

E 3096

ASSEMBLÉE NATIONALE

DOUZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2005-2006

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 10 mars 2006

Enregistré à la Présidence du Sénat le 10 mars 2006

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions sur le renforcement de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement. Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au renforcement de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement.

COM(2006) 0079 final

**FICHE DE TRANSMISSION DES PROJETS D'ACTES
DES COMMUNAUTES EUROPEENNES ET DE L'UNION EUROPEENNE**

- article 88-4 de la Constitution -

INTITULE

COM (2006) 79 final

Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions sur le renforcement de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement.
Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif au renforcement de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement.

| | | |
|--|-------------------------------|---|
| N A T U R E | S.O. Sans Objet | <p>Observations :</p> <p>Est annexée à la communication dont s'agit une proposition de règlement qui a pour objet de renforcer la sûreté de la chaîne d'approvisionnement dans les transports de marchandises au regard notamment des risques terroristes. L'élément central est la création d'un label d'"opérateur sûr", qui permet d'associer les bénéficiaires de cette certification à la mise en oeuvre des actions de sûreté en les faisant bénéficier de procédures de vérification allégées. De telles dispositions peuvent être regardées comme relevant de la loi. D'une part, les précédents règlements européens en matière de sûreté des transports ont été considérés comme législatifs. D'autre part, elles peuvent impliquer la modification de textes législatifs en matière de sûreté portuaire et aéroportuaire (voir par exemple les articles L 321-1 et suivants du code des ports maritimes).</p> |
| | L Législatif | |
| | N.L. Non Législatif | |
| <p>Date d'arrivée au Conseil d'Etat :</p> <p align="center">08/03/2006</p> | | |
| <p>Date de départ du Conseil d'Etat :</p> <p align="center">16/03/2006</p> | | |



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 2 mars 2006
(OR. en)**

6935/06

**Dossier interinstitutionnel:
2006/0025(COD)**

**TRANS 54
MAR 24
AVIATION 31**

NOTE DE TRANSMISSION

Origine: Pour le Secrétaire général de la Commission européenne,
Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur

Date de réception: 28 février 2006

Destinataire: Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut Représentant

Objet: - Communication de la Commission au Conseil, au Parlement
européen, au Comité économique et social européen et au Comité
des régions sur le renforcement de la sûreté de la chaîne
d'approvisionnement

- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil
relatif au renforcement de la sûreté de la chaîne
d'approvisionnement

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission - COM(2006)79 final.

p.j. : COM(2006)79 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 27.2.2006
COM(2006)79 final

2006/0025(COD)

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL, AU PARLEMENT
EUROPÉEN, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET
AU COMITÉ DES RÉGIONS**

sur le renforcement de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif au renforcement de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement

(SEC(2006 251))

(présentée par la Commission)

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL, AU PARLEMENT
EUROPÉEN, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET
AU COMITÉ DES RÉGIONS**

sur le renforcement de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement

1. La nécessité de garantir la sûreté des transports
 - 1.1 Le terrorisme est l'une des menaces les plus grandes pour la démocratie et la liberté. Le risque d'un attentat terroriste visant les transports de marchandises reste élevé. Les dommages qu'il pourrait entraîner pour les vies humaines et pour l'activité économique sont inimaginables et incalculables.
 - 1.2. La sûreté des transports est devenue une question cruciale de dimension planétaire. Elle concerne l'Union européenne, dont le rôle en tant que partenaire commercial repose sur l'existence de transports sûrs et efficaces, pour tous les modes de transport et à tous les niveaux. Ses partenaires commerciaux commencent à étudier les problèmes liés à la sûreté des transports de marchandises. Les États-Unis ont en effet déjà introduit certaines mesures de sécurité pour les importations, qui ont une incidence sur les chaînes d'approvisionnement en Europe.
 - 1.3. Ces dernières années, la sûreté des transports en Europe a connu des améliorations considérables : il existe dorénavant un cadre européen en matière de sûreté aérienne et aéroportuaire¹, la sûreté des navires et des installations portuaires a été renforcée², et la sûreté de l'ensemble des zones portuaires devrait s'améliorer considérablement puisque le processus législatif sur les mesures de sûreté dans les ports maritimes vient de s'achever³.
 - 1.4. En 2003 la Commission soulignait déjà la nécessité de renforcer la sûreté des transports terrestres de marchandises⁴. Il n'existe actuellement aucune réglementation couvrant l'intégralité de la chaîne d'approvisionnement pour les transports terrestres en Europe. La chaîne d'approvisionnement se définit comme comprenant tous les transports et toutes les opérations et procédures relatives aux transports, depuis le site de production jusqu'au lieu de destination des marchandises.
 - 1.5. La menace d'attentats terroristes a mis en lumière les points vulnérables de la chaîne d'approvisionnement et a fait apparaître la nécessité d'agir : les citoyens comptent sur l'adoption de mesures de sécurité garantissant la chaîne d'approvisionnement dont dépend leur vie quotidienne, et les entreprises ne peuvent plus se permettre de négliger les questions de sûreté, soucieuses de protéger leurs employés, leurs sociétés, leurs clients et le public contre toute action terroriste.

¹ Règlement (CE) n° 2320/2002, JO L 355 du 30.12.2002, p. 13.

² Règlement (CE) n° 725/2004, JO L 129 du 29.4.2004, p. 13.

³ Directive 2005/65/CE, JO L 310 du 25.11.2005, p. 28.

⁴ Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions relative à l'amélioration de la sûreté des transports maritimes, COM(2003) 229 final du 16.5.2003, p. 18.

- 1.6. Pour lutter contre le terrorisme, les chefs d'État de l'UE ont appelé au «renforcement de la sécurité de tous les modes de transport, notamment par le renforcement du cadre juridique et l'amélioration des mécanismes de prévention»⁵.
 - 1.7. Ne faire rien n'est pas une option. La Commission propose donc une action communautaire visant à renforcer la sûreté de la chaîne d'approvisionnement dans les transports terrestres afin de compléter la réglementation communautaire en vigueur dans le domaine de la sûreté des transports. Cette proposition ne concerne pas la sûreté des transports de passagers, notamment dans les systèmes de transport de masse, qui pourrait faire l'objet de mesures ultérieures au besoin.
2. Vers le renforcement de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement
 - 2.1. Vu la nécessité de prendre des mesures au plus vite et compte tenu des conclusions du Conseil européen, la Commission soumet la présente communication ainsi qu'une proposition législative relative au renforcement de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement.
 - 2.2. La communication expose les éléments essentiels relatifs à la sûreté des transports de marchandises qu'il faut prendre en ligne de compte pour toute initiative dans ce domaine. Elle examine les avantages et les inconvénients de certaines options et les raisons pour lesquelles la mesure législative proposée est l'approche la plus réaliste et la mieux ciblée pour renforcer la sûreté du transport de marchandises européen.
 - 2.3. L'objectif de la proposition est d'améliorer la sûreté de la chaîne d'approvisionnement afin de garantir une protection accrue pour tous les transports de marchandises en Europe contre les risques d'attentats terroristes.
 - 2.4. Les objectifs de la proposition sont les suivants :
 - rehausser le niveau de sûreté tout au long de la chaîne d'approvisionnement sans gêner le libre cours des échanges ;
 - établir un cadre commun permettant une approche européenne systématique sans compromettre le marché commun des transports ni les mesures de sûreté en vigueur ;
 - éviter les procédures et charges administratives inutiles au niveau européen et national.
 - 2.5. La mesure proposée par la Commission :
 - établit un système obligatoire imposant aux États membres de créer un label de qualité en matière de sûreté. Ce label («opérateur sûr») peut être décerné aux opérateurs de la chaîne d'approvisionnement qui respectent des niveaux minimaux de sûreté définis au niveau européen, et permet ainsi la reconnaissance mutuelle du label sur le marché intérieur ;

⁵ Déclaration du Conseil de l'Union européenne du 25 mars 2004 sur la lutte contre le terrorisme - Document du Conseil 7906/2004 du 29 mars 2004.

- introduit, dans les dispositions impératives pour les États membres, un régime volontaire dans lequel les opérateurs de la chaîne d'approvisionnement améliorent leurs performances en matière de sûreté en échange de mesures d'incitation ;
- attribue aux opérateurs de la chaîne d'approvisionnement la responsabilité de leurs performances en matière de sûreté dans le transport de marchandises européen ;
- permet aux «opérateurs sûrs» de bénéficier de facilités lors des contrôles de sûreté et de se démarquer face à d'autres concurrents par un atout dans le domaine de la sûreté, ce qui leur procure un avantage commercial et concurrentiel ;
- permet la mise à jour régulière et le renforcement des exigences de sûreté, y compris les normes et exigences internationales reconnues, selon la procédure de comitologie.

3. Questions essentielles et réponses de la Commission

Quel est le niveau de sûreté exigé ?

- 3.1 Deux maillons essentiels de nombreuses chaînes d'approvisionnement, à savoir les transports aériens avec les aéroports et les transports maritimes avec les ports maritimes, ont instauré des niveaux de sûreté rigoureux, sous la forme de règles et de mesures comprenant des spécifications détaillées et juridiquement contraignantes ainsi que des contrôles. L'adoption d'une approche analogue pour les autres maillons de la chaîne d'approvisionnement améliorerait sans aucun doute la sûreté de l'ensemble de la chaîne.
- 3.2. Cependant, la comparaison des transports maritimes et aériens avec la chaîne d'approvisionnement dans son ensemble fait apparaître des différences fondamentales. Les marchés des transports maritimes et aériens se caractérisent par un nombre limité d'opérateurs et par le fait, surtout, qu'ils exercent leurs activités dans des secteurs géographiques confinés et bien délimités qu'il est possible de contrôler. Ils sont habitués aux mesures de sûreté.
- 3.3. Pour les transports terrestres, l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement présente des caractéristiques très différentes. Plus d'un demi million d'entreprises⁶ sont actives dans le seul secteur des transports et des services auxiliaires, allant de grandes multinationales à de minuscules sociétés de services présentant une extrême diversité des cultures et des établissements commerciaux. Elles couvrent la Communauté entière. La plupart d'entre elles n'ont actuellement aucun dispositif de gestion de la sûreté et, de manière générale, les niveaux de sûreté commencent seulement à se développer.
- 3.4. Il conviendrait de sensibiliser davantage tous les acteurs intervenant dans la chaîne d'approvisionnement à l'intérieur de l'UE aux questions de sûreté. Le niveau de sûreté nécessaire peut être déterminé en fonction du type de marchandises transportées, de

⁶ Estimation d'après «L'énergie et les transports dans l'UE en chiffres», édition 2004, chapitre 3.1.12. Ce chiffre (pour l'UE-25) n'inclut pas les producteurs de marchandises qui sont au début de la chaîne d'approvisionnement. Leur inclusion porterait le total à quelque 4,7 millions d'entreprises dans la chaîne d'approvisionnement.

la position de l'opérateur dans la chaîne et de la vulnérabilité des infrastructures. L'adoption de nouvelles mesures de sûreté très contraignantes pour tous les opérateurs ferait s'effondrer la chaîne d'approvisionnement. Pourtant, un nombre croissant d'entreprises établissent leurs propres normes de gestion de la sûreté, non seulement pour protéger leurs propres opérations et leur propre marque, mais aussi comme moyen de sélectionner leurs partenaires dans la chaîne d'approvisionnement.

- 3.5. Compte tenu des considérations qui précèdent, il est donc impossible dans la pratique d'établir, en une seule opération globale, des règles et mesures de sûreté de la chaîne d'approvisionnement pour les transports terrestres qui soient comparables à celles établies pour les transports aériens et maritimes. Il est en revanche plus réaliste d'établir un cadre d'exigences minimales de sûreté, susceptible d'évoluer progressivement en fonction des progrès technologiques et de l'évolution des risques, afin de garantir des niveaux de sûreté satisfaisants dans un environnement opérationnel.

Les règles de sûreté s'appliquent-elles uniquement aux marchandises transportées en conteneurs ?

