





Informations de base	
<b>2004/0031(COD)</b> COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Transports maritimes: amélioration de la sûreté des ports  <b>Subject</b>  3.20.03 Transport maritime de personnes et fret 3.20.03.01 Sécurité maritime 3.20.09 Politique portuaire	

Acteurs principaux					
Parlement européen	<b>Commission au fond</b>		<b>Rapporteur(e)</b>	<b>Date de nomination</b>	
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme		HENNIS-PLASSCHAERT Jeanine (ALDE)	01/09/2004	
	<b>Commission pour avis</b>		<b>Rapporteur(e) pour avis</b>	<b>Date de nomination</b>	
	<b>ITRE</b> Industrie, recherche et énergie		CHICHESTER Giles (PPE-DE)	21/09/2004	
	<b>LIBE</b> Libertés civiles, justice et affaires intérieures		LA RUSSA Romano Maria (UEN)	13/09/2004	
	<b>Commission pour avis précédente</b>		<b>Rapporteur(e) pour avis précédent(e)</b>	<b>Date de nomination</b>	
	<b>ITRE</b> Industrie, recherche et énergie				
	<b>LIBE</b> Libertés civiles, justice et affaires intérieures		La commission a décidé de ne pas donner d'avis.		
	Conseil de l'Union européenne	<b>Formation du Conseil</b>		<b>Réunions</b>	<b>Date</b>
		Transports, télécommunications et énergie		2589	2004-06-10
Transports, télécommunications et énergie		2680	2005-10-06		
Commission européenne	<b>DG de la Commission</b>		<b>Commissaire</b>		

## Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
10/02/2004	Publication de la proposition législative	COM(2004)0076 	Résumé
25/02/2004	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
28/05/2004	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2004)0393 	Résumé
10/06/2004	Débat au Conseil		Résumé
15/09/2004	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
19/01/2005	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
08/02/2005	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0031/2005	
10/05/2005	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0168/2005	Résumé
10/05/2005	Résultat du vote au parlement		
10/05/2005	Débat en plénière		
06/10/2005	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
26/10/2005	Signature de l'acte final		
26/10/2005	Fin de la procédure au Parlement		
25/11/2005	Publication de l'acte final au Journal officiel		

## Informations techniques

Référence de la procédure	2004/0031(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/6/21163 RETT/5/20708

## Portail de documentation

## Parlement Européen







Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0031/2005	08/02/2005	

Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0168/2005 JO C 092 20.04.2006, p. 0020-0095 E	10/05/2005	Résumé
--------------------------------------------------------	--	-----------------------------------------------------	------------	--------

#### Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Projet d'acte final	03629/3/2005	26/10/2005	

#### Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2004)0076 	10/02/2004	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(2004)0393 	28/05/2004	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2005)2482	16/06/2005	
Document de suivi	COM(2009)0002 	20/01/2009	Résumé
Document de suivi	COM(2013)0792 	18/11/2013	Résumé
Document de suivi	COM(2019)0191 	25/04/2019	Résumé
Document de suivi	COM(2024)0192 	07/05/2024	

#### Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0954/2004 JO C 302 07.12.2004, p. 0023-0026	30/06/2004	
CofR	Comité des régions: avis	CDR0163/2004 JO C 043 18.02.2005, p. 0026-0034	30/09/2004	
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES1428/2004 JO C 120 20.05.2005, p. 0028-0029	27/10/2004	

#### Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	
Commission européenne	EUR-Lex	

## Transports maritimes: amélioration de la sûreté des ports

2004/0031(COD) - 10/05/2005 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement a adopté le rapport de Mme Jeanine **HENNIS-PLASSCHAERT** (ADLE, NL) visant à améliorer la directive sur la sécurité portuaire. À la suite des négociations entre le Conseil, la Commission et le Parlement, une série d'amendements de compromis ont été adoptés, évitant ainsi une deuxième lecture et devant assurer une entrée en vigueur plus rapide de cette législation.

