeurs sont en général moins organisés; sachant que les systèmes d'information sont propres à chaque compagnie et n'interagissent pas avec ceux des ports ou des autorités douanières et que l'information a une valeur commerciale, on peut se demander quelle quantité d'informations les compagnies sont prêtes à partager, avec qui et dans quelles conditions? Cela reste peu clair.

Encore aujourd'hui, les scellés des conteneurs ne sont pas difficiles à retirer et peuvent être reproduits ou contrefaits. Ils peuvent être contournés en soulevant les portes du conteneur ou en entrant à l'intérieur par des ouvertures découpées et ressoudées ensuite. Jusque récemment, les intéressés n'ont pas été très enclins à mettre en place des mesures de sécurité supplémentaires dans un environnement hautement compétitif, où toute mesure technique a un coût commercial.

Moins de 2% des conteneurs sont inspectés dans les ports, soit parce qu'ils ont été sélectionnés au hasard, soit en raison d'une documentation ou des renseignements incomplets. Pour vérifier le contenu des conteneurs inspectés, des ports tels que celui du Havre, ont mis en place un «Système de contrôle par scanners» (Sycoscan), qui fournit une analyse du conteneur par balayage radioscopique en trois dimensions et en quinze minutes. Le sys-

tème, qui, depuis sa mise en place en 1996, a été implanté dans plusieurs ports français et européen, n'est pas conçu pour des explorations de routine! L'analyse est appliquée à 15 à 20 conteneurs par jour, ce qui représente, par exemple, 0,5 % de l'ensemble des conteneurs passant par Le Havre.

Les mesures de sécurité récentes

Les attaques terroristes du 11 septembre 2001 ont sensiblement accru la prise de conscience de la nécessité qu'il y a à renforcer la sécurité de la chaîne de transport. De nombreuses initiatives ont depuis été prises par les Etats-Unis comme au plan international.

Initiatives américaines

L'Initiative sur la sécurité des conteneurs (CSI)

Lancée en janvier 2002 par le *Custom and Border Protection Bureau* (CBPB) du *Department of Homeland Security* (DHS), l'Initiative sur la sécurité des conteneurs (CSI) est un ensemble de mesures destinées à animer le processus d'examen des conteneurs à destination des Etats-Unis dès le point d'entrée de la chaîne logistique. Elle prévoit des efforts accrus pour rendre plus efficace l'examen préalable des conteneurs, pour s'assurer que ces derniers sont davantage en sécurité au cours de leur transit et pour mettre en place une technologie d'inspection des conteneurs à haut risque dans les ports de départ outre-mer (12).

Quatre années après son lancement, la CSI est opérationnelle dans 44 ports de 26 Etats ou régions à travers le monde, dont ceux de Rotterdam, Anvers, Le Havre, Singapour, Shanghai et Hong-Kong, qui fournissent aux Etats-Unis des douaniers sur place en permanence (13). Réciprocité est offerte aux pays partenaires, qui peuvent laisser dans les ports américains des douaniers destinés aux navires en partance pour chez eux, mais, à ce jour, très peu d'Etats l'ont fait. Cela pointe l'insuffisance qui est au cœur de la CSI : l'Initiative repose sur des accords bilatéraux et non sur un accord global.

L'*Automated Manifest System* (AMS)

L'AMS est une déclinaison du système automatisé des douanes américaines, qui leur permet de recevoir les données de manifeste des transporteurs par voie électronique. Il existe un système pour chaque mode de transport. L'AMS fournit automatiquement des mises à jour de l'état du manifeste par

(12) «The virtual border : countering seaborne container terrorism» : cet article est devenu la matrice de l'Initiative sur la sécurité des conteneurs.

(13) US Customs and Border Protection, *Container Security Initiative 2006-2011 Strategic Plan*, US Department of Homeland Security, août 2006, 40 p.

conteneur, traversée, feuille d'expédition, date, port de déchargement, affréteur/consignataire, etc. Ces spécifications avancées pour les transporteurs maritimes sont entrées en vigueur en février 2003.

Parallèlement, la «*24-Hour Advance Manifest Rule*» lancée quelques mois plus tôt oblige les armateurs à soumettre le manifeste aux douanes au moins 24 heures avant que le conteneur ne soit chargé à destination d'un port des Etats-Unis. A l'issue de la première année d'exercice, une centaine de conteneurs dans le monde ont été retenus avant chargement, la plupart du fait de renseignements incomplets.

La participation à l'AMS a généré des bénéfices, tels une économie de traitement de papier, des gains de temps et une plus grande autorité douanière.