- 3.6. Il est vrai que la plupart des initiatives et des discussions actuelles sont centrées sur le transport intermodal par conteneurs, à la fois au niveau national et international et au niveau de certaines entreprises. Cela se comprend, vu les craintes d'utilisation abusive des conteneurs pour le trafic d'armes destinées à des terroristes, voire comme véhicule de livraison d'une arme chimique, biologique, radiologique ou nucléaire.
- 3.7. Ceci étant, les conteneurs ne sont pas les seules cibles possibles. Le commerce intra-européen repose sur différentes unités de chargement qui sont toutes soumises aux mêmes risques d'intervention terroriste. Les mêmes craintes s'appliquent en fait à tous les types de transport de fret dont l'utilisation, d'une manière ou d'une autre, risque d'être détournée.

Les règles de sûreté s'appliquent-elles à des secteurs spécifiques ou à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement ?

- 3.8. Il est tentant de concentrer les efforts sur l'amélioration des niveaux de sûreté de la chaîne d'approvisionnement dans un nombre limité de secteurs clés clairement identifiés : développement de dispositifs améliorant la résistance des scellés contre les manipulations frauduleuses ; renforcement des règles d'accès dans la plupart des centres de logistique et instauration, par de nombreux opérateurs, d'une procédure de vérification des antécédents des employés et d'utilisation de badges d'identification. Les entreprises sont davantage conscientes des risques.
- 3.9. Tous ces progrès sont accueillis avec satisfaction. Mais leur portée est limitée et ils n'offrent pas l'approche systématique qui est nécessaire, au niveau de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement, pour réagir le plus rapidement et le plus efficacement possible aux risques de menaces terroristes.
- 3.10. La chaîne d'approvisionnement se compose d'un certain nombre d'opérations - qui commencent sur le site de production et se terminent au point de livraison des marchandises - et des procédures qui les accompagnent. Ces opérations sont interdépendantes, tout comme les opérateurs qui les effectuent. Tous les éléments

distincts, y compris les flux d'information, doivent s'assembler pour garantir des niveaux élevés de sûreté tout au long de la chaîne d'approvisionnement.

- 3.11. Or, le renforcement de la sûreté dans des secteurs clés bien définis risque d'avoir un impact réduit s'il est isolé. L'introduction de scellés sûrs, par exemple, serait peu utile si elle ne s'accompagnait pas d'une évolution adéquate, au niveau par exemple du comportement du personnel en ce qui concerne les mesures de sûreté. En effet, un maillon totalement sûr de la chaîne d'approvisionnement multi-opérateurs, avec un dispositif de sûreté spécifique d'une importance primordiale, perdrait son atout de sécurisation si l'on autorisait qu'un autre maillon de la chaîne, avec d'autres dispositifs de sûreté, reste non sécurisé. Au niveau international, seules les chaînes d'approvisionnement intégralement sûres peuvent être reconnues. La multitude de dispositifs spécifiques de sûreté exige des dispositions taillées sur mesure pour répondre aux spécificités des opérateurs et des chaînes d'approvisionnement.
- 3.12. Par conséquent, il est jugé plus approprié de se focaliser sur l'établissement d'un cadre de sûreté communautaire pour la chaîne d'approvisionnement, plutôt que d'opter pour une approche fragmentée. Ce choix n'exclut nullement des exigences minimales précises à l'échelle communautaire, voire des règles détaillées pour certains secteurs. Comme expliqué plus loin, le cadre devrait contenir ce type d'exigences minimales pour tous les maillons distincts de la chaîne d'approvisionnement, ainsi que des règles techniques spécifiques lorsque cela se justifie. Dans tous les cas, néanmoins, le cadre devrait pouvoir être aisément et régulièrement mis à jour.
- 3.13. Un cadre procurerait une orientation aux opérateurs, qui réalisent souvent des investissements considérables pour relever leur niveau de sûreté.

Qui devrait être responsable de la sûreté ?

- 3.14. Il faut déterminer si l'un des opérateurs concernés devrait être responsable de la sûreté de la chaîne entière d'approvisionnement ou si chaque opérateur devrait être responsable de la sûreté de sa partie de la chaîne. Ce point est important car la chaîne d'approvisionnement comprend un nombre considérable d'opérateurs.
- 3.15. La chaîne d'approvisionnement commence en principe sur le site de fabrication, lorsque l'on prépare l'expédition des marchandises. Elles peuvent être chargées dans des conteneurs ou être emballées sous une autre forme. Elles peuvent être collectées sur le site de fabrication pour être transportées par un mode de transport unique jusqu'à leur destination finale. Elles peuvent être acheminées vers des entrepôts, des zones de stockage ou des terminaux intérieurs, dans lesquels elles peuvent passer à un autre mode de transport. L'opération peut faire intervenir des transitaires et des agents ou des courtiers. Chaque maillon de la chaîne d'approvisionnement est associé à des procédures d'information souvent sophistiquées.
- 3.16. Il est tentant de faire supporter à un opérateur unique la responsabilité de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement tout entière. Cela serait simple. Mais cela ne refléterait pas la réalité du marché. Il peut arriver que des fabricants spécialisés, en raison de la taille et du type de leurs opérations, effectuent - ou en tout cas contrôlent intégralement - les opérations de transport. Il est possible de bien établir leur responsabilité pour la sûreté de la chaîne entière d'approvisionnement.

- 3.17. Cependant, dans les conditions commerciales habituelles, le fabricant n'effectue pas le transport de bout en bout. Ce sont des entreprises spécialisées qui s'en chargent : les sociétés de chemin de fer par exemple. Il arrive en effet souvent que les fabricants ne sachent pas, et n'aient même pas besoin de savoir, quel opérateur transporte leurs marchandises et par quel moyens. Ces considérations valent aussi pour les autres opérateurs de la chaîne d'approvisionnement. Ils peuvent contrôler plus d'un maillon de la chaîne, voire, plus rarement, la chaîne entière, à l'exception de la première phase sur le site de fabrication. Leur responsabilité peut donc couvrir plusieurs phases.
- 3.18. Ces réalités du marché amènent à une et une seule conclusion pratique : chaque opérateur de chaque maillon de la chaîne est responsable de la sûreté de ses propres activités, et uniquement de ces dernières. Les mesures de sûreté prises par chacun s'additionnent pour assurer la sûreté de la chaîne entière.
- 3.19. L'analyse de la chaîne d'approvisionnement indique quatre groupes d'activités, qui présentent chacun leurs propres caractéristiques en matière de sûreté :
- la préparation et l'expédition de marchandises à partir du lieu de production;
 - le transport de marchandises;
 - le transit de marchandises;
 - l'entreposage, le stockage et les opérations dans les terminaux intérieurs.

Comment les concepts européens existants peuvent-ils être utilisés pour renforcer la sûreté de la chaîne d'approvisionnement ?

- 3.20. La réglementation douanière communautaire⁷ utilise le concept d'«opérateur économique agréé». Les opérateurs qui se conforment à certains critères de fiabilité peuvent se voir décerner le statut d'«opérateur économique agréé», qui leur permet de bénéficier de facilités pour les contrôles douaniers liés à la sûreté et à la sécurité, et/ou de simplifications douanières prévues au titre de la réglementation douanière. Ces dernières ont une valeur commerciale particulière pour les opérateurs qui peuvent alors contrôler leur flux de matières selon leurs propres besoins.
- 3.21. En vertu de la réglementation communautaire régissant la sûreté dans les aéroports⁸, un «agent habilité» ou un transporteur aérien peut reconnaître un expéditeur comme «expéditeur connu» si ce dernier répond à certains critères relatifs à la sûreté. En conséquence, les cargaisons provenant d'un «expéditeur connu» sont dispensées de certains contrôles de sûreté.
- 3.22. Ces deux concepts reposent sur le principe sous-jacent que les opérateurs qui se conforment volontairement à certaines exigences et qui ont été contrôlés par les autorités devraient bénéficier de certaines facilités. Ils font l'objet d'inspections régulières. Un concept identique, avec les modifications qui s'imposent, peut

⁷ Règlement (CE) n° 648/2005, JO L 117 du 4.5.2005, p. 13.

⁸ Règlement (CE) n° 2320/2002, JO L 355 du 30.12.2002, p. 1.

s'utiliser pour la sûreté de la chaîne d'approvisionnement : le concept d'«opérateur sûr».

- 3.23. Des exigences minimales spécifiques devraient être fixées pour les opérateurs intervenant dans les quatre groupes d'activités :
- la préparation et l'expédition de marchandises à partir du lieu de production;
 - le transport de marchandises;
 - le transit de marchandises;
 - l'entreposage, le stockage et les opérations dans les terminaux intérieurs.
- 3.24. L'établissement dans les États membres d'un système instaurant un statut d'«opérateur sûr» permettrait aux opérateurs intervenant dans la chaîne d'approvisionnement de prouver qu'ils respectent les exigences de sûreté minimales. Le statut d'«opérateur sûr» serait octroyé aux opérateurs dont il est établi qu'ils se conforment aux exigences. À cet effet, les États membres peuvent se servir de systèmes ou de procédures existants, ou souhaiter créer un système spécifiquement dédié à la sûreté de la chaîne d'approvisionnement. La mise en oeuvre nécessitera des vérifications ; la confiance ne peut exister sans vérification.
- 3.25. Le système sera mis en oeuvre à titre volontaire, car il est impossible pour les innombrables opérateurs de la chaîne d'approvisionnement de mettre en oeuvre les exigences minimales spécifiques, et impossible pour les États membres de garantir la bonne vérification de cette mise en oeuvre. Aucun opérateur ne sera forcé de participer au système d'«opérateur sûr».
- 3.26. Afin de maintenir l'intégrité du marché commun, chaque État membre sera tenu de reconnaître le statut d'«opérateur sûr» octroyé par un autre État membre, lorsque ledit «opérateur sûr» exerce des activités sur son territoire.
- 3.27. Lorsque la situation le justifie, les États membres peuvent décider de limiter aux «opérateurs sûrs» l'accès aux installations et aux infrastructures.

Quels sont les avantages du système instaurant un statut d'«opérateur sûr» ?

- 3.28. Le succès de la mise en oeuvre du système d'«opérateur sûr» repose sur des avantages pratiques concrets pour les autorités et pour les opérateurs qui choisissent de réaliser les investissements financiers :

3.28.1. Utilisation des ressources publiques Les autorités responsables de la sûreté auraient la possibilité de concentrer les ressources dont elles disposent pour réaliser les contrôles sur les opérateurs qui ne participent pas au système, sans pour autant perdre leur droit de contrôler les «opérateurs sûrs» lorsque la situation le justifie. Cette approche a fait ses preuves lorsque les autorités douanières l'ont appliquée à leurs «opérateurs économiques agréés». Il y a tout lieu de croire que les autorités chargées de la sûreté trouveront un avantage à pouvoir travailler de manière plus ciblée.

3.28.2. Coordination à l'échelle européenne des efforts dans le domaine de la sûreté
Les autorités seront en mesure, pour la première fois, d'étudier des initiatives à l'échelle européenne en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement en se fondant sur une prise de conscience commune, sur des objectifs communs et sur des critères communs.

3.28.3. Interconnectivité avec la sûreté des transports maritimes et aériens
Les aéroports et les ports maritimes, y compris les équipements portuaires, qui sont soumis à une réglementation communautaire rigoureuse en matière de sûreté, peuvent avoir la certitude que les marchandises qui sont introduites dans leur périmètre par une chaîne d'«opérateurs sûrs» ont fait l'objet de mesures de sûreté adéquates tout le long de la chaîne. Ces opérateurs devraient bénéficier d'un traitement préférentiel, en étant autorisés par exemple à utiliser une procédure accélérée.

3.28.4. Reconnaissance à l'échelle européenne. La reconnaissance à l'échelle européenne du statut d'«opérateur sûr» décerné par une administration nationale présente des avantages pour les opérateurs et pour les États membres: l'opérateur jouit d'une reconnaissance sur tout le territoire de l'UE. Les États membres pourront se fier aux statuts décernés par d'autres États membres, sachant qu'ils auront été accordés sur la base de règles européennes uniformes, en appliquant les exigences de sûreté européennes minimales convenues.