L'élément clé de la directive consiste à définir les acteurs et les procédures qui sont déterminants pour l'amélioration de la sécurité portuaire. En vertu du principe de subsidiarité, les États membres devront déterminer les niveaux de sûreté applicables à chaque port ou à chaque partie d'un port. Ils accrédi­teront un agent de sécurité dans chaque port et pourront décider si la directive doit également s'appliquer à l'extérieur des ports. Enfin, ils auront la faculté de créer des comités de la sûreté portuaire chargés de fournir des conseils pratiques dans les ports soumis à la directive. A noter que les plans de sûreté portuaire devront être approuvés par l'État membre préalablement à leur mise en œuvre.

L'application efficace de normes de sécurité soulève d'importantes questions de financement. Le Parlement considère que ce financement ne devrait pas entraîner de distorsion de concurrence. Dans cette perspective, la Commission devrait présenter, d'ici le 30 juin 2006 au plus tard, les résultats d'une étude sur le coût des mesures découlant de la présente directive et, en particulier, sur la manière dont le financement sera partagé entre les pouvoirs publics, les autorités portuaires et les opérateurs.

Le Parlement demande enfin que la Commission soumette - trois ans après l'entrée en vigueur de la directive, et ensuite tous les cinq ans - un rapport d'évaluation de la directive, assorti le cas échéant de propositions de mesures supplémentaires.

## Transports maritimes: amélioration de la sûreté des ports

2004/0031(COD) - 26/10/2005 - Acte final

**OBJECTIF** : améliorer la sûreté des ports maritime en protégeant les personnes, les infrastructures et le matériel dans les ports contre les atteintes à la sûreté et leurs effets.

**ACTE LÉGISLATIF** : Directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'amélioration de la sûreté des ports.

**CONTENU** : la directive complète les mesures de sûreté introduites par le règlement 725/2004/CE relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, de manière à soumettre la totalité du port à un régime de sûreté. Afin d'obtenir une protection maximale des activités maritimes et portuaires, des mesures seront prises, couvrant chaque port à l'intérieur du périmètre défini par l'État membre concerné, et permettant par là même d'apporter aux mesures de sûreté prises en application du règlement 725/2004/CE l'effet bénéfique d'un renforcement de la sûreté dans les zones d'activité portuaire. Ces mesures s'appliqueront à tous les ports qui abritent une ou plusieurs installations portuaires soumises au règlement. Elles seront prises selon le niveau de risque de chaque port qui sera déterminé par une évaluation préalable.

Concrètement la directive prévoit :

- la définition d'un plan de sûreté dans chaque port déterminant, pour chacun des trois niveaux de sûreté: les procédures à suivre; les mesures à mettre en place; les actions à mener. Ces plans seront approuvés par l'État membre concerné avant leur mise en œuvre qui elle-même fera l'objet d'un suivi ;
- la désignation par les États membres d'une autorité de sûreté portuaire pour chaque port, chargée de préparer et mettre en œuvre des plans de sûreté portuaire fondés sur les résultats des évaluations de la sûreté portuaire ;
- la réalisation d'évaluations de la sûreté portuaire prenant en compte les particularités des différentes parties du port ainsi que, le cas échéant, les zones adjacentes si ces dernières ont une incidence sur la sûreté du port ;
- l'accréditation d'un agent de sûreté portuaire dans chaque port, servant de correspondant pour les questions relatives à la sûreté portuaire ;
- le réexamen, au moins une fois tous les cinq ans, des évaluations de la sûreté portuaire et des plans de sûreté portuaire ;
- la désignation d'organismes de sûreté reconnus aux fins prévues par la directive ainsi que la désignation d'un point de contact pour les aspects relatifs à la sûreté portuaire ;
- la mise en place par les États membres d'un système permettant d'exercer une surveillance appropriée et régulière plans de sûreté portuaire et de leur mise en œuvre ;
- l'instauration d'un régime de sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives.