Le Customs Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)

Le C-TPAT est une initiative commune du gouvernement et du secteur privé visant à mettre en place des relations de coopération qui renforcent l'ensemble de la chaîne logistique et la sécurité des frontières. Il s'agit d'un programme volontaire, au titre duquel les participants signent un accord qui les engage à mener une auto-évaluation complète des directives sécuritaires de la chaîne logistique. Plus de 7 000 entreprises se sont engagées dans le C-TPAT. Le dispositif récompense les importateurs qui relèvent leurs mesures de sécurité et rendent leurs procédures internes plus transparentes, en leur offrant une réduction du nombre d'inspections aux frontières.

L'Initiative de sécurité contre la prolifération (PSI)

Lancée en mai 2003, la PSI est centrée sur une interdiction préventive : elle cherche à autoriser la détection et la fouille des navires, aéronefs et autres véhicules suspectés de transporter des matériaux liés à des ADM dès qu'ils entrent sur le territoire, les eaux territoriales ou l'espace aérien de pays membres. Afin d'éviter une violation du droit international (le droit maritime par exemple), des accords bilatéraux sont prévus pour arraisonner les navires et les aéronefs et/ou les diriger vers l'espace territorial des Etats-parties. Plusieurs exercices ont été conduits, qui ont aussi pour fonction de dissuader le transport de tels matériaux. D'après l'exécutif américain, onze interdictions ont été prononcées en 2003 et 2005 et deux douzaines depuis 2005. Regroupant à l'origine 11 pays, la PSI est réputée soutenue par 70 Etats au mois de septembre 2006, dont 17 membres à part entière. Pour le reste, le soutien apporté est délicat à évaluer et sans doute très inégal.

La Megaport Initiative

Cette initiative a été mise en place en 2003 par la *National Nuclear Security Administration*. C'est un effort de coopération entre les Etats-Unis et

un pays hôte, pour munir les ports principaux de capacités de détection des radiations, afin de dépister dans une cargaison des armes de destruction massive nucléaires et radiologiques. Les Etats-Unis prennent à leur charge l'installation de l'équipement, l'entraînement et la maintenance et le pays hôte son exploitation. Jusqu'à présent, le programme *Megaports* est opérationnel dans six pays (14) et en cours d'implantation ou de négociation dans trente autres à travers le monde (15).

L'Operation Safe Commerce (OSC)

L'opération «Commerce sûr» est un programme pilote, lancé en juillet 2002 par le DHS, avec un budget initial de 58 millions de dollars, commun aux ports de Seattle, Los Angeles et New York. Impliquant la collaboration de l'industrie, des ports et de l'administration locale, du gouvernement fédéral et de chaque Etat, il finance des initiatives commerciales destinées à améliorer la sécurité du chargement et à s'assurer de la sécurité des conteneurs en transit, en ayant recours aux technologies disponibles et émergentes. Les techniques couronnées de succès peuvent être recommandées pour une mise en œuvre à grande échelle. Au total, près de 80 millions de dollars ont d'ores et déjà été dépensés au titre de l'OSC.

Initiatives internationales

L'initiative SST de l'ISO

Très impliquée dans la normalisation du transport de conteneurs depuis son origine, l'Organisation internationale de normalisation (ISO) a annoncé, dès novembre 2001, un programme pilote international destiné à identifier les failles de sécurité existantes dans la chaîne d'approvisionnement et à proposer des solutions. Lancée durant l'été 2002, l'initiative «*Smart and Secure Tradelanes*» (SST) se veut un complément international aux divers programmes proposés par les Etats-Unis au même moment.

La SST a donné lieu, depuis son lancement, à un certain nombre de propositions techniques, sous la forme de Spécifications publiquement disponibles (PAS), publiées par le Comité ISO/TC8 («Navires et technologie maritime») et susceptibles d'être transformées en normes internationales de qualité (16).

(14) Grèce, Bahamas, Sri Lanka, Pays-Bas, Singapour, Espagne.

(15) Implantation en cours en Belgique, en Chine, à Dubaï, au Honduras, en Israël, à Oman, aux Philippines, en Thaïlande, en Egypte, en Jamaïque, en République dominicaine et à Taiwan; négociations en cours avec une vingtaine d'autres Etats.

(16) Les ISO/PAS n'ont pas le statut de norme internationale à part entière. Ce sont des «spécifications» réexaminées tous les trois ans, pour décider de leur reconduction ou de leur transformation en norme. En 2005, l'ISO/PAS 28000 : 2005 proposait une «spécification pour des systèmes de management de la sûreté pour la chaîne d'approvisionnement». En septembre 2006, l'ISO/PAS 17712 : 2006 «Conteneur pour le transport de marchandise-scellés mécaniques» a été rééditée à l'intention des fabricants de conteneurs, de scellés, ainsi qu'aux autorités de contrôle.

Les décisions du G8

Au sommet du G8 de juin 2002 qui s'est tenu à Kananaskis au Canada, les pays membres se sont mis d'accord sur une série d'actions communes destinées à promouvoir une sécurité accrue de tous les transports. Au plan de la sécurité des conteneurs, le G8 a convenu de travailler au renforcement du régime de sécurité globale de la chaîne de transport. L'année suivante, le Sommet d'Evian a réitéré cet engagement, en insistant sur le rôle de la CSI, de l'OMI et de l'OMD.

