

Transports maritimes: amélioration de la sûreté des ports

2004/0031(COD) - 18/11/2013 - Document de suivi

La Commission a présenté son deuxième rapport d'évaluation sur la mise en œuvre de la directive 2005/65/CE sur relative à l'amélioration de la sûreté des ports. La directive a pour objectif principal de compléter les mesures adoptées en 2004 avec le règlement (CE) n° 725/2004 sur l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires.

Après un [premier rapport adopté le 20 janvier 2009](#), ce deuxième rapport expose les mesures engagées pour favoriser la mise en place de mesures de sûreté portuaire homogènes au niveau de l'Union, les progrès accomplis pendant la dernière période de référence de cinq ans et les problèmes encore persistants qui sont apparus au cours de la mise en œuvre.

A la fin de cette période d'évaluation, les principales dispositions de la directive avaient finalement été intégrées dans le droit interne de la grande majorité des États membres. Toutefois, leur mise en application pratique se heurtait encore à des difficultés d'ordre organisationnel et fonctionnel au niveau des ports eux-mêmes. La principale difficulté concernait **la définition du périmètre du port** au regard de la sûreté.

Pendant toute la période 2009-2013, la Commission a poursuivi son engagement de veiller à une meilleure mise en œuvre de la directive au travers d'initiatives d'assistance aux États membres et par des mesures de contrôle. La définition du périmètre du port a fait l'objet d'une attention toute particulière. La réalisation d'une étude sur les aspects techniques de la sûreté portuaire (TAPS II) a été confiée au Centre Commun de Recherche (JRC – Ispra).

Suivi des plans d'action pour l'achèvement de la mise en œuvre pratique de la directive : dès 2009, la Commission a mis en place un système lui permettant de recevoir, sur une base régulière, l'information des États membres sur la mise en œuvre de la directive.

Actuellement on peut considérer que 92% des évaluations ont bien été conduites et un peu **plus des deux tiers (70%) des plans de sûreté portuaire ont été établis et approuvés**. Les retards observés concernent essentiellement le Royaume-Uni, l'Espagne, la Grèce et l'Allemagne. Le manque de volonté de ces États membres à montrer leur détermination à conduire de façon prioritaire la mise en œuvre de la directive a amené la Commission à ouvrir des **procédures d'infraction**.

Conduite d'inspections effectuées par la Commission : les inspections menées à partir de 2012, tant au niveau des administrations nationales que directement sur un échantillon de ports, ont permis de constater que si le cadre général de la mise en œuvre de la directive est maintenant correctement posé, il existe **un décalage important entre les objectifs d'amélioration de la sûreté des ports et les résultats encore imparfaits constatés sur le terrain**.

Taille critique des ports : lors des entretiens avec les diverses parties prenantes, celles-ci considèrent souvent que la directive est généralement bien conçue pour les grands ports avec une forte activité commerciale mais qu'elle pose plus de difficultés à être adaptée aux petits ports. Sur base de l'évaluation de sûreté du port, le périmètre du port a très souvent (mais pas toujours) été défini comme coïncidant avec celui de l'installation portuaire.

Ainsi, sur les 1052 ports abritant une ou plusieurs installations portuaires faisant l'objet d'un plan de sûreté approuvé en vertu du règlement (CE) n° 725/2004, **586 ports ont été considérés comme relevant des dispositions de la directive, soit 55% des ports de l'Union européenne.**

Connaissance de la menace et sensibilisation des acteurs : le rapport souligne l'importance de faire connaître la politique générale de sûreté à l'ensemble des personnels du port (c'est-à-dire le personnel des entreprises portuaires mais aussi celui des entreprises extérieures participant à l'activité portuaire) et aux différents usagers du port. Les **actions de sensibilisation** sont des atouts importants à cet égard.

La Commission estime qu'une meilleure prise en compte des exigences relatives à la **formation des personnels** et à la réalisation des **exercices de sûreté portuaire** permettrait également d'améliorer le niveau général de connaissance nécessaire à la protection des ports.

Contrôle et surveillance des plans de sûreté portuaire : chaque État membre a développé son propre système de surveillance selon son organisation interne et ses ressources disponibles. Ce rôle de contrôle a été dévolu soit aux administrations centrales, soit aux administrations locales, soit encore à des équipes polyvalentes regroupant plusieurs corps administratifs (Transport, Police, Douanes, Capitaineries, etc.).

Les rapports des auditeurs mais aussi ceux des inspecteurs de la Commission, servent de base aux autorités nationales pour fournir conseil et assistance aux autorités compétentes des ports en vue de rectifier les défaillances relevées. Cette pratique doit être encouragée et développée.

Le rapport note toutefois que **certains États membres n'ont toujours pas mis en place les structures nécessaires** à assurer ce contrôle de conformité de façon régulière et appropriée. Des **moyens humains ou financiers** dévolus à ces tâches de surveillance devraient donc être mis en place dans les meilleurs délais.

En conclusion, la Commission estime que le travail d'évaluation de la mise en œuvre de la directive 2005/65/CE révèle que les mesures nécessaires pour parvenir à une application complète de l'ensemble des dispositions de la directive restent encore à améliorer dans la majorité des États membres. **La Commission va continuer à travailler avec les États membres pour améliorer la mise en œuvre de la directive.**

Cependant, l'expérience acquise dans le cadre du contrôle de la mise en œuvre de la directive indique que **des progrès importants ont été faits.** Le niveau de sûreté a augmenté dans les ports européens.

- Si l'impact de ces mesures est difficile à évaluer pour ce qui concerne la dissuasion d'actes terroristes, les autorités portuaires s'accordent à dire que les conséquences sont appréciables au regard des actes de contrebande, des vols et des actes de malveillance qui sont en nette diminution.
- Par ailleurs, la mise en place des mesures de sûreté ont souvent conduit à revoir l'organisation des ports, comme – par exemple - la circulation et le stockage des marchandises, les contrôles d'accès aux différentes parties du port ou la définition de zones d'accès restreint.

Dans les mois à venir, les États membres devront réexaminer les évaluations et les plans de sûreté portuaire. A cette fin, la Commission considère que la **méthodologie développée dans l'étude TAPS II** pourrait être utilisée pour redéfinir le périmètre des ports, incluant la nécessité de prendre dûment en compte le plan d'eau.

Par ailleurs, le programme de travail pluriannuel des inspections de la Commission va entrer dans **une phase de contrôle plus approfondi.** Il s'agira - par exemple : i) de poursuivre l'examen de la mise en œuvre et l'application des procédures prévues par les plans de sûreté portuaire à appliquer aux passagers et aux véhicules devant être embarqués sur des navires rouliers (qui sont par nature particulièrement vulnérables) ou, ii) de vérifier, que les États membres concernés coopèrent à l'évaluation de la sûreté

portuaire aux deux extrémités de la ligne maritime, dans le cas de services de transport maritime international.