Au plus tard le 15/12/2008, et ensuite tous les cinq ans, la Commission soumettra au Parlement européen et au Conseil un rapport d'évaluation.

**ENTRÉE EN VIGUEUR** : 15/12/2005.

**MISE EN OEUVRE** : 15/06/2007.

# Transports maritimes: amélioration de la sûreté des ports

2004/0031(COD) - 10/06/2004

Dans l'attente de l'avis du Parlement européen sur la proposition de directive, le Conseil a adopté une orientation générale sur ce dossier. Il incombera à la prochaine présidence de prendre des contacts avec le nouveau Parlement européen en vue de parvenir à un accord en première lecture dans le cadre de la procédure de codécision.

Les discussions ministérielles se sont tenues sur la base du texte de compromis de la présidence tenant compte des préoccupations exprimées par le Conseil européen de mars 2004 dans la déclaration sur la lutte contre le terrorisme après les tragiques événements du 11 mars 2004 à Madrid; celui-ci a en particulier 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".

Le texte de compromis approuvé par le Conseil concerne aussi les contrôles avant l'embarquement à bord des transbordeurs rouliers (article 7, paragraphe 3) sur la base de la proposition modifiée de la Commission.

En outre, en ce qui concerne la mise en œuvre de la directive elle-même, il a été unanimement convenu qu'il incombe aux États membres de mettre en place un système permettant d'exercer une surveillance appropriée et régulière des plans de sécurité portuaire et de leur mise en œuvre (article 14, paragraphe 1). La Commission maintient une réserve sur ce point, étant donné qu'elle préfère des contrôles communautaires en la matière.

# Transports maritimes: amélioration de la sûreté des ports

2004/0031(COD) - 28/05/2004 - Proposition législative modifiée

La Commission européenne a présenté une proposition modifiée de directive relative à l'amélioration de la sûreté des ports. La directive proposée complète le règlement 725/2004/CE relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, adopté en mars 2004, qui transpose les mesures de sûreté de l'OMI en droit communautaire. Son objectif 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. La directive ne crée pas de nouvelles obligations dans les domaines déjà régis par le règlement.

Dans la mesure où divers régimes de sûreté sont déjà en vigueur dans les ports des États membres, la présente proposition autorise le maintien des mesures et des structures existantes en la matière, à condition qu'elles soient conformes aux règles de la directive. Les mesures à prendre pour améliorer la sûreté des ports répondraient aux principes suivants :

- la sûreté des ports constitue le complément de la sûreté des transports maritimes et de l'interface navire/port et permet de renforcer ces mesures de sûreté par des mesures de sûreté applicables à la totalité de la zone portuaire ;
- une évaluation de la sûreté portuaire détermine les mesures à prendre, où et quand ;
- les niveaux de sûreté se différencient selon le degré de risque: normal, accru ou imminent ;
- un plan de sûreté portuaire décrit toutes les mesures et modalités d'amélioration de la sûreté du port ;
- une autorité de sûreté portuaire est chargée de définir et de mettre en œuvre les mesures de sûreté portuaire qui s'imposent en s'appuyant sur l'évaluation et le plan visés ci-dessus ;
- un agent de sûreté portuaire coordonne l'élaboration et la mise en œuvre du plan de sûreté du port ;
- un comité de la sûreté portuaire conseille l'autorité responsable ;
- des activités de formation et de contrôle concourent à la mise en œuvre des mesures nécessaires.

La proposition fait appel aux mêmes structures et organes de sûreté (évaluations de la sûreté, agents, etc.) que le règlement 725/2004/CE de manière à créer un régime de sûreté universel s'appliquant à l'ensemble de la chaîne logistique du transport maritime, depuis le navire jusqu'à l'interface entre le port et l'intérieur du pays, en passant par l'interface navire/port et toute la zone portuaire. Cette approche permet une simplification des procédures ainsi que des synergies en matière de sûreté.