3.28.5. Intégration dans la sûreté de la chaîne d'approvisionnement au niveau mondial. Avec des dispositions comparables en matière de sûreté, les autorités douanières chargées des contrôles de sûreté aux frontières extérieures, à la fois pour les exportations et les importations, reconnaîtront, pour leur propre système d'«opérateur économique agréé», le statut d'«opérateur sûr» délivré par l'autorité de sûreté de la chaîne d'approvisionnement. L'autorité de sûreté de la chaîne d'approvisionnement fera de même pour l'«opérateur économique agréé». Si la proposition jointe en annexe à la présente communication est mise en oeuvre, les travaux actuels des autorités douanières et les conditions prévues par la proposition conduiront à la compatibilité et à la reconnaissance mutuelle des systèmes. Le système d'«opérateur sûr» permettrait aux exportateurs européens de bénéficier des actuels régimes de facilitation des importations appliqués par les États-Unis, et anticipe également les développements au niveau international. En fait, un système européen pourrait devenir le modèle à suivre pour mettre rapidement en oeuvre, au niveau mondial, les recommandations élaborées par l'Organisation mondiale des douanes concernant la sûreté de la chaîne d'approvisionnement dans le monde.

3.28.6. Atout pour les entreprises. L'«opérateur sûr» peut démontrer à ses clients et à ses partenaires dans la chaîne d'approvisionnement qu'il est en mesure de préserver la chaîne contre des failles dans la sûreté. Il sera plus facile de repérer les partenaires commerciaux qui se montrent responsables et attentifs aux problèmes de sûreté, préférables à ceux qui ne s'en préoccupent pas.

3.28.7. Efficacité et résilience pour les entreprises. L'expérience acquise dans des secteurs adjacents mène à la conclusion que les opérateurs peuvent tirer des bénéfices de leur participation au système instaurant un statut d'«opérateur sûr». La mise en oeuvre du système CSI (initiative américaine sur la sécurité des conteneurs) dans le transport maritime, qui n'était cependant pas spécifiquement destiné à profiter

aux opérateurs, a incontestablement entraîné un certain nombre de retombées commerciales heureuses - citons notamment : systèmes opérationnels plus performants, meilleur contrôle et prévisibilité accrue des transport et des autres procédures, délais de traitement plus fiables, et diminution des pertes dues au vol. Selon les tendances qui ressortent de travaux de recherche récemment publiés⁹, le renforcement des mesures de sûreté entraînerait des avantages annexes dans une série de domaines pour plusieurs facteurs de coût, relatifs à la fois à la chaîne de transport et aux entreprises impliquées.

Un cadre communautaire est-il nécessaire ?

- 3.29. Les autorités des États membres souhaitent avoir la garantie que des exigences de sûreté minimales similaires s'appliquent dans tous les États membres et qu'elles sont effectivement mises en oeuvre. Après tout, dès le moment où le marché commun pour les opérateurs de la chaîne d'approvisionnement est une réalité, chaque administration nationale sera confrontée à des opérateurs qui ont obtenu le statut d'«opérateur sûr» dans un autre État membre et s'attendent à pouvoir bénéficier des facilités accordées aux opérateurs nationaux. Les administrations nationales doivent compter sur la mise en oeuvre uniforme des règles à travers l'Europe.
- 3.30. Même si un pourcentage élevé des opérations de transport restera toujours confiné aux frontières géographiques de l'Union européenne, une part importante des transports concerne aussi d'autres pays d'Europe ou des pays situés en dehors de l'Europe. Des pays non membres de l'Union européenne s'emploient déjà à accroître la sûreté de la chaîne d'approvisionnement. S'il est évident qu'étant donné la dimension extérieure, les autorités douanières des partenaires commerciaux de part et d'autre seront nécessairement impliquées, les systèmes nationaux de sûreté seront inévitablement examinés. Un système européen uniforme, mis en oeuvre dès que possible, est susceptible d'avoir une incidence considérable sur les développements dans les pays non membres de l'Union européenne, et certainement plus marquante qu'une mosaïque désorganisée de réglementations nationales.
- 3.31. Les aspects planétaires de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement font du cadre communautaire une nécessité.

4. Conclusion

La Commission considère qu'il faut poser un premier jalon en vue d'améliorer la sûreté de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Vu la taille et la complexité du marché, la ligne de conduite la plus appropriée consiste en un cadre à caractère volontaire, mais contrôlé, pour la sûreté de la chaîne d'approvisionnement dans les transports terrestres.

Le cadre stimulera l'interconnectivité entre les différents modes de transport et les opérateurs, améliorant ainsi la sûreté tout au long de la chaîne d'approvisionnement dans son ensemble. La «procédure accélérée» peut encourager les administrations

⁹ i.e. James B. Rice, Jr. et Philip W. Spayd, «Investing in Supply Chain Security: Collateral Benefits», mai 2005 (Massachusetts Institute of Technology) et Hau.L.Lee et Seungjin Whang, «Higher supply chain security with lower cost: Lessons from total quality management», International Journal of Production Economics, 2004.

nationales à renforcer la coopération entre les différentes institutions administratives et avec l'industrie, ce qui allège les charges administratives.

Le cadre doit être mis en place et pourra être approfondi au fil du temps en fonction de l'évaluation des risques pour la sûreté et de la manière dont il sera accepté par les opérateurs commerciaux. Il encouragera les opérateurs de la chaîne d'approvisionnement à introduire de nouveaux outils de gestion de la sûreté et à améliorer les outils existants conformément aux exigences minimales spécifiques.

Le caractère volontaire du système est sous-tendu par les avantages pratiques lors des contrôles de sûreté, y compris les contrôles effectués par les douanes. Il favorise les mesures innovatrices et permet aux participants d'accroître leur compétitivité.

La proposition n'exclut pas l'adoption de mesures rigoureuses s'il apparaît que le marché n'accepte pas l'approche proposée.

Pour ce qui est de l'aspect législatif, une proposition de règlement est jointe en annexe.

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Contexte de la proposition

• **Motivations et objectifs de la proposition**

Le Conseil de l'UE a établi que les transports constituent un secteur fondamental de la lutte qu'il mène contre le terrorisme. Il appelle donc au «renforcement de la sécurité de tous les modes de transport, notamment par le renforcement du cadre juridique et l'amélioration des mécanismes de prévention»¹⁰. La présente proposition est établie pour répondre aux besoins recensés et satisfaire la demande du Conseil.

• **Contexte général**

Ces dernières années, la sécurité des transports en Europe a connu des améliorations considérables : la sûreté aérienne et aéroportuaire ont fait l'objet d'un cadre européen¹¹; la sûreté des transports maritimes¹² et la sûreté portuaire¹³ ont été renforcées.

Il n'existe actuellement aucune réglementation couvrant l'intégralité de la chaîne d'approvisionnement pour les transports terrestres dans la Communauté. La chaîne d'approvisionnement se définit comme comprenant tous les transports et toutes les opérations et procédures relatives aux transports, depuis le site de production jusqu'au lieu de destination des marchandises.

• **Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

Il n'y a pas de disposition en vigueur dans le domaine de la proposition.

• **Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union**

La proposition est reliée à la législation en vigueur dans le domaine de la sûreté des transports. Elle est totalement compatible avec les mesures douanières visant à augmenter la sûreté des transports aux frontières extérieures, et appuie les objectifs de l'agenda de Lisbonne.

2. Consultation des parties intéressées et analyse d'impact

• **Consultation des parties intéressées**

Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants

En décembre 2003, les États membres, les associations de transport, les syndicats, et d'autres associations montrant un intérêt particulier pour le transport et la sûreté, comme des associations commerciales par exemple, ont été invités à s'exprimer sur la base d'un document

¹⁰ Déclaration sur la lutte contre le terrorisme du 25 mars 2004, Document du Conseil 7906/2004 du 29 mars 2004.

¹¹ Règlement (CE) n° 2320/2002, JO L 355 du 30.12.2002, p. 1.

¹² Règlement (CE) n° 720/2004, JO L 129 du 29.4.2004, p. 6.

¹³ Directive (CE) n° 65/2005, JO L 310 du 25.11.2005, p. 28.

de consultation. Les répondants représentent un éventail des industries qui sont à la fois directement et indirectement concernées par la sûreté des transports.

Une consultation ouverte sur l'internet a été organisée du 23 décembre 2003 au 27 février 2004. La Commission a reçu 65 réponses. Les résultats sont disponibles à l'adresse http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/security/intermodal/consultation_en.htm

La consultation ouverte sur l'internet a été suivie d'autres consultations avec les Etats membres et l'industrie dans le courant de 2004 et le premier semestre de 2005.

Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte

Les conclusions majeures de la consultation peuvent se résumer de la manière suivante :

- 1) la sûreté de la chaîne d'approvisionnement est devenue une question grave qui doit être examinée ;
- 2) les éventuelles mesures de sûreté de l'UE devraient être axées sur le terrorisme plutôt que sur la criminalité en général ;
- 3) l'évaluation des risques est importante et devrait être approfondie ;
- 4) il ne paraît pas possible de parvenir à garantir une sûreté absolue à moyen terme ;
- 5) les mesures doivent tenir compte des réalités du marché ;
- 6) les mesures devraient s'appliquer à l'ensemble de l'UE afin d'éviter toute distorsion entre les marchés et, dans la mesure du possible, à tous les modes de transport ;
- 7) un système à caractère volontaire est préconisé, du même type que l'«agent habilité» et l'«expéditeur connu».

Ces grandes conclusions sont dans le droit fil de l'approche de la Commission en matière de lutte contre le terrorisme¹⁴ et sont à la base de la proposition de la Commission.

• Obtention et utilisation d'expertise

La Commission a reçu des avis autorisés émanant de nombreuses sources : opérateurs, représentants des entreprises, experts et autorités en matière de sûreté et de transports dans les États membres.

• Analyse d'impact

D'autres options ont été étudiées. Une vaste étude externe, intitulée «The impact of possible European legislation to improve transport security», a dégagé les principes fondamentaux de la proposition qui offrent la meilleure rentabilité. L'étude est disponible à l'adresse : http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/security/intermodal/doc/2005_finalreport_impact_assessment_transport_security.pdf#pagemode=bookmarks

¹⁴ Voir notes 7, 9, 10, 11 et 12.

États membres

La proposition impose aux États membres l'obligation de mettre en place un système national d'octroi du statut d'«opérateur sûr» aux opérateurs candidats qui satisfont aux exigences minimales. Les États membres peuvent soit établir un nouveau système de sûreté et sécurité, soit recourir aux systèmes existants. La création d'un système national exigera certes des ressources financières, mais il devrait être possible d'exploiter des synergies avec les mesures de sûreté en vigueur. La proposition permet aux autorités nationales d'appliquer les systèmes sans coûts supplémentaires.

Branches

La proposition ne contient aucune mesure obligatoire pour les opérateurs de la chaîne d'approvisionnement. Le système d'«opérateur sûr» proposé est à caractère volontaire ; ses utilisateurs peuvent escompter bénéficier de facilités en matière de sûreté ainsi que de simplifications des contrôles douaniers, ils peuvent aussi se présenter comme opérateurs garantissant des niveaux élevés de sûreté pour approvisionner les partenaires de la chaîne qui exigent ces niveaux. Les opérateurs qui estiment que leurs activités ne requièrent pas de niveaux élevés de sûreté peuvent décider de ne pas participer au nouveau système.

Commission

Aucun, si ce n'est le rôle obligatoire de gardienne des Traités.

3. Éléments juridiques de la proposition

• **Résumé des mesures proposées**

La Commission propose que le Parlement européen et le Conseil adoptent dès que possible le règlement relatif au renforcement de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement. La proposition complète les autres mesures déjà en place dans le domaine de la sûreté des transports.

