COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 10.2.2004
COM(2004) 76 final

2004/0031 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à l'amélioration de la sûreté des ports

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

INTRODUCTION GÉNÉRALE

La communication relative à l'amélioration de la sûreté des transports maritimes (COM(2003) 229 final), accompagnée d'une proposition de règlement relative à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, dont la procédure d'adoption est en cours et que le présent document désigne comme le règlement (CE) n° ..../..., précisait que la deuxième mesure à prendre pour sécuriser les ports et l'interface entre le port et l'intérieur du pays consistait à assurer la sûreté des ports. La protection devra s'étendre aux personnes qui travaillent ou transitent dans les ports, les infrastructures et les installations, y compris les moyens de transport. La présente proposition constitue le prolongement de cette première communication.

POURQUOI LES PORTS SONT-ILS DES LIEUX À RISQUE?

Les ports constituent un maillon essentiel de la grande chaîne du transport, dans la mesure où ils permettent le transfert de flux commerciaux et de flux de passagers entre le transport maritime et les transports terrestres. Ils jouent souvent un rôle capital dans le transport de marchandises dangereuses, desservent les grands centres de production chimique et pétrochimique et/ou sont situés à proximité des villes. Il est évident que les attaques terroristes dans les ports peuvent perturber gravement les transports, déclencher des réactions en chaîne dans l'industrie environnante et toucher directement les personnes présentes dans le port et la population voisine. C'est dans ce contexte que la Commission se propose de mettre au point une vaste politique de sûreté des ports.

PERSPECTIVE INTERNATIONALE

Les travaux de l'OMI[1] ont conduit à l'adoption d'une modification de la convention SOLAS[2] et du code ISPS[3]. La Commission a proposé un règlement visant à incorporer ces mesures dans la législation communautaire contraignante (COM(2003) 229 final). La procédure législative est en cours.

Bien qu'un groupe de travail OMI-OIT[4] se consacre actuellement à l'élaboration d'un recueil de directives pratiques sur la sûreté dans les ports, il ne faut pas espérer de résultats à bref délai. De plus, ce code n'aurait pas force de loi. Dans ces conditions, la Commission estime que l'UE doit aller de l'avant en mettant en place son propre régime de sûreté portuaire. La présente proposition fait pendant aux travaux de l'OMI-OIT.

---

1 OMI : Organisation maritime internationale.

2 SOLAS: sécurité de la vie humaine en mer («Safety Of Life At Sea»)

3 ISPS: sûreté des navires et des installations portuaires («International Ship and Port Facility Security»)

4 OIT: Organisation internationale du travail

NÉCESSITÉ D'UNE DIRECTIVE RELATIVE À LA SÛRETÉ DES PORTS

Les modifications apportées à la convention SOLAS, le code ISPS et le règlement proposé renforceront la sûreté des transports maritimes en établissant des mesures de sûreté applicables aux navires et aux installations portuaires[5]. Le règlement (CE) n° …/… se limite à la partie du port qui constitue l'interface port/navire, c'est-à-dire le terminal[6]. La présente proposition poursuit un double objectif: renforcer la sûreté dans les zones portuaires qui ne sont pas soumises au règlement (CE) …/… et apporter aux mesures de sûreté mise en œuvre conformément au règlement (CE) …/… le bénéfice d'un renforcement de la sûreté dans les zones portuaires adjacentes. Elle ne crée pas d'obligations nouvelles dans les zones déjà assujetties au règlement (CE) n° …/….

La Commission considère, dès lors, que la présente directive permettra:

– de garantir et de surveiller au niveau communautaire l'existence d'un niveau de sûreté suffisant dans les ports, en complétant et en appuyant les mesures de sûreté applicables à l'interface navire/port;

– d'assurer une mise en œuvre harmonisée et la mise en place de conditions identiques dans toute l'Union européenne, afin de ne pas créer de différences vis-à-vis des utilisateurs commerciaux des ports;

– d'assurer la mise en œuvre des mesures de sûreté nécessaires pour l'ensemble du port en exploitant le plus possible les outils déjà prévus par le règlement (CE) n° …/…, de manière à optimaliser la sûreté en imposant un minimum de charges supplémentaires aux ports.