La directive proposée invite les États membres à : définir les limites de leurs ports aux fins de la présente directive; veiller à ce que les évaluations de la sûreté portuaire et les plans de sûreté portuaire soient élaborés adéquatement ; déterminer et à communiquer les niveaux de sûreté utilisés, ainsi que les changements qui y sont apportés; désigner une autorité de sûreté portuaire pour chaque port ou groupe de ports. Il s'agit de l'autorité publique qui sera chargée de définir et de mettre en œuvre adéquatement les mesures de sûreté portuaire.

La proposition prévoit par ailleurs :

- la nomination d'un agent de sûreté portuaire pour chaque port afin d'assurer une coordination adéquate lors de l'élaboration, de la mise à jour et du suivi des évaluations de la sûreté portuaire et des plans de sûreté portuaire ;
- l'obligation générale d'instituer un comité consultatif de la sûreté portuaire, dont la composition devra être représentative de toutes les fonctions d'exploitation et de service public assurées par le port;

- la soumission d'évaluations de la sûreté portuaire et les plans de sûreté portuaire à des exigences minimales;
- la désignation de correspondants dans les États membres pour assurer la communication nécessaire tant avec les autres États membres qu'avec la Commission;
- des procédures d'inspection pour contrôler la mise en œuvre des mesures de sûreté portuaire;

une procédure d'adaptation de ses dispositions

#### IMPLICATIONS FINANCIÈRES :

Lignes budgétaires : 06 07 01 - Sûreté des transports ; 06 01 04 13 - Sûreté des transports (dépenses pour la gestion administrative) ;

Enveloppe totale de l'action : 4,671 mios EUR.

Période d'application : indéfinie, débutant en 2006.

Estimation globale pluriannuelle des dépenses :

- crédits d'engagement : 142.000 EUR en 2006 ; 126.000 EUR en 2007 et 2008 ; 126.000 EUR en 2009 et pour les exercices suivants, soit un total de 520.000 EUR ;

- assistance administrative : 150.000 EUR ;

- ressources humaines : 1,028 mios EUR en 2006 ; 991.000 EUR annuels de 2007 à 2009 et pour les exercices suivants, soit un total de 4,001 mios EUR.