L'OMI et l'ISPS

Tenue à Londres en décembre 2002, la conférence diplomatique de l'OMI, une agence des Nations Unies chargée d'améliorer la sûreté et la coopération maritimes, a modifié et étendu la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) par de nouvelles mesures de sécurité maritime.

Parmi elles, figure un nouveau code pour la sécurité des ports et navires internationaux (ISPS), qui fournit des normes de sécurité obligatoires pour les gouvernements, les autorités portuaires et les compagnies maritimes, ainsi que des directives d'application volontaire. En outre, l'Union européenne a requis en octobre 2003 l'adoption obligatoire, par ses Etats membres de bon nombre des mesures facultatives du code ISPS. Le nouveau code est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004 et s'applique aux navires de plus de 500 tonnes brut. Afin de s'y préparer, un partenariat public/privé comprenant gouvernements, autorités portuaires, armateurs, industries et syndicats a produit un manuel d'évaluation de la sécurité portuaire et maritime transmis à l'OMI, l'Union européenne et la Banque mondiale (17).

Au titre de l'ISPS, les exploitants de ports maritimes doivent mener des évaluations de vulnérabilité, mettre au point et soumettre à approbation des plans de sécurité. Ces plans doivent faire face à des menaces exercées contre des niveaux de sécurité variables (situations de menace normale, moyenne et haute) à fixer par le gouvernement contractant. Les nouveaux amendements à la Convention SOLAS demandent aux navires maritimes de subir une évaluation de vulnérabilité afin d'élaborer et de mettre en œuvre un plan de sécurité, y compris une disposition concernant les officiers de sécurité, et d'installer des systèmes d'identification automatique (AIS) à bord qui puissent être interrogés. Le niveau de sécurité imposé établit un lien entre un navire, l'installation portuaire et la situation de menace. En 2005, le code ISPS est réputé mis en pratique dans 145 Etats, soit 97 % des

(17) Cf. le EU Règlement 725/2004 sur l'amélioration des installations portuaires et maritimes aux frontières de tous les ports européens, nouvelle proposition de la Commission adoptée par la Commission sur la sécurité portuaire des ports de l'Union européenne; mise en œuvre OMI adoptée le 10 février 2004 (COM/2004) 76).

installations portuaires mondiales et 95 % de la flotte de commerce maritime mondiale.

En outre, à la suite de la Conférence de l'OMI de décembre 2002, des travaux ont été lancés sur la question de savoir dans quelle mesure et comment étendre le code ISPS aux ports et navires fluviaux. La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a notamment établi un groupe spécial d'experts en ce sens.

Les mesures de l'Organisation mondiale des douanes

Institution intergouvernementale indépendante dont la mission est d'améliorer l'efficacité et l'organisation des administrations douanières, l'Organisation mondiale des douanes (OMD) a mis en place un groupe stratégique de haut niveau comprenant douze directeurs généraux d'administrations douanières nationales. Ce groupe a élaboré un cadre de normes pour la sécurité de la chaîne logistique intégrée, adopté par le Conseil de coopération douanière de l'Organisation en juin 2005.

Le «Cadre SAFE» repose sur deux piliers – la coopération inter-douanière et la coopération entre douanes et secteur privé – et comporte quatre éléments essentiels : l'harmonisation de l'information préalable à adresser par voie électronique avant l'exportation des marchandises, une gestion des risques cohérente pour identifier les chargements à haut risque, l'utilisation d'instruments de détection non intrusifs pour l'inspection des conteneurs à haut risque dans le port d'origine «*sur demande raisonnable de la nation destinataire*» et l'octroi d'avantages aux entreprises qui «*respectent les normes minimales en matière de sécurité de la chaîne logistique*» (18). Au 29 juin 2006, 137 pays sur les 166 que compte l'OMD ont exprimé leur intention d'appliquer le «Cadre SAFE».

L'accord UE-Etats-Unis

Le 22 avril 2004, l'Union européenne et les Etats-Unis ont signé l'Accord d'extension des coopérations initiées par l'Accord du 28 mai 1997 sur la Coopération des douanes et l'assistance mutuelle en matières douanières. Cet accord pose le transport maritime des conteneurs comme priorité initiale, affirme un soutien à la CSI et la volonté commune de l'étendre. Il crée un groupe de travail chargé de rendre compte de l'avancement des réalisations (19).

(18) OMD, *Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial*, juin 2005, 43 p.