Étant donné la grande diversité des ports de la Communauté (grands ou petits, publics ou privés, etc.) et des activités qui s'y exercent (manutention, industrie, entreposage, transport, environnement, conurbations et beaucoup d'autres), une directive constitue l'instrument juridique le plus indiqué pour instaurer avec la souplesse nécessaire le niveau de sûreté commun qui s'impose dans l'ensemble des ports communautaires.

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

---

5 En l'occurrence, il faut entendre par «installation portuaire» un emplacement où a lieu l'interface navire/port. Elle comprend les zones telles que les zones de mouillage, les postes d'attente et leurs abords à partir de la mer, selon le cas. Par «interface navire/port», il faut entendre les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes, de marchandises, ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire.

6 Bien qu'il soit théoriquement possible aux États membres d'interpréter les termes «installation portuaire» au sens large en y incluant le port dans sa totalité, ce qui reviendrait à étendre l'application du code ISPS à l'ensemble du port, cette interprétation est jugée peu probable.

En conséquence, la Commission:

– **propose au Parlement européen et au Conseil d'adopter dans les meilleurs délais la présente directive relative à l'amélioration de la sûreté des ports. La proposition complète les mesures de sûreté prévues par le règlement relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires (règlement (CE) n° …/…) de manière à soumettre la totalité du port à un régime de sûreté. Cette nouvelle proposition s'applique à tous les ports abritant une ou plusieurs des installations portuaires relevant du règlement (CE) n° …/….**

CONTENU DE LA DIRECTIVE SUR LA SÛRETÉ DES PORTS

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 concourront à la mise en œuvre des mesures nécessaires.

PRINCIPES GÉNÉRAUX DE LA PROPOSITION

– La proposition fait appel aux mêmes structures et organes de sûreté (évaluations de la sûreté, agents, etc.) que le **règlement (CE) n° …/…** 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;

– 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. Il s'agit de l'autorité publique qui sera chargée de définir et de mettre en œuvre adéquatement les mesures de sûreté portuaire;

– 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 œuvre des mesures de sûreté portuaire;

– prévoit une procédure d'adaptation de ses dispositions.

CONSIDERATIONS D'ORDRE JURIDIQUE

La Commission propose de baser la directive sur l'article 80, paragraphe 2, 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.

EXAMEN PARTICULIER

Article 1er

Cet article définit l'objet de la directive.

Article 2

Cet article présente le champ d'application de la directive.

Article 3

Cet article contient la définition des principaux termes employés dans la directive.

Article 4

Cet article impose aux États membres l'obligation de coordonner strictement les mesures de sûreté portuaire avec les mesures prises en vertu du règlement relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires.

Article 5

Cet article impose aux États membres l'obligation de désigner une autorité de sûreté portuaire. Cette autorité de sûreté portuaire sera chargée de définir et de mettre en œuvre les mesures de sûreté portuaire qui s'imposent.

Article 6

Cet article prévoit que les États membres doivent veiller à ce que des évaluations de la sûreté portuaire soient réalisées pour tous leurs ports concernés par la présente directive. Ces évaluations tiendront compte des spécificités des différentes sections du port, ainsi que des évaluations de la sûreté élaborées pour les installations portuaires situées dans le périmètre du port, conformément aux dispositions du règlement relatif à la sûreté maritime. Les exigences précises à respecter pour l'établissement d'une évaluation de la sûreté portuaire figurent à l'annexe I.

Article 7

Cet article prévoit que les États membres doivent veiller à ce que des plans de sûreté portuaire soient établis pour tous leurs ports concernés par la présente directive. Ces plans tiendront compte des spécificités des différentes sections du port, ainsi que des plans de sûreté applicables aux installations portuaires situées dans le périmètre du port, conformément aux dispositions du règlement relatif à la sûreté maritime. Les exigences précises à respecter pour l'établissement des plans de sûreté portuaire figurent à l'annexe II. Le présent article prévoit également la nécessité d'assurer une formation et des exercices suffisants. À cette fin, il renvoie à l'annexe III, qui énonce les exigences fondamentales en matière de formation.