## Transports maritimes: amélioration de la sûreté des ports

2004/0031(COD) - 10/02/2004 - Document de base législatif

OBJECTIF : instaurer et mettre en oeuvre des mesures communautaires visant à améliorer la sûreté des ports face à des menaces d'actions illicites intentionnelles. ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil. CONTENU : après les événements du 11 septembre 2001, l'Union européenne a renouvelé son soutien à la communauté mondiale en vue de mettre en place tous les moyens nécessaires pour lutter contre la menace terroriste. Dans le droit fil de cette déclaration, l'UE a élaboré une législation sur la sécurité aérienne et s'est intéressée au problème des filières terroristes utilisant le transport maritime international. La conférence diplomatique de l'OMI du 12 décembre 2002 a apporté des modifications à la convention SOLAS et, dans le même contexte, a adopté le code ISPS instaurant un régime de sûreté applicable au transport maritime international et à l'interface navire/port. Le champ d'application des règles de l'OMI se limite toutefois au transport international et à l'interface navire/port. Bien qu'il s'agisse déjà d'un progrès important, ce champ d'application limité laisse subsister un vide indésirable en matière de sûreté, dès lors que les zones situées en dehors de l'interface navire/port y échappent. Compte tenu de ce qui précède, il est jugé nécessaire d'adopter une directive communautaire sur la sûreté portuaire pour: - fournir aux États membres un cadre uniforme pour l'amélioration de la sûreté des ports; - établir une approche uniforme permettant d'intégrer les principales zones portuaires maritimes et non maritimes dans un cadre global en matière de sûreté portuaire; - aider les États membres à assurer la sûreté de leurs ports, à la fois pour le transport maritime et pour la population au sol, mais aussi pour l'environnement marin et terrestre; - assurer des conditions égales, dans toute l'Union européenne, d'accès et de contrôle des marchés et des activités liés au secteur portuaire. Les mesures à prendre pour améliorer la sûreté des ports répondraient aux principes suivants: - la sûreté des ports constitue le complément de la sûreté des transports maritimes et de l'interface navire/port et permet de renforcer ces mesures de sûreté par des mesures de sûreté applicables à la totalité de la zone portuaire; - une évaluation de la sûreté portuaire détermine les mesures à prendre, où et quand; - les niveaux de sûreté se différencient selon le degré de risque: normal, accru ou imminent; - un plan de sûreté portuaire décrit toutes les mesures et modalités d'amélioration de la sûreté du port; - une autorité de sûreté portuaire est chargée de définir et de mettre en oeuvre les mesures de sûreté portuaire qui s'imposent en s'appuyant sur l'évaluation et le plan visés ci-dessus; - un agent de sûreté portuaire coordonne l'élaboration et la mise en oeuvre du plan de sûreté du port; - un comité de la sûreté portuaire conseille l'autorité responsable; - des activités de formation et de contrôle concourent à la mise en oeuvre des mesures nécessaires. La proposition vise à créer un régime de sûreté universel s'appliquant à l'ensemble de la chaîne logistique du transport maritime, depuis le navire jusqu'à l'interface entre le port et l'intérieur du pays, en passant par l'interface navire/port et toute la zone portuaire. Cette approche permet une simplification des procédures ainsi que des synergies en matière de sûreté. La directive proposée: - invite les États membres à définir les limites de leurs ports aux fins de la présente directive; - invite les États membres à veiller à ce que les évaluations de la sûreté portuaire et les plans de sûreté portuaire soient élaborés adéquatement; - invite les États membres à déterminer et à communiquer les niveaux de sûreté utilisés, ainsi que les changements qui y sont apportés; - invite les États membres à désigner une autorité de sûreté portuaire pour chaque port ou groupe de ports; - prévoit la nomination d'un agent de sûreté portuaire pour chaque port afin d'assurer une coordination adéquate lors de l'élaboration, de la mise à jour et du suivi des évaluations de la sûreté portuaire et des plans de sûreté portuaire; - prévoit l'obligation générale d'instituer un comité consultatif de la sûreté portuaire, dont la composition devra être représentative de toutes les fonctions d'exploitation et de service public assurées par le port; - propose de soumettre les évaluations de la sûreté portuaire et les plans de sûreté portuaire à des exigences minimales; - préconise la désignation de correspondants dans les États membres pour assurer la communication nécessaire tant avec les autres États membres qu'avec la Commission; - prévoit des procédures d'inspection pour contrôler la mise en oeuvre des mesures de sûreté portuaire; - prévoit une procédure d'adaptation de ses dispositions. IMPLICATIONS FINANCIÈRES : - lignes budgétaires : 06 02 03 02 Sécurité des transports ; 06 02 11 03 Comités; - période d'application: indéfinie, débutant en 2006; - intervention financière : 0,670 mios EUR (0,142 mios EUR en 2006); - incidence financière globale des ressources humaines et autres dépenses de fonctionnement : 4,001 mios EUR (1,028 mios EUR en 2006); - estimation globale pluriannuelle des dépenses: 4,671 mios EUR (1,170 mios EUR en 2006).

# 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.

# Transports maritimes: amélioration de la sûreté des ports

2004/0031(COD) - 25/04/2019 - Document de suivi

La Commission a présenté son Troisième rapport d'évaluation sur la mise en œuvre de la directive relative à l'amélioration de la sûreté des ports.

Pour rappel, la directive 2005/65/CE complète le règlement (CE) n° 725/20042 sur l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires en instaurant un système de sûreté dans toute l'enceinte portuaire pour garantir un niveau de sûreté élevé et égal dans tous les ports européens fournissant directement des services maritimes.