Les mesures requises pour renforcer la sûreté de la chaîne d'approvisionnement pour les transports terrestres seraient fondées sur les principes suivants:

- la sûreté de la chaîne d'approvisionnement exige un partenariat dynamique en matière de sûreté entre les autorités des États membres et le secteur industriel ;
- la sûreté de la chaîne d'approvisionnement complète les mesures de sûreté des transports déjà en place dans les secteurs de l'aviation et du transport maritime, concernant notamment les aéroports et les ports maritimes ;
- les États membres doivent établir des régimes nationaux visant à améliorer la sûreté de la chaîne d'approvisionnement qui soient compatibles les uns avec les autres ;
- un cadre à caractère volontaire doit être établi pour les opérateurs, fixant les exigences minimales que doivent respecter les opérateurs, dans les quatre catégories d'opérations recensées dans la chaîne d'approvisionnement, afin de se voir décerner le statut d'«opérateur sûr» ;

- les «opérateurs sûrs» devraient bénéficier des facilités d'une «procédure accélérée» en matière de sûreté et de la simplification des contrôles douaniers, ils jouiront d'une position plus avantageuse à l'égard de leurs partenaires commerciaux ;
- Les États membres doivent désigner une autorité compétente en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement, qui sera chargée d'octroyer le statut d'«opérateur sûr». Ils peuvent nommer à cette fin des organismes agréés en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement, à condition que ceux-ci remplissent certaines conditions spécifiques ;
- Les États membres doivent nommer un correspondant national pour la sûreté de la chaîne d'approvisionnement, chargé de la communication nécessaire avec les autres États membres et avec la Commission ;
- Le statut d'«opérateur sûr» octroyé par les autorités d'un État membre est reconnu par les autorités de tous les États membres.
- une procédure doit être définie pour adapter les dispositions au progrès technique.

- **Base juridique**

Article 71 et article 80, paragraphe 2, du traité

- **Principe de subsidiarité**

Le principe de subsidiarité s'applique dès lors que la proposition ne relève pas de la compétence exclusive de la Communauté. Les objectifs de la proposition ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres pour les raisons suivantes.

- Il est nécessaire de disposer de règles communes incluant un cadre commun pour lutter efficacement contre les risques liés au terrorisme international.
- L'achèvement du marché commun des transports, associé aux quatre libertés énoncées dans le traité, exige une approche européenne commune en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement. L'existence d'une multitude de systèmes nationaux différents en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement risquerait de recréer des frontières intérieures ;
- L'adoption d'initiatives isolées par un ou plusieurs États membres, aboutissant nécessairement à des niveaux de sûreté différents entre les États membres, serait inévitablement interprétée par les partenaires commerciaux de l'Europe comme une réticence à aborder les questions de sûreté ou serait utilisée pour mettre en concurrence un État membre avec un autre.

L'action communautaire pourra mieux réaliser les objectifs de la proposition. Un cadre à l'échelle européenne fixant des exigences minimales identiques pour les opérateurs de tous les États membres permettra de maintenir une approche commune en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement et d'éviter de "re-nationaliser" la sûreté de la chaîne d'approvisionnement.

La proposition se limite aux dispositions nécessaires pour un cadre à l'échelle communautaire:

- une approche identique, à caractère obligatoire pour les États membres afin d'établir le cadre communautaire commun nécessaire pour garantir le fonctionnement continu du marché des transports, et à caractère volontaire pour les opérateurs, mais soulignant clairement la nécessité pour tous les opérateurs de la chaîne d'approvisionnement d'améliorer la gestion de la sûreté ;
- des exigences minimales communes de sûreté pour les groupes d'opérateurs exerçant leur activité dans la chaîne d'approvisionnement pour les transports terrestres ; la reconnaissance mutuelle du statut d'«opérateur sûr», permettant ainsi à tous les «opérateurs sûrs» de bénéficier des facilités et simplifications au niveau national et écartant le risque de discrimination ;
- un système qui complète la réglementation douanière communautaire en vigueur et peut être actualisé de manière à tenir compte de l'évolution internationale, dans le domaine par exemple de la normalisation.

Par conséquent, la directive respecte le principe de subsidiarité.

• **Principe de proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité pour les raisons suivantes.

- La proposition est bâtie sur les réalités de la chaîne d'approvisionnement. Elle évite les mesures hautement normatives à grande échelle qui auraient été extrêmement difficiles, sinon impossibles, à mettre en oeuvre et à contrôler pour les États membres. Elle invite au contraire les opérateurs à s'investir dans la sûreté de la chaîne d'approvisionnement, en sachant que leur investissement est conforme à des exigences uniformes à l'échelle européenne et qu'il offre aux volontaires des facilités pour les contrôles de sûreté ainsi que des simplifications pour les éventuels obstacles d'ordre procédural;
- Les États membres, par le truchement du Conseil, ont reconnu la nécessité d'améliorer la sûreté de la chaîne d'approvisionnement ;
- Les États membres peuvent maintenir les coûts au niveau minimum. Les États membres seront tenus d'établir un système d'octroi du statut d'«opérateur sûr», pour lequel ils pourraient cependant s'inspirer des modèles déjà en place pour la sûreté des transports terrestres et les douanes. Ils peuvent demander l'assistance pratique des organismes agréés en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement. Ils peuvent souhaiter prendre la décision que la procédure d'octroi n'entraînera pas de coûts supplémentaires pour les autorités. Les autorités régionales et locales ne seront pas impliquées, sauf décision contraire d'un État membre.

Les coûts sont négligeables pour la Communauté : la Commission doit uniquement remplir ses fonctions en tant que gardienne du traité. Les opérateurs qui souhaitent investir dans des mesures de sûreté sauront dorénavant que leurs investissements répondent aux exigences à l'échelle communautaire. Selon les tendances qui ressortent de travaux de recherche récemment publiés, le renforcement des mesures de sûreté entraînerait des avantages annexes pour plusieurs facteurs de coût, relatifs à la fois à la chaîne de transport et aux entreprises impliquées.

- **Choix des instruments**

Instruments proposés : Règlement. Le choix d'un autre instrument aurait été inadéquat pour les raisons suivantes.

La Commission a examiné si elle devait proposer un règlement ou une directive. Le choix du règlement est dans le droit fil de la législation en matière de sûreté : pour le transport maritime, l'aviation et les aéroports. Il est conforme à la législation douanière qu'il pourrait compléter lorsque la chaîne d'approvisionnement répond à des exigences douanières.

Les risques de terrorisme international appellent une approche uniforme, parallèle et simultanée de la part des États membres pour établir un système qui contrecarre de manière efficace la menace terroriste. Un règlement est l'instrument le plus efficace.

Prise isolément, la proposition est très simple ; il n'est pas nécessaire d'établir des objectifs et des principes généraux susceptibles d'être étoffés par les États membres. Les éléments clés peuvent être mis en oeuvre immédiatement en vue de combler les lacunes de la sûreté et, si la base est un règlement, sans nécessiter de législation nationale d'exécution.

Un règlement était donc l'option la plus appropriée.

4. Incidence budgétaire

aucune

5. Informations supplémentaires

- **Espace économique européen**

Le texte proposé présente de l'intérêt pour l'EEE; il convient par conséquent qu'il lui soit étendu.

- **Explication détaillée de la proposition**

La Commission propose de baser le règlement sur l'article 71 du traité CE, sans préjudice de la réglementation des États membres dans le domaine de la sûreté nationale et des mesures pouvant être prises sur la base du titre VI du traité sur l'Union européenne.

CONSIDÉRATIONS PARTICULIÈRES

Article premier :

Cet article définit l'objectif du règlement.

Article 2 :

Cet article définit la «chaîne d'approvisionnement».

Article 3 :

Cet article définit la portée du règlement.

Article 4 :

Cet article impose aux États membres l'obligation de désigner une autorité compétente en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement.

Article 5 :

Cet article impose aux États membres d'établir un système national permettant d'octroyer le statut d'«opérateur sûr» à des opérateurs de la chaîne d'approvisionnement.

Article 6 :

Cet article présente les avantages du statut d'«opérateur sûr» («procédure accélérée») et signale la possibilité de refuser qu'un «opérateur sûr» en bénéficie.

Article 7 :

Cet article impose l'obligation de reconnaissance mutuelle entre les États membres.

Article 8 :

Cet article définit les conditions dans lesquelles le statut d'«opérateur sûr» peut être octroyé.

Article 9 :

Cet article prévoit la possibilité de retirer ou de suspendre le statut d'«opérateur sûr».

Article 10 :

Cet article impose aux États membres d'établir des procédures pour l'octroi du statut, soit directement par une autorité publique, soit par le biais d'organismes agréés en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement, et de mettre la liste des «opérateurs sûrs» à la disposition des administrations nationales, des correspondants et de la Commission.

Article 11 :

Cet article prévoit de nommer un correspondant pour la sûreté de la chaîne d'approvisionnement, comme point de contact pour les États membres et la Commission.

Article 12 :

Cet article impose aux États membres d'assurer la surveillance adéquate et régulière de leur système national d'octroi du statut d'«opérateur sûr».

Article 13 :

Cet article stipule que les exigences techniques figurant dans les annexes du règlement peuvent être modifiées ou complétées selon la procédure prévue par la décision 1999/468/CE.

Article 14 :

Cet article stipule que la Commission sera assistée d'un comité composé de représentants des États membres.

Article 15 :

Cet article concerne la confidentialité des informations relatives à la sûreté.

Article 16 :

Cet article précise les modalités d'entrée en vigueur.

Annexes 1 à 4 :

Ces annexes détaillent les exigences que doivent satisfaire les expéditeurs, les entreprises de transport, les entreprises de transit, ainsi que les entrepôts, les installations de stockage ou les terminaux intérieurs, pour pouvoir obtenir le statut d'«opérateur sûr».

Annexe 5 :

Cette annexe précise les exigences applicables en ce qui concerne l'évaluation des risques effectuée par les opérateurs.

Annexe 6 :

Cette annexe détaille les conditions que doivent remplir les organismes agréés en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif au renforcement de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71,

vu la proposition de la Commission¹⁵,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹⁶,

vu l'avis du Comité des régions¹⁷,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité¹⁸,

considérant ce qui suit:

- (1) les incidents en matière de sûreté et le terrorisme comptent parmi les plus graves menaces qui soient pour les idéaux de démocratie et de liberté et les valeurs de paix, qui sont l'essence même de l'Union européenne.
- (2) Il convient de protéger la chaîne d'approvisionnement contre les incidents en matière de sûreté. Cette protection serait bénéfique pour les utilisateurs des transports, les travailleurs, l'économie et la société en général.
- (3) Le Conseil européen appelle au «renforcement de la sécurité de tous les modes de transport, notamment par le renforcement du cadre juridique et l'amélioration des mécanismes de prévention»¹⁹.
- (4) Dernièrement, des progrès considérables ont été accomplis en matière de sûreté des transports aériens²⁰ et maritimes²¹ en Europe. D'autres améliorations sont attendues suite à l'adoption récente de mesures de sûreté applicables aux ports²².

¹⁵ JO C du , p. .

¹⁶ JO C du , p. .

¹⁷ JO C du , p. .

¹⁸ JO C du , p. .

¹⁹ Déclaration sur la lutte contre le terrorisme du 25 mars 2004, Document du Conseil 7906/2004 du 29 mars 2004.

²⁰ Règlement (CE) n° 2320/2002, JO L 355 du 30.12.2002, p. 1.