Article 8

La directive impose l'utilisation de trois niveaux de sûreté distincts. Les États membres sont tenus de mettre en place ce système à niveaux dans leurs ports concernés, de déterminer et de communiquer les niveaux de sûreté utilisés dans les différentes parties de leurs ports, ainsi que tout changement apporté à ce dispositif. La communication s'effectuera selon le principe du «besoin d'en connaître».

Article 9

L'article 9 renferme l'obligation de désigner un agent de sûreté portuaire pour chaque port concerné par la présente directive. Cet agent devra posséder une autorité et des connaissances suffisantes à l'échelon local pour assurer et coordonner adéquatement l'établissement, la mise à jour et le suivi des évaluations de la sûreté portuaire et des plans de sûreté portuaire dans les ports de leur ressort.

Article 10

Eu égard à la nécessité d'optimaliser la coopération entre les fonctions d'exploitation et de service public assurées par les ports, cet article prévoit la création d'un comité consultatif de la sûreté portuaire réunissant tous ces intervenants en matière de sûreté portuaire.

Article 11

Cet article prévoit l'obligation de réexaminer régulièrement les évaluations de la sûreté portuaire.

Article 12

L'article 12 prévoit la possibilité, pour les États membres, de désigner des organismes de sûreté portuaire reconnus, à condition que ces organismes répondent aux conditions énoncées à l'annexe IV.

Article 13

Cet article prévoit la mise en place d'un correspondant pour la sûreté portuaire, qui servira de point de contact à la Commission pour la mise en œuvre de la présente directive.

Article 14

Cet article impose aux États membres l'obligation de mettre en place un système de contrôle suffisant et régulier en ce qui concerne les plans de sûreté portuaire et leur mise en œuvre. Cet article décrit également la procédure de mise en place des inspections à effectuer sous l'autorité de la Commission pour vérifier l'efficacité des activités de contrôle et des mesures relatives à la mise en œuvre de la sûreté portuaire.

Article 15

Cet article prévoit la possibilité d'adopter des dispositions visant à définir des procédures harmonisées pour l'application des modalités inscrites dans les annexes de la présente directive. Ces adaptations s'effectueront selon la procédure de comité définie à l'article 14.

Article 16

La Commission est assistée par le comité créé par le **règlement (CE) n° …/…**. Ce comité agit conformément à la procédure de réglementation (articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission[7]).

Article 17

Cet article concerne le secret couvrant les informations relatives à la sûreté, notamment les rapports d'inspection et les réponses des États membres.

Article 18

Cet article demande aux États membres de prévoir des sanctions en cas de transgression des dispositions de la présente directive, lesquelles devront être efficaces, proportionnées et dissuasives.

Article 19

Cet article prévoit que les États membres doivent mettre en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la directive au plus tard un an après la date de son entrée en vigueur.

---

7 JO L 184 du 17.7.1999, p.23

Article 20

Cet article contient les modalités de l'entrée en vigueur.

Article 21

Cet article désigne les destinataires de la présente directive.

Annexe I

L’annexe I contient les exigences précises à respecter pour l’établissement d’une évaluation de la sûreté portuaire.

Annexe II

L’annexe II contient les exigences précises à respecter pour l’établissement d’un plan de sûreté portuaire.

Annexe III

L’annexe IV contient les exigences fondamentales en matière de formation.

Annexe IV

L’annexe III contient les conditions précises à remplir par les organismes de sûreté portuaire reconnus.

2004/0031 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à l'amélioration de la sûreté des ports

(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 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission[8],

vu l'avis du Comité économique et social européen[9],

vu l'avis du Comité des régions[10],

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité[11],

considérant ce qui suit:

(1) Les actes illicites et le terrorisme sont au nombre des 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 d'assurer la sûreté des personnes, des infrastructures et du matériel, y compris les moyens de transport, dans les ports ainsi que dans les zones adjacentes prises en compte en les protégeant contre les actes illicites et leurs effets dévastateurs. Cette protection serait bénéfique pour les utilisateurs des transports, l'économie et la société en général.