Plus de 1.200 ports maritimes commerciaux sont exploités sur les 70.000 kilomètres de côtes de l'Union européenne, l'une des régions du monde ayant le plus de ports. Parmi ceux-ci près d'un millier entrent dans le champ d'application de la directive, c'est-à-dire tous les ports qui abritent une ou plusieurs installations portuaires faisant l'objet d'un plan de sûreté approuvé en vertu du règlement.

Après un premier rapport adopté le 20 janvier 2009 et un deuxième adopté le 18 novembre 2013, ce troisième 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. Le rapport s'appuie sur les retours d'information des autorités nationales, les inspections conduites par la Commission et le dialogue entretenu avec les autorités nationales et les différents acteurs du monde maritime et portuaire.

### ***Contrôle de la mise en œuvre de la directive***

Dès 2009, la Commission a mis en place un système lui permettant de recevoir, sur une base régulière, des informations des États membres sur la mise en œuvre de la directive. Un dialogue assidu s'est engagé avec les autorités des États membres en vue d'obtenir, avec régularité, des informations fiables sur le niveau de réalisation des évaluations et l'adoption des plans de sûreté des ports. La diminution du nombre de procédures d'infraction engagées constitue un indicateur de ce que la mise en œuvre de la directive s'est nettement améliorée.

Le grand nombre d'inspections effectuées en matière de sûreté portuaire a également contribué de manière significative à ce niveau de sûreté élevé; les États membres échangent les résultats de ces inspections par l'intermédiaire du comité MARSEC et l'échange de bonnes pratiques est encouragé.

Les inspections menées, tant auprès des administrations nationales que directement sur un échantillon de ports, ont toutefois montré qu'il existait un décalage important entre, d'une part, l'objectif consistant à améliorer la coordination de la sûreté des ports entre les autorités locales, les exploitants portuaires et les services répressifs et, d'autre part, les résultats encore imparfaits constatés sur le terrain, même si de nets progrès ont été réalisés ces dernières années.

La définition du périmètre des ports aux fins de la sûreté demeure un problème pour certains États membres. Une autre difficulté essentielle concerne le réexamen quinquennal des évaluations de la sûreté portuaire et des plans de sûreté portuaire, lequel n'est pas encore effectué partout.

### ***Contrôle et surveillance des plans de sûreté portuaire***

Le rapport constate que dans les ports européens, le niveau de coordination en matière de sûreté entre les autorités locales, les exploitants portuaires et les services répressifs a encore augmenté. L'action combinée de la mise en œuvre du règlement et de l'application de la directive a permis de réaliser un cadre crédible pour prévenir les atteintes à la sûreté des ports et obtenir une protection adéquate des navires et des activités commerciales dans les ports.

Si l'incidence 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 a 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 au sein des zones d'exploitation portuaire.

## Conclusions et étapes futures

La Commission estime que le système actuel répond actuellement aux attentes et qu'à ce stade, il n'y a pas lieu de modifier la directive 2005/65/CE relative à l'amélioration de la sûreté des ports. La mise en place de plans prévoyant des mesures pour trois niveaux de sécurité différents permet de répondre aux besoins en matière de sûreté et aux besoins opérationnels en toute flexibilité.

Dans les mois à venir, les États membres réexamineront à nouveau les évaluations et les plans de sûreté portuaire conformément à la directive, qui prévoit ce réexamen au moins une fois tous les cinq ans. À cette fin, la Commission considère que la méthodologie développée dans l'étude TAPS II sur les aspects techniques de la sûreté portuaire - qui avait été confiée au Centre commun de recherche (JRC Ispra), pourrait venir à point pour redéfinir le périmètre des ports, eu égard notamment à la nécessité de prendre dûment en compte leur plan d'eau.

Par ailleurs, le programme de travail pluriannuel des inspections de la Commission continuera d'inclure des contrôles approfondis des mesures de sûreté portuaire. Les inspections porteront notamment sur i) 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) ; ii) la vérification 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.

La Commission restera vigilante sur l'application de la directive et continuera à engager des poursuites lorsqu'elle le jugera nécessaire.

## 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 **methodologie 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.