(19) Le compte rendu du Sommet Etats-Unis/Union européenne de Vienne de juin 2006 (C/06/189) rapporte : «*dans le cadre de la coopération relative à la sécurité des conteneurs, des exigences minimales et des normes de contrôle pour les ports de collecte ont fait l'objet d'un accord et sont actuellement mises en œuvre*». Une réflexion commune est en cours sur «*de nouvelles règles en vue de mettre au point une notification élaborée des documents avant l'arrivée au port d'entrée*».

Insuffisances persistantes

Les attaques terroristes récentes sur les systèmes de transport (attentats de New York et de Washington, de Madrid et de Londres au premier chef) ont à l'évidence ouvert le chantier de la sécurité de la chaîne logistique et du transport international des conteneurs. Pourtant, les initiatives abordées ci-dessus, tout en fournissant un bon début pour améliorer les accords de sécurité pour le transport des conteneurs, n'abordent pas le problème de sécurité dans son ensemble.

Les technologies pouvant être utilisées pour améliorer la sécurité des conteneurs, détecter des composants d'ADM ou des explosifs puissants existent déjà. Elles ont trait au perfectionnement des scellés, aux capteurs pour conteneurs, aux détecteurs portuaires, à la traçabilité et aux systèmes d'information.

Pour l'essentiel, la feuille d'expédition est un document assez souvent délivré sur papier et qui n'est pas vérifié : en tant que contrat entre le transporteur et l'expéditeur, il est considéré comme un document de propriété. Des efforts doivent être poursuivis pour le normaliser et l'informatiser. Des procédures devraient être développées pour pouvoir juger de la véracité des documents et ainsi établir la relation entre un document et ce que contient réellement le conteneur. En particulier, il devrait être possible de faire la différence entre les clients de confiance et les clients inconnus et d'infliger une punition en cas de fausses déclarations. Il pourrait aussi être nécessaire de conduire, sur une base *ad hoc*, des inspections sur site plus étendues afin de vérifier les documents avant que le conteneur ne soit scellé.

En plus de la feuille d'expédition, le système d'information devrait fournir des renseignements sur la circulation du conteneur. Ces renseignements existent aujourd'hui dans les systèmes d'information des grandes compagnies maritimes pour les conteneurs dont ils ont la garde, mais ils devraient être fournis par toutes les compagnies à toutes les autorités impliquées dans une chaîne de transport donnée (ports d'origine, de transit et de destination). Le transfert d'un conteneur à l'intérieur et à l'extérieur des ports et des autres centres de transport devrait aussi être enregistré. Les camionneurs devraient fournir des informations de repérage détaillées. Une telle base de données devrait pouvoir indiquer si un conteneur a été scanné ou inspecté. Les données échangées contiendraient un enregistrement récapitulatif de l'information concernant chaque conteneur et ses déplacements, similaire aux procédures DHL ou aux systèmes de suivi des bagages dans les compagnies d'aviation.

On pourrait prendre pour modèle les systèmes internationaux d'échange d'informations que comportent certains traités de maîtrise des armements, comme le système de l'Organisation du traité d'interdiction des essais

nucéaires, qui, le plus étendu, contient des volumes considérables de renseignements continuellement mis à jour.

A titre d'exemple, «*Con Traffic*», système du *Joint Research Center* de la Commission européenne et de l'Office européen de lutte antifraude (OLAF), recueille automatiquement les déplacements des porte-conteneurs à partir de quantités considérables d'informations issues de sources ouvertes et analyse ensuite leurs voyages afin d'identifier des mouvements suspects. Les analyses de «*Con Traffic*» sont uniquement basées sur les itinéraires mondiaux des porte-conteneurs maritimes et non sur les produits ou entités commerciales avoués sur les déclarations de douanes. Elles fournissent aux autorités européennes des informations précieuses pour nourrir l'analyse nationale des risques, afin de détecter les conteneurs suspects, et serait en mesure de contribuer à des initiatives de sécurité connexes, telles que la PSI et la CSI, de la manière suivante : dans le cadre de la PSI, participer au renseignement relatif aux opérations d'interdiction maritime en fournissant un historique des mouvements de cargaisons sur les navires interceptés et soutenir les opérations d'interdiction maritime avant même le chargement des cargaisons sur les navires, en fournissant des facteurs/indicateurs de risque; comme réponse européenne à la CSI, aider au contrôle des ports européens en fournissant en temps réel des facteurs/indicateurs de risque pour le fret entrant.

Un certain nombre d'autres facteurs continue de contribuer aux risques afférents au transport de conteneurs, parmi lesquels notamment :

- environ 50 millions de conteneurs pouvant supporter des chargements de matériaux lourds et volumineux, y compris des explosifs puissants et des ADM utilisables à des fins terroristes, sont communément transportés autour du monde et un seul d'entre eux peut présenter une menace mortelle;
- seulement 2 % des conteneurs qui transitent par un port ou par tout autre centre de transport sont inspectés;
- la chaîne du transport n'est pas entièrement transparente et implique de nombreux acteurs, dont beaucoup sont des compagnies commerciales;
- ni l'administration ni l'industrie n'ont l'entière responsabilité de la sécurité de la chaîne de l'expéditeur au récepteur, même si les services douaniers sont totalement impliqués;
- au cours de la première partie de leur convoiement, de nombreux conteneurs sont aux mains d'un seul conducteur routier voyageant sur de grandes distances et la sécurité intermodale des chargements n'est pas suffisamment assurée;
- enfin, la sécurité des conteneurs n'est pas juste une question nationale intéressant un seul pays, mais est, à l'évidence, un impératif global.