(3) Le [jour]/[mois]/2003, le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne ont adopté le règlement (CE) n° …/…. relatif à la sûreté maritime. Les mesures de sûreté maritime imposées par ledit règlement ne constituent qu'une partie des mesures nécessaires pour assurer un degré de sûreté suffisant le long des diverses chaînes de transport liées au transport maritime. Son champ d'application est limité aux mesures de sûreté à bord des navires et à l'interface immédiate port/navire.

---

8 JO C […] du […], p. […].
9 JO C […] du […], p. […].
10 JO C […] du […], p. […].
11 JO C […] du […], p. […].

(4) Pour assurer une protection maximale des activités maritimes et portuaires, des mesures de sûreté portuaire s'imposent. Ces mesures doivent porter au-delà de l'interface port/navire de manière à couvrir la totalité du port, permettant par là même à la fois de protéger les zones portuaires et d'apporter aux mesures de sûreté prises par application du règlement (CE) n° …/… l'effet bénéfique d'un renforcement de la sûreté dans les zones adjacentes. Il convient que ces mesures s'appliquent à tous les ports qui abritent une ou plusieurs installations portuaires soumises au règlement (CE) n° …/….

(5) 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, il convient que la réalisation de l'objectif de sûreté décrit au considérant (2) passe par l'adoption de mesures utiles dans le domaine de la politique portuaire en établissant des normes communes pour assurer un niveau de sûreté portuaire suffisant dans l'ensemble des ports communautaires.

(6) Les États membres doivent se fonder sur des évaluations détaillées de la sûreté pour déterminer les limites précises de la zone portuaire sensible du point de vue de la sûreté, ainsi que les différentes mesures à prendre pour assurer un degré de sûreté portuaire suffisant. Ces mesures doivent être fonction du niveau de sûreté existant et tenir compte des différences concernant le profil de risque des diverses portions du port.

(7) Les États membres doivent établir des plans de sûreté portuaire qui transposent minutieusement les résultats de l'évaluation de la sûreté portuaire. Le fonctionnement efficace des mesures de sûreté suppose également une répartition précise des tâches entre toutes les parties concernées, ainsi qu'un exercice régulier de ces mesures. En conservant, pour la répartition des tâches et les procédures d'exercice, la structure prévue par le plan de sûreté portuaire, les mesures de sûreté portuaire tant préventives que correctives devraient gagner sensiblement en efficacité.

(8) Les États membres doivent veiller à ce que les compétences en matière de sûreté portuaire soient clairement reconnues par toutes les parties concernées. Les États membres doivent contrôler le respect des règles de sûreté et désigner une autorité compétente bien définie pour l'ensemble de leurs ports, approuver toutes les évaluations de la sûreté et tous les plans de sûreté de leurs ports, fixer et notifier les niveaux de sûreté, veiller à ce que les mesures soient bien communiquées, mises en œuvre et coordonnées et permettre le perfectionnement des mesures de sûreté et le renforcement de la vigilance en prévoyant une plate-forme consultative au sein de la communauté portuaire.

(9) Les États membres sont tenus d'approuver les évaluations et les plans et de contrôler la mise en œuvre des mesures dans leurs ports. L'efficacité du contrôle de la mise en œuvre doit faire l'objet d'inspections effectuées sous la surveillance la Commission.

(10) Les États membres doivent prévoir un correspondant servant de point de contact entre la Commission et les États membres.

(11) La présente directive respecte les droits fondamentaux et applique les principes reconnus notamment par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

(12) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive 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 Commission[12]. À ce titre, il convient de prévoir une procédure d'adaptation de la présente directive afin de tenir compte de l'évolution des instruments internationaux, et d'adapter et de compléter, à la lumière de l'expérience acquise, les modalités énoncées dans les annexes de la présente directive, sans élargir le champ d'application de celle-ci.

(13) Étant donné que les objectifs de l'action envisagée, à savoir l'instauration et l'application équilibrées de mesures utiles dans le domaine de la politique du transport maritime et des ports, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison de la dimension européenne de la présente directive, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive se limite aux normes communes de base requises pour atteindre les objectifs de la sûreté des ports et n'excède pas ce qui est nécessaire à cette fin,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier
Objet

1. Le principal objectif de la présente directive est d'instaurer et de mettre en œuvre des mesures communautaires visant à améliorer la sûreté des ports face à des menaces d'actions illicites intentionnelles.