- (5) Les niveaux de sûreté de la chaîne d'approvisionnement dans les domaines autres que ceux susmentionnés continuent de laisser à désirer en l'absence de réglementation communautaire.
- (6) Le niveau de sûreté de la chaîne d'approvisionnement pour les transports terrestres en Europe doit être accru. Pour ce faire, il convient d'adopter les mesures qui s'imposent dans le respect des règles de sûreté nationale applicables dans les États membres et des mesures qui pourraient être prises en vertu du Titre VI du traité sur l'Union européenne.
- (7) Ces mesures, quelles qu'elles soient, doivent tenir compte du fait que la chaîne d'approvisionnement se compose d'un grand nombre d'opérateurs et de modèles d'exploitation qui rendent malaisée l'application à court terme de mesures comparables à celles adoptées dans les domaines des transports maritimes et aériens.
- (8) Ces mesures doivent permettre à la fois une fluidité des échanges et un renforcement des exigences minimales de sûreté.
- (9) Il convient que les États membres adoptent un régime pour l'octroi du statut «d'opérateur sûr» à des opérateurs de la chaîne d'approvisionnement qui respectent des niveaux minimaux de sûreté. Ce régime doit être compatible avec les programmes en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement définis pour les chaînes d'approvisionnement mondiales.
- (10) Les opérateurs de la chaîne d'approvisionnement sont ceux relevant de l'une des catégories suivantes: préparation et expédition de marchandises à partir du lieu de production; transport de marchandises; transit de marchandises; entreposage, stockage et opérations dans les terminaux intérieurs.
- (11) Des exigences minimales de sûreté doivent être définies pour chaque groupe d'opérateurs de la chaîne d'approvisionnement. Les États membres peuvent prévoir des exigences plus strictes pour les opérateurs établis sur leur territoire.
- (12) Un régime instituant un statut d'«opérateur sûr» présenterait des avantages pour les autorités et pour les opérateurs commerciaux.
- (13) Un tel régime permettrait aux autorités responsables de la sûreté de concentrer leurs moyens de contrôle sur les opérateurs qui ne sont pas disposés à respecter les exigences minimales de sûreté, et cela dans le cadre d'un effort en matière de sûreté accompli à l'échelle communautaire.
- (14) Le statut d'«opérateur sûr» doit être reconnu dans l'ensemble de l'Union européenne.
- (15) Les États membres doivent accorder à ces «opérateurs sûrs» des facilités lors des contrôles de sûreté, simplifier ces contrôles aux frontières extérieures et recourir, lorsque c'est possible, à une procédure «accélérée», sans renoncer au droit d'effectuer des contrôles de sûreté à l'encontre des «opérateurs sûrs».

²¹ Règlement (CE) n° 720/2004, JO L 129 du 29.4.2004, p. 6.

²² Directive (CE) n° 65/2005, JO L 310 du 25.11.2005, p. 28.

- (16) Les «opérateurs sûrs» seraient en outre en mesure de montrer au marché leur capacité à préserver la chaîne contre des failles dans la sûreté, de se positionner favorablement par rapport aux autres opérateurs et de faire progresser les performances en matière de sûreté des échanges.
- (17) Chaque État membre devrait faire en sorte de mettre à la disposition des autorités des autres États membres et de la Commission une liste des «opérateurs sûrs».
- (18) Il convient que le statut d'«opérateur sûr» soit reconnu dans l'ensemble de l'Union européenne; cependant, un État membre qui l'a accordé pourrait le retirer s'il s'avère que l'opérateur a gravement contrevenu aux règles selon lesquelles il a été délivré. Le statut devrait avoir une durée de validité limitée mais être renouvelable. Un État membre pourrait refuser d'accorder des facilités et de simplifier les procédures s'il estime qu'un «opérateur sûr» auquel un autre État membre a accordé le statut ne satisfait pas aux exigences minimales de sûreté.
- (19) Des États membres pourraient désigner des organismes agréés en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement qui auraient pour tâche d'évaluer si un candidat au statut d'«opérateur sûr» satisfait aux conditions requises.
- (20) Il conviendrait que les États membres désignent une autorité compétente en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement.
- (21) Les États membres devraient nommer un correspondant servant de point de contact entre la Commission et les États membres.
- (22) Les États membres devraient contrôler que les opérateurs de la chaîne d'approvisionnement appliquent le système.
- (23) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission²³. Il conviendrait de définir une procédure pour adapter le présent règlement aux modifications des instruments internationaux et, selon les enseignements tirés de la pratique, pour adapter ou compléter les dispositions détaillées des annexes du présent règlement, sans modifier l'objet dudit règlement.
- (24) Les objectifs de la mesure proposée, c'est-à-dire l'adoption d'une approche commune de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement, l'établissement d'un système commun d'«opérateur sûr» et la nécessité de garantir la reconnaissance du statut d'«opérateur sûr» accordé au niveau national dans l'ensemble du marché commun des transports, peuvent, en raison de la portée européenne du présent règlement, être mieux réalisés au niveau communautaire. Par conséquent, la Communauté peut adopter des mesures en application du principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'il est énoncé dans le même article, le présent règlement se limite aux exigences minimales de sûreté requises pour atteindre les objectifs de sûreté de la chaîne d'approvisionnement et n'excède pas ce qui est nécessaire à cette fin,

²³ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objectif

1. Le présent règlement définit des règles communes en vue d'accroître la sûreté de la chaîne d'approvisionnement pour les transports terrestres face aux risques d'incidents en matière de sûreté.
2. L'objectif défini dans le paragraphe 1 doit être atteint de la manière suivante:
 - a) en établissant un système qui permet aux États membres d'octroyer le statut d'«opérateur sûr» à des opérateurs de la chaîne d'approvisionnement;
 - b) en définissant des exigences minimales de sûreté auxquelles les opérateurs doivent satisfaire pour obtenir le statut d'«opérateur sûr»;
 - c) en mettant en place des mécanismes de contrôle appropriés.

Article 2

Définition

Aux fins du présent règlement, on entend par «chaîne d'approvisionnement» toutes les procédures et tous les opérateurs prenant part à la préparation des opérations de transport et au transport terrestre de marchandises, depuis le lieu de production jusqu'au point de livraison à l'intérieur du territoire communautaire.

Article 3

Champ d'application

1. Le présent règlement a pour objet la sûreté de la chaîne d'approvisionnement et porte sur la sûreté des cargaisons, des opérations de transport et, le cas échéant, des infrastructures liées à la chaîne d'approvisionnement à l'intérieur du territoire de la Communauté européenne.
2. Les mesures prévues dans le présent règlement s'appliquent à tout opérateur prenant part à l'une des activités suivantes:
 - a) la préparation au transport et l'expédition de marchandises à partir du lieu de production;
 - b) le transport de marchandises;
 - c) le transit de marchandises;
 - d) l'entreposage, le stockage ou les opérations dans les terminaux intérieurs.

3. Le présent règlement est appliqué sans préjudice:
- a) des règles communautaires dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile²⁴;
 - b) des règles communautaires relatives à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires;²⁵
 - c) des règles communautaires relatives à la sûreté portuaire²⁶;
 - d) des règles communautaires et internationales relatives au transport de marchandises dangereuses²⁷ et de matières nucléaires²⁸;
 - e) de la réglementation douanière communautaire.²⁹

Article 4

Autorité compétente en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement

Les États membres désignent une autorité compétente en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement chargée de coordonner et de mettre en œuvre les mesures concernant la sûreté de la chaîne d'approvisionnement définies dans le présent règlement, et d'en contrôler l'application.

Article 5

«Opérateur sûr»

1. Dans un délai de 18 mois suivant l'adoption du présent règlement, les États membres établissent un système d'octroi du statut d'«opérateur sûr» aux opérateurs de la chaîne d'approvisionnement.
2. Un opérateur peut demander le statut «d'opérateur sûr» à condition qu'il prenne part à l'une des activités suivantes de la chaîne d'approvisionnement:
 - a) la préparation au transport et l'expédition de marchandises à partir du lieu de production;
 - b) le transport de marchandises;

²⁴ Règlement (CE) n° 2320/2002, JO L 355 du 30.12.2002, p. 1.

²⁵ Règlement (CE) n° 725/2004, JO L 129 du 29.4.2004, p. 6.

²⁶ Directive (CE) n° 65/2005, JO L 310 du 25.11.2005, p. 28.

²⁷ Directive 94/55/CE du Conseil du 21 novembre 1994 relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route, telle qu'elle a été modifiée (JO L 319 du 12.12.1994, p. 7). Directive 96/49/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative au rapprochement des législations des États membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (JO L 235 du 17.9.1996, p. 25). Directive 1999/36/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux équipements sous pression transportables, JO L 138 du 1.6.1999, p. 20.

²⁸ Directive 2003/122/Euratom du Conseil du 22 décembre 2003 relative au contrôle des sources radioactives scellées de haute activité et des sources orphelines, JO L 346 du 31.12.2003, p. 57.

²⁹ Règlement (CE) n° 648/2005, JO L 117 du 4.5.2005, p. 13).

- c) le transit de marchandises;
 - d) l'entreposage, le stockage ou les opérations dans les terminaux intérieurs.
3. La demande est adressée à l'autorité compétente en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement du pays dans lequel le candidat est établi.
 4. Le statut «d'opérateur sûr» atteste de la capacité de l'opérateur auquel il est octroyé à préserver la partie de la chaîne d'approvisionnement placée sous sa responsabilité de toute faille sur le plan de la sûreté.
 5. Les États membres informent la Commission européenne lorsque leur système d'octroi du statut «d'opérateur sûr» est en place.

Article 6

Les avantages liés au statut d'«opérateur sûr»

1. Les États membres autorisent les «opérateurs sûrs» à bénéficier de facilités et de procédures simplifiées en rapport avec les mesures de contrôle de la sûreté («traitement accéléré»).
2. Les facilités et les procédures simplifiées donnent la possibilité aux «opérateurs sûrs» d'acheminer leurs cargaisons selon des procédures distinctes de celles appliquées aux opérateurs qui ne sont pas jugés sûrs. Elles prévoient des contrôles de sûreté moins stricts.
3. Les États membres peuvent vérifier l'authenticité du statut «d'opérateur sûr» auprès du correspondant compétent.
4. Un État membre peut refuser l'application de l'article 6, paragraphes 1 et 2, à un «opérateur sûr» d'un autre État membre s'il estime que cet opérateur contrevient gravement aux règles de sûreté. Il informe immédiatement les autres États membres et la Commission et porte l'affaire devant le comité institué en vertu de l'article 14. Les dispositions des articles 9 et 12 sont applicables.

Article 7

Reconnaissance mutuelle

Le statut d'«opérateur sûr» accordé dans un État membre est reconnu par les autorités de tous les États membres.

Article 8

Octroi du statut

1. Le statut d'«opérateur sûr» est accordé à un opérateur qui peut démontrer
 - a) qu'il a défini, mis en œuvre et documenté un système de gestion de la sûreté;
 - b) qu'il garantit que les moyens nécessaires pour faire face aux risques éventuels en matière de sûreté sont disponibles pour la partie de la chaîne d'approvisionnement dont il est responsable;
 - c) que son système de gestion de la sûreté peut être amélioré en permanence;
 - d) qu'il satisfait aux dispositions particulières énoncées dans les annexes;
 - e) qu'il satisfait aux dispositions des réglementations visées à l'article 3, paragraphe 3, lorsqu'elles sont applicables.
2. Le statut d'«opérateur sûr» est octroyé pour une période de trois ans. Cette période peut être renouvelée si l'«opérateur sûr» continue de satisfaire aux exigences minimales prévues par le présent règlement.
3. Dans le cas où un opérateur a obtenu le statut d'«opérateur économique agréé» conformément à l'article 5bis du règlement (CE) n° 648/2005³⁰, l'autorité compétente en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement considère que les critères décrits au paragraphe 1 sont respectés, à condition que les critères pour l'octroi du statut d'«opérateur économique agréé» soient identiques ou comparables.

Article 9

Retrait ou suspension du statut

1. Les États membres adoptent des règles autorisant le retrait du statut d'«opérateur sûr» lorsqu'ils estiment que l'opérateur contrevient gravement ou de manière répétée aux conditions selon lesquelles le statut a été attribué.
2. Le statut d'«opérateur sûr» peut aussi être retiré par suite de contrôles de conformité effectués en application de l'article 12.
3. Lorsque le statut d'«opérateur sûr» lui a été retiré, l'opérateur ne peut présenter une nouvelle demande qu'après un délai de deux ans.
4. Les États membres adoptent des règles permettant de suspendre le statut d'«opérateur sûr» lorsqu'ils estiment que l'opérateur contrevient d'une autre manière aux conditions selon lesquelles le statut a été accordé.