POUR UN ACCORD MULTILATÉRAL
SUR LA SÉCURITÉ DES CONTENEURS

Un régime multilatéral, ratifié par les gouvernements, est nécessaire pour fournir à la sécurité des normes de responsabilité étendues à l'ensemble de l'exploitation des conteneurs. Une telle approche pourrait conduire à l'harmonisation des normes applicables à toute la chaîne d'approvisionnement.

A l'intérieur d'un tel cadre, il serait possible de formuler un ensemble d'incitations basées sur le marché, mues par un environnement sécuritaire davantage réglementé. La réalisation d'un Code de conduite demande un solide appui des gouvernements et la participation active de l'industrie, dans la mesure où une sécurité accrue est vue comme allant dans l'intérêt de tous. Une surveillance continue et intense du régime mis en place est aussi requise.

Il n'existe *a priori* pas de forum où gouvernements, industrie et organisations internationales puissent aborder l'élaboration d'un Code de conduite plus global. Identifier un tel lieu doit être une priorité.

Objectifs

Un accord sur la sécurité des conteneurs réduirait de façon significative les risques de sécurité propres au trafic des conteneurs tout en encourageant un commerce mondial sûr et équitable. Comme l'a reconnu un autre groupe de travail qui, comme l'IEGGS, avait examiné la question, «*des accords internationaux pour coordonner les normes et développer des protocoles faisant autorité seront nécessaires. Une institution adéquate dont les membres comptent la majorité des Etats commerçants devrait suivre les programmes de tests et préparer les options de tels accords*» (20).

Un accord sur la sécurité des conteneurs devrait contenir les éléments suivants :

- l'engagement des Etats et des acteurs du transport à promouvoir un commerce mondial juste, efficace et sûr;
- l'engagement des Etats et des acteurs du transport à prévenir l'utilisation des conteneurs à des fins illicites;
- l'engagement des Etats à mettre l'ensemble du trafic international des conteneurs sous contrôle effectif;
- la prévision de mesures de mise en œuvre nationales fortes, qui incitent l'industrie du transport à respecter le Code;
- l'établissement d'un régime international de coopération pour aider autorités et industries à mettre en œuvre l'accord.

(20) Stanford Study Group, «Container Security Report», *CISAC Report*, Board of Trustees of the Leland Stanford Junior University, janv. 2003, p. 29.

Mesures internationales

Les autorités nationales des États parties auraient la responsabilité d'établir un transport de conteneurs sûr, conformément à ce nouvel accord, aux engagements internationaux existants et aux législations internes respectives. Normes et procédures internationales et mesures coopératives de vérification seraient conçues pour aider les autorités des pays et les acteurs économiques. Ces mesures internationales comprendraient :

- l'établissement de documents normalisés et la mise en place de procédures pour les transmettre et en vérifier l'authenticité en utilisant les technologies modernes;
- l'établissement de procédures de vérification des déclarations aux points d'origine;
- l'établissement de normes et de procédures destinées à l'inspection des conteneurs dans les ports et postes de contrôle similaires pour les trains et les camions, qui seraient appliquées à l'usage des détecteurs de radiations, des systèmes d'imagerie thermique ou par rayons X, aux badges et aux systèmes de prélèvements atmosphériques;
- l'établissement de procédures destinées à surveiller la circulation des conteneurs à l'intérieur et à l'extérieur des ports, y compris l'historique de leurs déplacements, de sorte que cette information soit disponible pour les autorités nationales le long de toute chaîne de transport donnée;
- l'établissement de normes permettant une immatriculation univoque des conteneurs;
- l'établissement de normes destinées aux scellés d'indication de violation et à la mise en place d'un système de transpondeurs pour conteneurs;
- l'établissement de procédures pour certifier les scellés, les transpondeurs et l'équipement de surveillance et d'examen des conteneurs dans les ports et autres points de contrôle;
- l'assistance à la mise en place nationale de l'équipement et des procédures de vérification dans les ports et autres points de contrôle;
- l'assistance à la formation du personnel des administrations nationales concernées.

L'organisation de mise en œuvre

Les traités et accords existant en matière de maîtrise des armements ont montré que les organisations de gestion et de mise en œuvre peuvent avoir des tailles variables et des responsabilités de nature différente.