   Elle doit également avoir un effet bénéfique sur les mesures de sûreté procédant du règlement (CE) n° …/… dû au renforcement de la sûreté dans les zones portuaires adjacentes.

2. Les mesures visées au paragraphe 1 consistent à:

   a) établir des règles de base communes concernant les mesures de sûreté portuaire;

   b) mettre en place un mécanisme de mise en œuvre de ces règles;

   c) mettre en place des mécanismes appropriés pour le contrôle de la conformité.

Article 2
Champ d'application

1. La présente directive concerne les mesures de sûreté qui s'appliquent ou ont trait aux personnes, aux infrastructures et au matériel, y compris les moyens de transport, dans les ports ainsi que dans les zones adjacentes où elles ont une incidence directe ou indirecte sur la sûreté du port.

---

12 JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

2. Les mesures prévues par la présente directive s'appliquent à tous les ports situés sur le territoire des États membres et abritant une ou plusieurs installations portuaires soumises au règlement (CE) n° …/….

3. Les États membres déterminent les limites de chaque port aux fins de la présente directive, en prenant dûment en compte les informations fournies par l'évaluation de la sûreté portuaire.

4. Lorsque les limites des installations portuaires au sens du règlement (CE) n° …/…, telles qu'elles ont été définies par l'État membre, englobent effectivement le port, les dispositions correspondantes du règlement (CE) n° …/… l'emportent sur celles de la présente directive.

Article 3
Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

1. «port» ou «port maritime»: une étendue de terre et d'eau ayant subi des travaux et comprenant des équipements de manière à permettre principalement la réception des navires, leur chargement et leur déchargement, le stockage de marchandises, la réception et la livraison de ces marchandises, l'embarquement et le débarquement des passagers;

2. «interface navire/port»: les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes, de marchandises, ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire ;

3. «installation portuaire»: un emplacement où a lieu l'interface navire/port. Elle comprend les zones telles que les zones de mouillage, les postes d'attente et leurs abords à partir de la mer, selon le cas;

4. «correspondant pour la sûreté maritime»: l'organisme désigné par chaque État membre pour assumer le rôle de point de contact pour la Commission et les autres États membres et pour faciliter et suivre la mise en œuvre des mesures de sûreté maritime prévues par la présente directive, ainsi que de celles du règlement (CE) n° …/…, et fournir des informations à ce sujet; .

5. «autorité de sûreté portuaire»: l'autorité responsable des questions de sûreté dans un port donné.

Article 4
Coordination avec les mesures prises en vertu du règlement (CE) n° …/…

Les États membres veillent à ce que les mesures de sûreté portuaire instaurées par la présente directive soient étroitement coordonnées avec les mesures prises en vertu du règlement (CE) n° …/….

Article 5
Autorité de sûreté portuaire

1. Les États membres désignent une autorité de sûreté portuaire pour chaque port soumis au régime de la présente directive. Il est permis de désigner une même autorité de sûreté portuaire pour plusieurs ports.

2. L'autorité de sûreté portuaire est chargée de définir et de mettre en œuvre les mesures de sûreté portuaire nécessaires par des évaluations de la sûreté portuaire et des plans de sûreté portuaire.

3. Les États membres peuvent désigner une «autorité compétente en matière de sûreté maritime» au sens du règlement (CE) n° …/… en tant qu'autorité de sûreté portuaire.

Article 6
Évaluation de la sûreté portuaire

1. Les États membres veillent à ce que des évaluations de la sûreté portuaire soient réalisées pour les ports soumis au régime de la présente directive. Ces évaluations doivent prendre dûment en considération les particularités des différentes parties du port et tenir compte des évaluations auxquelles les installations portuaires se trouvant à l'intérieur de leurs limites ont été soumises en vertu du règlement (CE) n° …/…. Les évaluations de la sûreté portuaire doivent être approuvées par l'État membre.

2. Chaque évaluation de la sûreté portuaire est réalisée selon les modalités prévues par l'annexe I de la présente directive.

