

Transports maritimes: amélioration de la sûreté des ports

2004/0031(COD) - 20/01/2009 - Document de suivi

Le présent rapport d'évaluation porte sur la mise en œuvre de la directive 2005/65/CE relative à l'amélioration de la sûreté des ports. L'objectif de cette directive est de compléter les mesures adoptées en 2004 avec le règlement (CE) n° 725/2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires.

En effet, le principal objectif du règlement est de mettre en œuvre des mesures communautaires visant à améliorer la sûreté des navires et des installations portuaires, face aux menaces d'actes illicites intentionnels. La directive, quant à elle, complète le dispositif prévu par le règlement en instaurant un système de sûreté dans toute l'enceinte portuaire dans le but de garantir un niveau de sûreté élevé et égal dans tous les ports européens.

L'objectif de la directive est d'améliorer la sûreté dans les zones portuaires qui ne sont pas couvertes par le règlement et de faire en sorte que le renforcement de la sûreté dans les ports vienne appuyer les mesures de sûreté prises en application du règlement, sans créer de nouvelles obligations dans les domaines déjà régis par le règlement. La directive s'applique à tous les ports situés sur le territoire des États membres, qui abritent une ou plusieurs installations portuaires faisant l'objet d'un plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé en vertu du règlement (CE) n° 725/2004.

La Commission n'ayant qu'une expérience relativement récente de l'application de la directive, **il est encore trop tôt pour procéder à une évaluation définitive de son impact.**

Bien qu'elle ait été adoptée avec un large soutien du Parlement européen et à l'unanimité du Conseil et malgré l'extension à 18 mois de la période de transposition en droit interne, la plupart des États membres concernés n'ont transposé la directive qu'après l'expiration de cette période, voire avec un retard significatif qui n'a pu être réduit que par l'ouverture de procédures d'infraction.

Cependant, l'impression globale qui se dégage, est que les principales dispositions de la directive, qui vont au-delà des obligations internationales, ont été intégrées dans les ordres législatifs et réglementaires du droit interne des États membres. Toutefois, **la mise en application pratique se heurte encore à des difficultés d'ordre organisationnel et fonctionnel au niveau des ports eux-mêmes.** Les administrations au niveau local n'ayant pas encore tous les éléments nécessaires à poursuivre la mise en œuvre pratique de la directive.

Les principales difficultés rencontrées tournent autour de **la définition du périmètre du port.** Celui-ci est défini, au cas par cas, selon les résultats et les informations résultant de l'évaluation de la sûreté portuaire. L'hétérogénéité des acteurs portuaires, la grande diversité de statuts juridiques des installations et des infrastructures portuaires, l'imbrication dans l'espace géographique du port de zones ne participant pas directement à son activité commerciale et la nécessité de devoir créer une synergie autour d'un objectif de sûreté qui soit compris et accepté par tous, sont autant d'éléments qui rendent longues et difficiles la réalisation des évaluations de sûreté portuaire.

Après le lourd travail de mise en place des dispositions destinées à améliorer la sûreté des navires et des installations portuaires associées auquel les États membres se sont pliés depuis 2004, ces derniers sont confrontés au défi de compléter leurs dispositifs de sûreté aux enceintes portuaires pour parvenir à garantir un niveau de sûreté élevé et égal dans tous les ports européens. Ce travail des États membres en vue

d'achever la transposition de la directive jusqu'aux derniers échelons locaux, doit se poursuivre non seulement pour compléter le cadre réglementaire de la sûreté maritime mais surtout pour renforcer la sûreté dans les zones d'activités maritimes et portuaires et pour assurer une protection maximale de ces activités à l'intérieur du périmètre de chaque port concerné.

Sur la base de ces conclusions, la Commission rappelle que la sûreté des ports et de leurs approches est essentielle pour assurer la sûreté globale du transport maritime. Dans ce contexte, il convient de **continuer à travailler à l'amélioration permanente des dispositifs** de prévention, de protection et de réaction à opposer aux nouvelles menaces relevant du terrorisme, de la piraterie ou encore de tout autre acte illicite intentionnel. A cette fin, le programme de travail pour la conduite des inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté maritime comportera systématiquement, à partir de 2009, un volet permettant de vérifier que les procédures pour le suivi de l'application de la directive ont été correctement mises en œuvre et appliquées.

De plus, la Commission propose **d'étudier les contraintes auxquelles sont confrontées les autorités compétentes dans la mise en œuvre des mesures de sûreté**. Cette étude devrait être en mesure de dresser une typologie objective des ports et d'examiner comment intégrer, au mieux des intérêts de tous les acteurs portuaires, les sujétions de la mise en place des nécessaires mesures de sûreté protégeant contre les actes illicites et leurs effets dévastateurs. Selon les caractéristiques identifiées de chaque type de port, il conviendra de rechercher les méthodologies les plus appropriées à assurer le nécessaire équilibre entre les principes fondamentaux de liberté et la mise en place des mesures essentielles à la prise en compte des vulnérabilités et aux réponses à apporter aux menaces, en vue d'assurer le meilleur degré de protection pour tous les utilisateurs des ports et des transports maritimes.