En l'espère, un mécanisme international de coordination (ICM) serait nécessaire pour superviser la mise en œuvre du Code de conduite par les États-parties : il lui incomberait à l'ICM de conduire l'élaboration puis l'examen des mesures énumérées ci-dessus. L'ICM serait constitué d'une

Conférence générale des Etats-parties, qui se réunirait régulièrement, de groupes de travail et d'un petit secrétariat. Les groupes de travail seraient chargés de questions spécifiques et rendraient compte à la Conférence générale. Le secrétariat préparerait les conférences, soutiendrait les groupes de travail et aiderait à superviser la mise en œuvre du Code. Les industries ayant accepté de se soumettre aux obligations du Code seraient autorisées à participer à la Conférence générale avec le statut d'observateurs et pourraient participer aux travaux des groupes si nécessaire.

Mettre en œuvre un Code de conduite sur la sécurité des conteneurs demande de prendre conscience du fait que le trafic international de conteneurs n'est qu'une part – bien qu'importante – du commerce international. Il faudrait étudier si une organisation existante dans ce champ, de préférence à vocation universelle, telle l'OMI ou l'OMD, pourrait être utilisée comme plate-forme de mise en œuvre. Ce serait pour elle une nouvelle mission. En termes de rapport coût-bénéfice, un maximum pourrait être obtenu en partageant le conseil d'administration, le secrétariat, les moyens de formation, *etc.* d'une telle organisation.

Le cadre légal

Différents cadres légaux permettent de conclure des accords avec succès. Un traité international légalement contraignant offre un maximum de garanties, mais des instruments non contraignants, tels que les codes de conduite communs, les mémorandums d'accords et les résolutions des Nations Unies, peuvent aussi être utiles pour accueillir des accords de sécurité.

Mettre en place un Code de conduite sur la sécurité des conteneurs peut être une solution appropriée. De tels accords moins formels existent, à l'image du Code de conduite de La Haye sur la prolifération des missiles balistiques ou des différents régimes de contrôle à l'exportation, tels que le Groupe des fournisseurs nucléaires. Bien que non légalement contraignant, un Code de conduite peut cependant être mis en œuvre par des mesures d'application nationales ou par une législation européenne, si nécessaire.

Il est clair que les compagnies maritimes et les autorités portuaires joueront un rôle majeur dans la mise en œuvre de toute nouvelle mesure de sécurité. Le secteur industriel étant concerné par les nouveaux coûts, délais, surcroît de responsabilités et éventuelles perturbations dans le fonctionnement de la concurrence, il est dans son propre intérêt qu'il conduise la formulation de procédures plus efficaces, plutôt que de se les voir imposer par les gouvernements. Une initiative conjointe des plus grands opérateurs – AP Møller, PSA Singapore, P&O Ports et Hutchinson Hong-Kong, par exemple – pourrait ouvrir la voie à un engagement large de l'industrie.

Différents accords de maîtrise des armements, tels la Convention d'interdiction des armes chimiques (CIAC), le Traité de non-prolifération nucléaire (TNP) et plusieurs accords de contrôles à l'exportation, illustrent la possibilité de conclure et mettre en œuvre des accords de sécurité quand beaucoup d'acteurs, y compris l'industrie, sont engagés. Ces accords impliquent une coopération entre gouvernements, industries et agences nationales et internationales. Ils nécessitent aussi que les gouvernements imposent des règles au secteur privé, ainsi que des mesures de mise en œuvre nationales. Le succès de la CIAC a été en partie dû au soutien de l'industrie chimique, soutien acquis dans une certaine mesure parce qu'il a été fait cas de sa participation à la formulation de la convention. De la même manière, un accord multilatéral sur la sécurité des conteneurs doit encourager la coopération des différents intéressés. Il pourrait aussi prévoir des dispositions que l'on retrouve dans d'autres accords pour autoriser les États à s'assister mutuellement afin de développer leur base de connaissances et leurs capacités techniques sur le sujet.

Il a été prouvé qu'on peut se mettre d'accord sur des mesures d'inspection sur site étendues et intrusives et qu'on peut les mettre en œuvre, même si elles impliquent des installations sensibles et l'industrie privée. De telles inspections menées régulièrement constituent une mesure de confiance précieuse. Des systèmes hautement techniques de surveillance et de partage de l'information, certains ayant une portée mondiale, ont pu être élaborés, convenus et mis en œuvre avec succès.

Le Code tel qu'esquissé en annexe se propose d'être un accord entre États. Il serait ouvert à l'adoption par tous les États et l'Union européenne, le but étant d'atteindre l'universalité. Les organisations internationales pertinentes telles que l'OMD et l'OMI y seraient aussi associées de très près.