³⁰ JO L 117 du 4.5.2005, p. 13.

5. La suspension est levée lorsque l'autorité compétente en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement constate que les infractions n'existent plus.

Article 10

Procédures d'octroi

1. L'autorité compétente en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement est responsable de l'octroi du statut d'«opérateur sûr». Les États membres établissent un registre de tous les «opérateurs sûrs». Le registre est à la disposition des autorités et des correspondants des États membres compétents en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement et de la Commission.
2. Chaque «opérateur sûr» reçoit un numéro d'identification commençant par le code pays de l'État membre concerné.
3. Les États membres peuvent désigner des organismes agréés en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement aux fins visées au paragraphe 1. Les organismes agréés en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement satisfont aux conditions définies à l'annexe 6.

Article 11

Correspondants pour la sûreté de la chaîne d'approvisionnement

1. Les États membres désignent un correspondant pour la sûreté de la chaîne d'approvisionnement.
2. Le correspondant sert de point de contact avec la Commission et d'autres États membres, il facilite et suit l'application des mesures relatives à la sûreté de la chaîne d'approvisionnement et fournit des informations à ce sujet.

Article 12

Mise en œuvre et contrôle de conformité

Les États membres assurent un contrôle adéquat du système d'«opérateur sûr» et supervisent les organismes agréés en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement.

Article 13

Adaptation

Les dispositions des annexes peuvent être modifiées ou complétées par des dispositions techniques détaillées conformément à la procédure visée à l'article 14, sans modifier l'objet du présent règlement.

Article 14

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par un comité composé de représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE³¹ s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.
3. La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à un mois.
4. Le comité adopte son règlement intérieur.

Article 15

Confidentialité et diffusion des informations

1. Pour l'application du présent règlement, la Commission prend, conformément aux dispositions de la décision 2001/844/CE, CECA, Euratom de la Commission³², des mesures adéquates destinées à protéger les informations soumises à l'obligation de confidentialité auxquelles elle a accès ou qui lui sont communiquées par les États membres.
2. Les États membres prennent des mesures équivalentes dans le respect des législations nationales applicables.

Article 16

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

³¹ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

³² JO L 317 du 3.12.2001, p. 1.

ANNEXE 1

Expéditeur

(préparation des marchandises en vue de leur expédition et expédition à partir du lieu de production)

Le système de gestion de la sûreté d'un expéditeur doit, pour que ce dernier obtienne le statut d'«opérateur sûr», être basé sur une évaluation des risques et porter sur les aspects suivants:

Sûreté physique: tous les bâtiments et locaux doivent être protégés contre l'entrée de personnes non autorisées et contre les intrusions en provenance de l'extérieur. La sûreté physique passe par:

- des dispositifs de verrouillage des portes, fenêtres, portails et barrières intérieurs et extérieurs;
- l'éclairage des installations intérieures et extérieures, y compris les aires de stationnement;
- des aires de stationnement pour les véhicules particuliers distinctes des aires d'expédition et de chargement et des zones de fret;
- des systèmes de communication internes/externes permettant de contacter le personnel chargé de la sûreté ou les services locaux chargés de faire respecter les lois.

Contrôle des accès: l'accès non autorisé aux aires d'expédition et de chargement et aux zones de fret doit être interdit. Les contrôles doivent porter sur les aspects suivants:

- l'identification systématique, par des moyens très sûrs, de tous les employés, visiteurs et contacts d'affaires;
- des procédures permettant d'interpeller les personnes non autorisées ou non identifiées.

Sûreté administrative: les mesures applicables à la manutention des marchandises entrantes et sortantes comprennent la protection contre l'introduction, l'échange ou la perte de matières. La sûreté administrative est assurée de la manière suivante:

- un responsable de la sûreté est désigné pour surveiller l'entrée ou l'enlèvement de marchandises;
- les marchandises sont correctement étiquetées, pesées et comptées et sont accompagnées des documents requis;

- l'intégrité des scellés ou d'autres dispositifs de sûreté apposés sur les marchandises entrantes est contrôlée;
- des procédures sont définies pour l'apposition de scellés ou d'autres dispositifs de sûreté sur les marchandises sortantes;
- les marchandises manquantes et en excédent sont détectées et un rapport est établi à ce sujet;
- les mouvements de marchandises entrantes et sortantes sont retracés;
- les unités de chargement vides et pleines sont stockées de façon à empêcher que des personnes non autorisées y accèdent;
- des procédures sont mises en place pour traiter les anomalies ou les activités illégales découvertes ou suspectées par l'entreprise.

Sûreté du personnel: les entreprises doivent définir une procédure interne pour vérifier minutieusement les candidatures des postulants à l'embauche, dans le plein respect de la législation en matière d'égalité de traitement et de protection des données personnelles. Cette procédure interne peut prévoir des vérifications des antécédents et d'autres tests en fonction des tâches particulières assignées à l'employé en question.

Procédures documentaires: les entreprises doivent s'assurer que les documents sont complets, lisibles, précis et présentés en temps voulu.

Sûreté des systèmes d'information: toutes les procédures d'information exécutées dans le cadre des opérations de la chaîne d'approvisionnement doivent être sécurisées.

Programmes d'éducation et de formation: les employés doivent être sensibilisés aux questions de sûreté grâce à un programme leur apprenant à reconnaître les risques possibles liés à la sûreté, à conserver l'intégrité du produit, à détecter les personnes n'ayant pas le droit d'accès et à réagir dans une telle situation. Ces programmes doivent encourager les employés à participer activement aux contrôles de sûreté.

ANNEXE 2

Transporteur

Le système de gestion de la sûreté d'une entreprise de transport doit, pour que celle-ci obtienne le statut d'«opérateur sûr», être basé sur une évaluation des risques et porter sur les aspects suivants:

Sûreté physique: tous les bâtiments, locaux et moyens de transport doivent être protégés contre l'entrée de personnes non autorisées et contre les intrusions en provenance de l'extérieur. La sûreté physique passe par:

- des dispositifs de verrouillage des portes, fenêtres, portails et barrières intérieurs et extérieurs;
- une clôture de périmètre et l'éclairage adéquat des installations intérieures et extérieures, y compris des aires de stationnement;
- une séparation des aires de stationnement pour les véhicules particuliers et des aires d'expédition et de chargement et des zones de fret;
- des systèmes de communication internes/externes permettant de contacter le personnel chargé de la sûreté ou les services locaux chargés de faire respecter les lois;

Contrôle des accès: l'accès non autorisé aux installations et moyens de transport doit être interdit. Les contrôles doivent porter sur les aspects suivants:

- l'identification systématique, par des moyens très sûrs, de tous les employés, visiteurs et contacts d'affaires;
- des procédures permettant d'interpeller les personnes non autorisées ou non identifiées.

Sûreté administrative: des procédures doivent être définies pour empêcher l'introduction de matières non accompagnées de documents à bord de moyens de transport et dans des cargaisons et empêcher l'entrée de personnes non autorisées. La sûreté administrative est assurée de la manière suivante:

- les cargaisons et le matériel connexe sont correctement étiquetés, pesés et comptés et sont accompagnés des documents requis;
- l'intégrité des scellés et des autres dispositifs de sûreté apposés sur les marchandises admises au transport est contrôlée;
- des procédures sont appliquées pour s'assurer que les scellés et les autres dispositifs de sûreté apposés sur les marchandises sont intacts lors de leur remise;

- un système de détection et de notification des manquants est mis en place;
- les mouvements des marchandises entrantes et sortantes et des moyens de transport sont suivis;
- des procédures sont mises en place pour traiter les anomalies ou les activités illégales découvertes ou suspectées par l'entreprise.

Lorsque des matières non accompagnées de documents sont découvertes ou lorsque des manipulations frauduleuses sont suspectées, une inspection physique des parties accessibles des moyens de transport ou des zones rapidement accessibles à proximité des moyens de transport est effectuée. Des procédures doivent être définies pour l'établissement de rapports dans de tels cas.

Sûreté du personnel: les entreprises doivent définir une procédure interne pour vérifier minutieusement les candidatures des postulants à l'embauche, dans le plein respect de la législation en matière d'égalité de traitement et de protection des données personnelles. Cette procédure interne peut prévoir des vérifications des antécédents et d'autres tests en fonction des tâches particulières qui seront assignées à l'employé en question.

Procédures documentaires: les entreprises doivent s'assurer que les documents sont complets, lisibles, précis et présentés en temps voulu.

Sûreté des systèmes d'information: toutes les procédures d'information exécutées dans le cadre des opérations de la chaîne d'approvisionnement doivent être sécurisées.

Sûreté des flux de marchandises: les entreprises peuvent, après avoir effectué une inspection de leur contenu, qualifier de sûres des cargaisons remises par des opérateurs «non sûrs». Dans l'hypothèse où une telle inspection n'est pas effectuée ou bien ne permet pas de considérer que la cargaison constitue un maillon d'une chaîne d'approvisionnement sûre, la «procédure accélérée» peut être refusée.

Programmes d'éducation et de formation: les employés doivent être sensibilisés aux questions de sûreté grâce à un programme leur apprenant à reconnaître les risques éventuels liés à la sûreté, à conserver l'intégrité du produit, à détecter les personnes n'ayant pas le droit d'accès et à réagir dans une telle situation. Ces programmes doivent encourager les employés à participer activement aux contrôles de sûreté.

ANNEXE 3

Transitaire

Le système de gestion de la sûreté d'une entreprise de transit doit, pour que celle-ci obtienne le statut d'«opérateur sûr», être basé sur une évaluation des risques et porter sur les aspects suivants:

Contrôle des accès: l'accès non autorisé aux installations doit être interdit. Les contrôles doivent permettre d'identifier avec certitude tous les employés, visiteurs et contacts d'affaires et d'interpeller les personnes non autorisées ou non identifiées.

Sûreté administrative: des procédures doivent être mises en place pour traiter les anomalies ou les activités illégales découvertes ou suspectées par l'entreprise.

Procédures documentaires: les entreprises de transit doivent mettre tout en œuvre pour faire en sorte que tous les documents fournis et utilisés pour le dédouanement des marchandises soient lisibles et protégés contre les échanges, ou contre la perte ou l'introduction d'informations erronées. Les procédures documentaires visent à garantir:

- la fiabilité des informations reçues: noms et adresses de l'expéditeur et du destinataire, identité du premier et du deuxième opérateur à notifier, description, poids, quantité et unité de mesure (par exemple, boîtes, cartons, etc.) de la cargaison;
- l'enregistrement des marchandises manquantes et excédentaires et l'établissement d'un rapport et la conduite d'une enquête à ce sujet;
- le suivi des mouvements des marchandises entrantes et sortantes;
- la protection de l'accès aux ordinateurs et des informations.

Sûreté du personnel: les entreprises doivent définir une procédure interne pour vérifier minutieusement les candidatures des postulants à l'embauche, dans le plein respect de la législation en matière d'égalité de traitement et de protection des données personnelles. Cette procédure interne peut prévoir des vérifications des antécédents et d'autres tests en fonction des tâches particulières qui seront assignées à l'employé en question.

Procédures documentaires: les entreprises doivent s'assurer que les listes de chargement, les manifestes et les autres documents de transport sont complets, lisibles, précis et présentés en temps voulu.

Sûreté des systèmes d'information: toutes les procédures d'information exécutées dans le cadre des opérations de la chaîne d'approvisionnement doivent être sécurisées.

Sûreté des flux de marchandises: les entreprises peuvent, après avoir effectué une inspection de leur contenu, qualifier de sûres des cargaisons remises par des opérateurs «non sûrs». Dans l'hypothèse où une telle inspection n'est pas effectuée ou bien ne permet pas de considérer que la cargaison constitue un maillon d'une chaîne d'approvisionnement sûre, la «procédure accélérée» peut être refusée.