Facteurs économiques et commerciaux

L'objectif du Code de conduite est de fournir une sécurité renforcée, une confiance accrue dans la chaîne du transport et un risque réduit d'interruption désastreuse du commerce mondial – le coût d'une telle interruption à grande échelle est difficile à évaluer, mais, à la lumière d'un commerce mondial estimé à 10 trillions de dollars par an, on peut facilement le mesurer en centaines de milliards. Un régime de conteneurs plus sûr pourrait en outre vite être rentable s'il réduisait de manière significative le vol et les pertes dues à la fraude.

Les coûts d'établissement et d'exploitation d'un régime de sécurité renforcée peuvent être abordés à trois niveaux : le coût national des mesures à adopter dans chaque port maritime et fluvial, aux points de rassemblement des trains et des camions et aux frontières; le coût du mécanisme

international de coordination; les coûts opérationnels supplémentaires pour l'industrie du transport afin de pouvoir commercer dans le nouveau régime. Certains de ces coûts auraient un caractère d'investissement et pourraient être échelonnés dans le temps; certains incomberaient aux Etats, d'autres seraient partagés entre les parties au régime de sécurité, d'autres encore seraient supportés par l'industrie maritime. On peut fournir un exposé préliminaire pour chacun d'entre eux.

Le régime de sécurité renforcée envisage la mise en place de détecteurs par balayage dans les ports maritimes participants, les points de rassemblement ferroviaires et routiers et les frontières. Il ne serait pas nécessaire d'utiliser un équipement standardisé, mais tous devraient être certifiés pour satisfaire au besoin d'interopérabilité et à certaines normes de fonctionnement, de la même manière que le transport aérien utilise un équipement certifié de filtrage pour les bagages. Le coût d'installation, d'exploitation et d'entretien de cet équipement serait supporté au niveau national. Le coût d'installation et d'exploitation du mécanisme international de coopération serait partagé par les Etats parties selon une échelle de cotisations à définir.

Une sécurité des conteneurs renforcée réduit le risque que survienne un événement catastrophique dont l'économie du secteur pâtirait sévèrement. Cela devrait être le moteur principal pour que l'industrie se joigne au Code. Il est également essentiel que les mesures de sécurité renforcées énoncent des règles claires d'application générales fondées sur l'équité.

Pour l'industrie, le coût de l'amélioration de la sécurité et de la mise en œuvre des obligations du Code se décompose essentiellement en deux postes :

- diminuer la vulnérabilité des conteneurs par l'utilisation de scellés plus sûrs et, à terme, utiliser des détecteurs plus avancés afin de créer des conteneurs «intelligents»;
- améliorer le recueil, la documentation et l'échange d'informations liées au contenu et à l'historique d'un conteneur.

Adopter le Code ne doit pas avoir pour effet de placer un port ou une compagnie dans une situation désavantageuse vis-à-vis de ses concurrents. Au contraire, avec l'utilisation d'incitations appropriées, un système efficace générerait pour les ports et les compagnies qui se soumettent un avantage concurrentiel par rapport aux autres. Afin d'encourager les industries du secteur à respecter le Code, les Etats devraient prévoir des bonus pour faciliter leur activité. Les sociétés qui adoptent et respectent les normes prévues bénéficieraient de procédures à mettre au point en consultation avec le secteur : procédures accélérées aux frontières et aux points de contrôle, traitement rapide et informatisé des documents, par exemple.

Négociations : les prochains pas

Il convient d'abord de sonder et de mobiliser la volonté politique de négocier un Code de conduite sur la sécurité des conteneurs et d'identifier un forum approprié pour de telles négociations.

Les négociations d'un Code de conduite devraient se tenir de préférence entre Etats. Comme aucune entité naturelle ne possède de mandat pour prendre une telle initiative, le processus doit être initié par un acteur individuel. Plusieurs scénarios se dessinent : les négociations peuvent être conduites dans le cadre de l'OMI ou de l'OMD par exemple ; un pays peut prendre l'initiative d'appeler à la tenue d'une conférence internationale afin d'élaborer un Code de conduite – la mise sur pied du Traité d'Ottawa sur l'interdiction des mines antipersonnelles offre un exemple d'une telle négociation menée entre des pays de bonne volonté ; on peut encore envisager un scénario régional – l'Union européenne ou l'OSCE pourrait s'accorder sur un Code de conduite régional à étendre mondialement.

L'ébauche d'un code de conduite figure en annexe pour faciliter de plus amples réflexions. Elle contient des éléments qui pourraient être examinés par les parties à un forum de négociation.

ANNEXE

Ebauche d'un Code de conduite sur la sécurité des conteneurs

Préambule

Les Etats parties :

Ayant à l'esprit la nécessité d'un commerce sûr, fiable, efficace et rentable;

Instruits de l'importance du rôle des conteneurs dans le commerce mondial;

Notant la menace croissante qu'exerce le terrorisme et le risque de voir des conteneurs détournés pour faire transiter clandestinement des armes de destruction massive ou pour infliger des dégâts catastrophiques à l'infrastructure des transports;

Reconnaissant la portée globale de la menace et les effets d'un événement catastrophique ainsi que ses conséquences humaines, sociales, économiques et politiques;

Ayant à l'esprit et se fondant sur les actions antérieures menées par les Etats-Unis (CSI, CTPAT et PSI), l'Union européenne, les organisations internationales telles que l'OMD et l'OMI, et l'industrie, dont aucune, cependant, ne couvre l'ensemble de la chaîne internationale de transport;

Convaincus qu'un Code de conduite global est le cadre approprié pour aborder la sécurité de la chaîne internationale de transport de conteneurs tout entière (maritime, fluviale, routière, ferroviaire);

Reconnaissant l'importance du rôle de l'industrie dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un Code de conduite, ainsi que la nécessité d'éviter les désavantages concurrentiels au sein du secteur;

Ayant à l'esprit qu'un Code de conduite serait également utile à l'égard du vol et des autres formes de trafic illicite (êtres humains, armes de petit calibre, drogues, cigarettes, *etc.*);

Notant qu'un tel code n'empêche pas la conclusion d'accords bilatéraux ou multilatéraux supplémentaires;

Ont décidé comme suit :

Article I

Les Etats parties adoptent ce Code international de conduite sur la sécurité des conteneurs. Les parties s'engagent à établir les règles, règlements, procédures et législations appropriés pour mettre en œuvre les articles ci-dessous et à faire tout ce qui est en leur pouvoir pour faire respecter le Code.

Article II

Chaque Etat partie s'engage à :

- promouvoir un commerce mondial juste, efficace et sûr;
- prévenir l'utilisation des conteneurs à des fins illicites, en particulier aux fins de perpétrer des actes terroristes et de transporter des armes de destruction massive;
- placer l'ensemble du trafic international de conteneurs sous un contrôle effectif;
- adopter des mesures de mise en œuvre fortes, qui incitent les membres de l'industrie du transport à respecter le Code;

- établir un régime de coopération internationale qui soutiendra les autorités et l'industrie dans la mise en oeuvre de l'accord.

Article III

Les parties conviennent en outre d'établir et d'employer les mesures suivantes :

- normes et procédures communes destinées à préparer et à entretenir les documents de transport (feuille d'expédition, *etc.*) et à assurer l'exactitude et l'authenticité de ces documents le long de la chaîne de transport;
- mécanismes communs destinés à un partage convenable des informations de transport;
- équipement certifié pour l'identification et l'exploration des conteneurs aux ports, frontières et autres points de transfert;
- équipement certifié pour entretenir l'intégrité et la continuité de la connaissance, tels que scellés, dispositifs d'identification de fréquences radio (RFIDs), le long de la chaîne de transport.

Les parties conviennent en outre de :

- assister les autres parties dans la mise en oeuvre pratique du Code de conduite, comme par l'envoi d'officiers de formation, l'élaboration, l'acquisition, l'installation et l'exploitation d'équipements dans les ports et l'application des techniques et des procédures pour le mettre en oeuvre;
- coopérer mutuellement à l'identification de trafics illicites éventuels.

Article IV

Les parties s'engagent à établir un mécanisme international de coordination (ICM) pour superviser la mise en oeuvre du Code de conduite par les parties. L'ICM aura pour tâche d'élaborer et d'examiner les mesures spécifiées à l'article III, y compris :

- les normes et procédures destinées à préparer et entretenir les documents de transport;
- les mécanismes destinés à un partage convenable des informations de transport;
- les procédures destinées à vérifier la feuille d'expédition;
- l'identification et l'exploration des conteneurs aux ports et aux autres points de transfert;
- les spécifications pour les scellés, les transpondeurs et les équipements d'exploration aux ports;
- les mesures destinées à vérifier la mise en oeuvre des procédures convenues et l'équipement technique;
- les procédures destinées à certifier que l'équipement, les procédures et les protocoles à déployer satisfont aux normes convenues dans ce Code.

Article V

Le mécanisme de coordination consistera en une Conférence générale de tous les Etats parties, qui se réunira régulièrement, en groupes de travail et en un petit secrétariat. Les groupes de travail seront chargés de questions spécifiques et rendront compte à la Conférence générale. Le secrétariat préparera les conférences, soutiendra les groupes de travail et aidera à superviser la mise en oeuvre du Code. Les industries ayant accepté de se soumettre aux obligations du Code peuvent participer à la Conférence générale comme observateurs et peuvent participer aux travaux des groupes, le cas échéant.

Article VI

Chaque partie désignera un point de contact pour la mise en œuvre du Code de conduite, qui servira d'interface entre le mécanisme international de coordination et les autres parties.

Article VII

Chaque Etat partie accepte en outre de financer les coûts associés au mécanisme international de coordination, sur la base d'une échelle de cotisations devant être convenue par la Conférence générale.