Programmes d'éducation et de formation: les employés doivent être sensibilisés aux questions de sûreté grâce à un programme leur apprenant à reconnaître les risques éventuels liés à la sûreté, à conserver l'intégrité des marchandises, à détecter les personnes n'ayant pas le droit d'accès et à réagir dans une telle situation. Ces programmes, qui doivent encourager les employés à participer activement aux contrôles de sûreté, doivent prévoir:

- une reconnaissance des employés participant activement aux contrôles de sûreté;
- une formation en matière de fraude documentaire et de contrôles de la sécurité informatique.

ANNEXE 4

Entreposage, stockage ou opérations dans les terminaux intérieurs (y compris les ports intérieurs*)

Le système de gestion de la sûreté d'une entreprise gérant des entrepôts, des installations de stockage, des terminaux intérieurs ou un port intérieur doit, pour que cette entreprise obtienne le statut d'«opérateur sûr», être basé sur une évaluation des risques et porter sur les aspects suivants:

Sûreté physique: tous les bâtiments doivent être construits dans des matériaux qui les protègent contre l'entrée de personnes non autorisées et contre les intrusions en provenance de l'extérieur. La sûreté physique passe par:

- des dispositifs de verrouillage des portes, fenêtres, portails et barrières intérieurs et extérieurs;
- l'éclairage des installations intérieures et extérieures, y compris les aires de stationnement;
- une séparation des aires de stationnement pour les véhicules particuliers et des aires d'expédition et de chargement et des zones de fret;
- des systèmes de communication internes/externes permettant de contacter le personnel chargé de la sûreté ou les forces de police locales.

Contrôle des accès: l'accès non autorisé aux installations doit être interdit. Les contrôles doivent porter sur les aspects suivants:

- l'identification systématique, par des moyens très sûrs, de tous les employés, visiteurs et contacts d'affaires;
- des procédures permettant d'interpeller les personnes non autorisées ou non identifiées.

Sûreté administrative: des procédures doivent être définies pour éviter que des matières non accompagnées de documents soient introduites dans les entrepôts, les installations de stockage ou les terminaux intérieurs (y compris les ports intérieurs). La sûreté administrative est assurée de la manière suivante:

- un responsable de la sûreté est désigné pour surveiller l'entrée ou l'enlèvement de marchandises;
- vérification, à partir du manifeste, que les marchandises et le matériel connexe sont correctement étiquetés, pesés et comptés et sont accompagnés des documents requis;

- l'intégrité des scellés et des autres dispositifs de sûreté apposés sur les marchandises entrantes est contrôlée;
- des procédures sont définies pour l'apposition de scellés et d'autres dispositifs de sûreté sur les marchandises sortantes;
- des procédures sont mises en place pour détecter les marchandises manquantes et en excédent et faire rapport à ce sujet;
- des procédures sont mises en place pour traiter les anomalies ou les activités illégales découvertes ou suspectées par l'entreprise;
- les unités de chargement vides et pleines sont stockées de façon à empêcher que des personnes non autorisées y accèdent;
- l'accès aux marchandises et aux emballages vides est interdit.

Sûreté du personnel: les entreprises doivent définir une procédure interne pour vérifier minutieusement les candidatures des postulants à l'embauche, dans le plein respect de la législation en matière d'égalité de traitement et de protection des données personnelles. Cette procédure interne peut prévoir des vérifications des antécédents et d'autres tests en fonction des tâches particulières qui seront assignées à l'employé en question.

Sûreté des systèmes d'information: toutes les procédures d'information exécutées dans le cadre des opérations de la chaîne d'approvisionnement doivent être sécurisées.

Sûreté des flux de marchandises: les entreprises peuvent, après avoir effectué une inspection de leur contenu, qualifier de sûres des cargaisons remises par des opérateurs «non sûrs». Dans l'hypothèse où une telle inspection n'est pas effectuée ou bien ne permet pas de considérer que la cargaison constitue un maillon d'une chaîne d'approvisionnement sûre, la «procédure accélérée» peut être refusée.

Programmes d'éducation et de formation: Les employés doivent être sensibilisés aux questions de sûreté grâce à un programme leur apprenant à reconnaître les risques éventuels liés à la sûreté, à conserver l'intégrité des marchandises, à détecter les personnes n'ayant pas le droit d'accès et à réagir dans une telle situation. Ces programmes doivent encourager les employés à participer activement aux contrôles de sûreté.

* Les dispositions du règlement (CE) n° 725/2004 ne s'appliquent pas

ANNEXE 5

Évaluation des risques

L'évaluation des risques concernant un opérateur doit permettre de définir un système de gestion de la sûreté. L'évaluation des risques doit prendre en compte la situation générale de l'entreprise, et non pas se baser sur une opération de transport particulière, et comporter au minimum les étapes suivantes:

Première étape – identifier les différents types de menaces par l'étude de:

- la couverture médiatique de la situation nationale et internationale ou des campagnes terroristes actuelles;
- l'avis des autorités de sûreté concernant le risque d'une attaque terroriste touchant des installations ou des opérations;
- l'intérêt que présentent les bâtiments, les opérations ou le personnel de l'entreprise pour une action terroriste;
- la possibilité de dommages collatéraux en raison de l'implantation de l'entreprise dans une zone à haut risque.

Deuxième étape – identifier ce qui doit être protégé et notamment comment ces éléments sont exposés à une attaque terroriste.

Troisième étape – définir les mesures à prendre pour réduire le risque jusqu'à un niveau acceptable.

ANNEXE 6

Conditions auxquelles doit satisfaire un organisme agréé en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement

Un organisme agréé en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement doit être en mesure de prouver:

- qu'il n'a jamais été condamné pour corruption ou fraude, qu'il s'agisse de l'organisme lui-même ou de ses employés;
- qu'il a les compétences voulues dans les domaines pertinents de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement;
- qu'il a une connaissance appropriée des opérations liées à la chaîne d'approvisionnement, notamment des exigences opérationnelles;
- qu'il a une connaissance suffisante des autres opérations en rapport avec la sûreté qui pourraient avoir une incidence sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement;
- qu'il est capable d'évaluer les risques pour la sûreté de la chaîne d'approvisionnement;
- qu'il peut maintenir et améliorer le niveau de connaissances spécialisées de son personnel en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement;
- qu'il peut veiller à ce que son personnel soit toujours digne de confiance;
- qu'il peut maintenir des mesures appropriées pour éviter la divulgation non autorisée de toute information sensible liée à la sûreté, ou l'accès non autorisé à une telle information;
- qu'il connaît les règles de sûreté de la législation nationale et internationale pertinente;
- qu'il connaît les menaces actuelles contre la sûreté et leurs différentes formes;
- qu'il possède des connaissances nécessaires en matière d'identification et de détection des armes et des substances et engins dangereux;
- qu'il possède les connaissances nécessaires en matière d'identification, sans discrimination, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté de la chaîne d'approvisionnement;
- qu'il connaît les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;
- qu'il connaît les équipements et systèmes de sûreté et de surveillance et leurs limites d'utilisation.

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. DÉNOMINATION DE LA PROPOSITION:

Règlement du Parlement européen et du Conseil relative à l'amélioration de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement

2. CADRE GPA/EBA (gestion/établissement du budget par activités)

Domaine(s) politique(s) concerné(s) et activité(s) associée(s):

Domaine(s) politique(s): Politique des transports terrestres, aériens et maritimes

Activité(s) : Mise en œuvre et suivi des mesures en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement.

3. LIGNES BUDGÉTAIRES

3.1. Lignes budgétaires [lignes opérationnelles et lignes connexes d'assistance technique et administrative (anciennes lignes BA)], y compris leurs intitulés:

06 02 03 02 Sécurité des transports

06 02 11 03 Comités

3.2. Durée de l'action et de l'incidence financière:

Indéfinie, débutant en 2008

3.3. Caractéristiques budgétaires (ajouter des lignes le cas échéant):

| Ligne budgétaire | Nature de la dépense | | Nouvelle | Participation AELE | Participation pays candidats | Rubrique PF |
|------------------|----------------------|------------|------------|--------------------|------------------------------|-------------|
| | DNO | CND | NON | NON | NON | NON |
| | DNO | CND | NON | NON | NON | NON |

4. RÉCAPITULATIF DES RESSOURCES

4.1. Ressources financières

4.1.1. Récapitulatif des crédits d'engagement (CE) et des crédits de paiement (CP)

en millions d'euros (à la 3ème décimale)

| Nature de la dépense | Section n° | | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 et suiv. | Total |
|----------------------|------------|--|------|------|------|------|------|---------------|-------|
|----------------------|------------|--|------|------|------|------|------|---------------|-------|

Dépenses opérationnelles³³

| | | | | | | | | | |
|---------------------------|-----|----|---|---|---|----|-----|---|-----|
| Crédits d'engagement (CE) | 8.1 | a) | 0 | 0 | 0 | 0. | 0,5 | 0 | 0,5 |
| Crédits de paiement (CP) | | b) | 0 | 0 | 0 | 0. | 0,5 | 0 | 0,5 |

Dépenses administratives incluses dans le montant de référence³⁴

| | | | | | | | | | |
|--|-------|----|---|---|---|---|---|---|---|
| Assistance technique et administrative – ATA (CND) | 8.2.4 | c) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|--|-------|----|---|---|---|---|---|---|---|

MONTANT TOTAL DE RÉFÉRENCE

| | | | | | | | | | |
|----------------------|--|-------|---|---|---|----|-----|---|-----|
| Crédits d'engagement | | a + c | 0 | 0 | 0 | 0. | 0,5 | 0 | 0,5 |
| Crédits de paiement | | b + c | 0 | 0 | 0 | 0. | 0,5 | 0 | 0,5 |

Dépenses administratives non incluses dans le montant de référence³⁵

| | | | | | | | | | |
|--|-------|----|---|---|-------|-------|-------|-------|-------|
| Ressources humaines et dépenses connexes (CND) | 8.2.5 | d) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Frais administratifs autres que les ressources humaines et coûts connexes, hors montant de référence (CND) | 8.2.6 | e) | 0 | 0 | 0,056 | 0,037 | 0,037 | 0,037 | 0,168 |

³³ Dépenses ne relevant pas du chapitre xx 01 du titre xx concerné.

³⁴ Dépenses relevant de l'article xx 01 04 du titre xx.

³⁵ Dépenses relevant du chapitre xx 01, sauf articles xx 01 04 et xx 01 05.

Total indicatif du coût de l'action

| | | | | | | | | |
|---|------------------------|---|---|-------|-------|-------|-------|-------|
| TOTAL CE, y compris coût des ressources humaines | a + c + d + e | 0 | 0 | 0,056 | 0,037 | 0,537 | 0,037 | 0,668 |
| TOTAL CE, y compris coût des ressources humaines | b + c + d + e | 0 | 0 | 0,056 | 0,037 | 0,537 | 0,037 | 0,668 |

Détail du cofinancement

Si la proposition prévoit un cofinancement de la part des États membres ou d'autres organismes (veuillez préciser lesquels), il convient de donner une estimation du niveau de cofinancement dans le tableau ci-dessous (des lignes supplémentaires peuvent être ajoutées, s'il est prévu que plusieurs organismes participent au cofinancement):

en millions d'euros (à la 3ème décimale)

| Organisme de cofinancement | | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 et suiv. | Total |
|------------------------------------|-------------------------------|------|------|------|------|------|---------------|-------|
| | f | | | | | | | |
| TOTAL CE avec cofinancement | a + c + d + e + f | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

4.1.2. Compatibilité avec la programmation financière

Proposition compatible avec la programmation financière existante.

Cette proposition nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée des perspectives financières.

Cette proposition peut nécessiter un recours aux dispositions de l'accord interinstitutionnel³⁶ (relatives à l'instrument de flexibilité ou à la révision des perspectives financières).

4.1.3. Incidence financière sur les recettes

Proposition sans incidence financière sur les recettes

Incidence financière - L'effet sur les recettes est le suivant:

³⁶ Voir points 19 et 24 de l'accord interinstitutionnel.

NB: toutes les précisions et observations relatives à la méthode de calcul de l'effet sur les recettes doivent figurer dans une annexe séparée.

en millions d'euros (à la 1ère décimale)

| Ligne budgétaire | Recettes | Avant l'action [Année n-1] | Situation après l'action | | | | | | | |
|------------------|-------------------------------|-------------------------------|--------------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------|--|--|
| | | | [Année n] | [n+1] | [n+2] | [n+3] | [n+4] | [n+5] ³⁷ | | |
| | a) Recettes en termes absolus | | | | | | | | | |
| | b) Modification des recettes | Δ | | | | | | | | |

(Décrire chaque ligne budgétaire de recettes concernée, en ajoutant le nombre approprié de lignes au tableau si l'effet s'exerce sur plusieurs lignes budgétaires.)

- 4.2. Ressources humaines en ETP (y compris fonctionnaires, personnel temporaire et externe) - voir détails au point 8.2.1.

| Besoins annuels | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---------------------|------|------|------|------|------|------|
| Total des effectifs | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

5. CARACTÉRISTIQUES ET OBJECTIFS

Des précisions relatives au contexte de la proposition sont exigées dans l'exposé des motifs. La présente section de la fiche financière législative doit contenir les éléments d'information complémentaires ci-après:

- 5.1. Réalisation nécessaire à court ou à long terme

Dans sa déclaration du 25 mars 2004 sur la lutte contre le terrorisme³⁸, le Conseil européen appelle au «renforcement de la sécurité de tous les modes de transport, notamment par le renforcement du cadre juridique et l'amélioration des mécanismes de prévention.» La présente proposition répond aux besoins recensés et à la demande du Conseil.

³⁷ Des colonnes supplémentaires doivent être ajoutées le cas échéant, si la durée de l'action excède 6 ans.

³⁸ Déclaration sur la lutte contre le terrorisme du 25 mars 2004, Document du Conseil 7906/2004 du 29 mars 2004.

Au cours des dernières années, l'Union européenne a fait des progrès considérables en matière de protection des opérations de transport contre les attaques terroristes. Il existe une législation européenne en matière de sûreté dans le domaine des transports maritimes et aériens, y compris des aéroports. Le processus législatif concernant la sûreté des ports maritimes est achevé. Il n'existe pas de législation européenne couvrant les maillons de la chaîne d'approvisionnement autres que ceux susmentionnés. La présente proposition comble les lacunes actuelles en matière de sûreté entre les différents modes de transport.

5.2. Valeur ajoutée de l'implication communautaire, compatibilité de la proposition avec d'autres instruments financiers et synergie éventuelle

Afin d'éviter que le marché commun des transports ne se rescinde en marchés nationaux en raison de l'application des réglementations nationales en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement, une approche communautaire s'impose comme dans le cas des transports maritimes, des ports maritimes, des transports aériens et des aéroports.

5.3. Objectifs, résultats escomptés et indicateurs connexes de la proposition dans le cadre de la gestion par activités

Aucun, si ce n'est le rôle actuel de gardienne des Traités.

5.4. Modalités de mise en œuvre (indicatives)

Indiquer ci-dessous la (les) modalité(s)³⁹ de mise en œuvre choisie(s).

í ***Gestion centralisée***

í directement par la Commission

í indirectement par délégation:

í à des agences exécutives

í à des organismes créés par les Communautés, tels que ceux visés à l'article 185 du règlement financier,

í à des organismes publics nationaux/organismes avec mission de service public.

í ***Gestion partagée ou décentralisée***

í avec des États membres

í avec des pays tiers

³⁹ Si plusieurs modalités sont indiquées, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques» du présent point.

†Gestion conjointe avec des organisations internationales (à préciser)

Remarques:

Aucune

6. **CONTRÔLE ET ÉVALUATION**

6.1. **Système de contrôle**

La Commission devra accomplir un travail de contrôle classique en tant que gardienne des Traités.

6.2. **Évaluation**

6.2.1. **Évaluation ex ante**

Dans sa déclaration du 25 mars 2004⁴⁰ sur la lutte contre le terrorisme, le Conseil définit le cadre politique indispensable pour la mise en œuvre de cette initiative de la Commission.

Une procédure de consultation a été engagée en 2004. Cette procédure a permis de préciser l'objet d'éventuelles mesures communautaires visant à renforcer la sûreté de la chaîne d'approvisionnement pour les transports terrestres en collaboration avec les États membres et les parties intéressées.

Il ressort de la procédure de consultation et de l'évaluation des incidences⁴¹ que des mesures communautaires devraient prendre en considération les éléments suivants:

- veiller à la sûreté de la chaîne d'approvisionnement consiste à envisager l'impensable. Les risques liés à la sûreté concernent les cargaisons, les modes de transport et les infrastructures. Les autorités publiques ne peuvent jamais garantir une sûreté absolue.
- De plus en plus d'entreprises définissent leurs propres règles en matière de sûreté. Leurs partenaires au sein de la chaîne d'approvisionnement doivent s'y conformer. Les prestataires de services de transport et les autres fournisseurs qui travaillent pour plusieurs clients sont soumis à de nombreuses évaluations qui sont inutiles, coûteuses et provoquent des perturbations.

⁴⁰ Déclaration sur la lutte contre le terrorisme du 25 mars 2004, Document du Conseil 7906/2004 du 29 mars 2004.

⁴¹ DNV Consulting, 'Study on the impacts of possible legislation to improve transport security'. Coûts imputables sur le budget 2004.

- La difficulté est d'atteindre le plus haut niveau possible de sûreté de la chaîne d'approvisionnement sans nuire aux échanges, tout en limitant autant que possible les contraintes administratives.
- Les autorités publiques et les entreprises doivent collaborer pour renforcer la sûreté de la chaîne d'approvisionnement. Le principe directeur est que les opérateurs qui se conforment volontairement à certaines exigences et qui ont été contrôlés par les autorités devraient bénéficier de certaines facilités et procédures simplifiées.
- Un cadre uniforme pour le fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement permettra d'atténuer la concurrence liée à la sûreté à l'intérieur de l'UE. La certification des entreprises peut être une solution.

6.2.2. Mesures prises à la suite d'une évaluation intermédiaire/ex post (enseignements tirés d'expériences antérieures similaires)

Les services de la Commission ont l'intention de commander une étude de l'évaluation de l'impact et de l'efficacité des mesures adoptées. Cette étude devra être conduite au cours de l'année 2010, puis tous les trois ans. Cette évaluation régulière est nécessaire pour permettre à la Commission de proposer, au travers de la procédure de comité, les modifications éventuellement nécessaires du système proposé. Le montant unitaire de chaque étude est évalué à 500 000 €.

6.2.3. Conditions et fréquence des évaluations futures

Voir point 6.2.2.

7. MESURES ANTIFRAUDE

En vertu de l'annexe 6 du règlement proposé, les responsables d'un organisme agréé en matière de sûreté de la chaîne d'approvisionnement doivent prouver que ni l'organisme, ni son personnel n'ont jamais été condamnés pour corruption ou fraude.

8. DÉTAIL DES RESSOURCES

8.1. Objectifs de la proposition en termes de coûts

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3ème décimale)

| (Indiquer intitulés des objectifs, actions et réalisations) | Type de réalisation | Coût moyen | 2006 | | 2007 | | 2008 | | 2009 | | 2010 | | 2011 | | TOTAL | |
|---|------------------------|---------------|--------------------------------|---------------|--------------------------------|-------------------|--------------------------------|-------------------|--------------------------------|-------------------|--------------------------------|-------------------|--------------------------------|-------------------|--------------------------------|-------------------|
| | | | Nbre de réalisat ions | Coût total | Nbre de réalisatio ns | Coût tota l |
| OBJECTIF OPÉRATIONNE L/N° 1⁴² | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Action 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Réalisation 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Réalisation 2 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Action 2. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Réalisation 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sous-total objectif 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| OBJECTIF OPERATIONNE L/N0.2¹ | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Action 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Réalisation 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sous-total objectif 2 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| OBJECTIF OPERATIONNE | | | | | | | | | | | | | | | | |

⁴²

Tel qu'il est décrit dans la partie 5.3.

8.2. Dépenses administratives

8.2.1. Effectifs et types de ressources humaines

| Types d'emplois | | Effectifs à affecter à la gestion de l'action par l'utilisation de ressources existantes et/ou supplémentaires (nombre de postes/ETP) | | | | | |
|--|-------------------|---|------|------|------|------|------|
| | | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
| Fonctionnaires ou agents temporaires ⁴³ (XX 01 01) | A*/AD | | | | | | |
| | B*, C*/AS T | | | | | | |
| Personnel financé ⁴⁴ au titre de l'art. XX 01 02 | | | | | | | |
| Autres effectifs ⁴⁵ financés au titre de l'art. XX 01 04/05 | | | | | | | |
| TOTAL | | | | | | | |

8.2.2. Description des tâches découlant de l'action

Sans objet.

8.2.3. Origine des ressources humaines (statutaires)

(Lorsque plusieurs origines sont indiquées, veuillez préciser le nombre de postes liés à chacune d'elles).

- Postes actuellement affectés à la gestion du programme à remplacer ou à prolonger
- Postes préalloués dans le contexte de l'exercice de SPA/APB pour l'année n
- Postes à demander lors de la prochaine procédure de SPA/APB
- Postes à redéployer en utilisant les ressources existantes dans le service concerné (redéploiement interne)
- Postes nécessaires pour l'année n, mais non prévus dans l'exercice de SPA/APB de l'année concernée

⁴³ Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

⁴⁴ Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

⁴⁵ Dont le coût est inclus dans le montant de référence.

8.2.4. Autres dépenses administratives incluses dans le montant de référence (XX 01 04/05 – Dépenses de gestion administrative)

en millions d'euros (à la 3ème décimale)

| Ligne budgétaire (n° et intitulé) | Année n | Année n+1 | Année n+2 | Année n+3 | Année n+4 | Année n+5 et suiv. | TOTAL |
|---|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------------------|-------|
| 1 Assistance technique et administrative (comprenant les coûts de personnel y afférents) | | | | | | | |
| Agences exécutives ⁴⁶ | | | | | | | |
| Autre assistance technique et administrative | | | | | | | |
| <i>intra muros</i> | | | | | | | |
| <i>extra muros</i> | | | | | | | |
| Total assistance technique et administrative | | | | | | | |

8.2.5. Coût des ressources humaines et coûts connexes non inclus dans le montant de référence

en millions d'euros (à la 3ème décimale)

| Type de ressources humaines | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|------|------|------|------|------|------|
| Fonctionnaires et agents temporaires (XX 01 01) | | | | | | |
| Personnel financé au titre de l'art. XX 01 02 (auxiliaires, END, agents contractuels, etc.) (indiquer la ligne budgétaire) | | | | | | |
| Coût total des ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence) | | | | | | |

Calcul - Se référer au point 8.2.1 le cas échéant

⁴⁶ Il convient de mentionner la fiche financière législative se rapportant spécifiquement à l'agence/aux agences exécutive(s) concernée(s).

8.2.6 Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence

en millions d'euros (à la 3ème décimale)

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | TOTAL |
|--|------|------|-------|--------|--------|--------|-------|
| XX 01 02 11 01 – Missions | | | | | | | |
| XX 01 02 11 02 – Réunions et conférences | | | | | | | |
| 01 02 11 03 - Comités obligatoires (27C730) | | | 0,056 | 0,0375 | 0,0375 | 0,0375 | 0,168 |
| XX 01 02 11 04 – Études et consultations | | | | | | | |
| XX 01 02 11 05 - Systèmes d'information | | | | | | | |
| 2 Total autres dépenses de gestion (XX 01 02 11) | | | | | | | |
| 3 Autres dépenses de nature administrative (préciser en indiquant la ligne budgétaire) | | | | | | | |
| Total des dépenses administratives autres que ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence) | | | 0,056 | 0,0375 | 0,0375 | 0,0375 | 0,168 |

Calcul – 3 réunions du comité des représentants en matière de sûreté de la chaîne d’approvisionnement pendant la première année - 2 réunions au cours des années suivantes. Remboursement des frais de voyage des experts nationaux estimé en moyenne à 25 fois 750€/expert