3. Les évaluations de la sûreté portuaire peuvent être effectuées par un organisme de sûreté portuaire reconnu, au sens de l'article 12.

Article 7
Plan de sûreté portuaire

1. Les États membres veillent à ce que, à la suite des évaluations de la sûreté portuaire, des plans de sûreté portuaire soient élaborés, appliqués et mis à jour. Les plans de sûreté portuaire doivent prendre dûment en considération les particularités des différentes parties du port et intégrer les plans de sûreté établis en vertu du règlement (CE) n° …/… pour les installations portuaires situées dans son périmètre. Les plans de sûreté portuaire doivent être approuvés par l'État membre. Ils ne peuvent être mis en œuvre qu'après avoir obtenu cette approbation.

2. Les plans de sûreté portuaire déterminent, pour chacun des niveaux de sûreté visés à l'article 8:

   a) les procédures à suivre,

   b) les mesures à mettre en place,

   c) les actions à mener.

3. Chaque plan de sûreté portuaire est établi selon les modalités prévues par l'annexe II de la présente directive.

4. Les plans de sûreté portuaire peuvent être élaborés par un organisme de sûreté portuaire reconnu, au sens de l'article 12.

5. Les États membres veillent à ce que la mise en œuvre des plans de sûreté portuaire soit coordonnée avec les autres activités de contrôle exercées dans le port.

6. Les États membres veillent à ce qu'une formation et des exercices suffisants soient assurés, en tenant compte des exigences fondamentales en matière de formation énumérées à l'annexe III.

Article 8
Niveaux de sûreté

1. Les États membres instaurent un système de sûreté portuaire à plusieurs niveaux.

2. Il y a 3 niveaux de sûreté, définis par ailleurs dans le règlement (CE) n° …/….:

   – le niveau de sûreté 1 désigne le niveau auquel des mesures de sûreté minimales appropriées doivent être maintenues en permanence;

   – le niveau de sûreté 2 désigne le niveau auquel des mesures de sûreté additionnelles appropriées doivent être maintenues pendant une période déterminée en raison d'un risque accru d'incidents de sûreté;

   – le niveau de sûreté 3 désigne le niveau auquel de nouvelles mesures de sûreté spéciales doivent être maintenues pendant une période limitée lorsqu'un incident de sûreté est probable ou imminent, bien qu'il puisse ne pas être possible d'identifier la cible précise.

3. Les États membres déterminent les niveaux de sûreté applicables. À chaque niveau de sûreté, un État membre peut décider que des mesures de sûreté différentes s'imposent dans différentes parties du port, compte tenu des résultats de l'évaluation de la sûreté portuaire.

4. Les États membres communiquent le niveau de sûreté en vigueur pour chaque port, ainsi que tout changement apporté à ce dispositif. Les niveaux de sûreté doivent être communiqués selon le principe du «besoin d'en connaître», conformément au plan de sûreté portuaire.

Article 9
Agent de sûreté portuaire

1. Un agent de sûreté portuaire est désigné dans chaque port. Chaque port dispose d'un agent de sûreté portuaire différent. Les ports adjacents de petite taille peuvent avoir un agent de sûreté commun.

2. Les agents de sûreté portuaire servent de point de contact pour les questions relatives à la sûreté portuaire et possèdent une autorité et des connaissances suffisantes à l'échelon local pour assurer et coordonner adéquatement l'établissement, la mise à jour et le suivi des évaluations de la sûreté portuaire et des plans de sûreté portuaire.

3. Lorsque l'agent de sûreté portuaire n'est pas le même que l'agent de sûreté de l'installation portuaire désigné en vertu du règlement (CE) n° …/…, une étroite collaboration doit être assurée entre eux.

Article 10
Comité de la sûreté portuaire

1. Les États membres veillent à la création de comités de la sûreté portuaire chargés de fournir des conseils pratiques dans les ports soumis à la présente directive, sauf si la spécificité du port rend ces comités superflus.

2. La composition du comité de la sûreté portuaire peut varier d'un port à l'autre, mais doit toujours être représentative des fonctions d'exploitation et de service public assurées par le port. Il fonctionne selon le principe du «besoin d'en connaître».

Article 11
Réexamens

1. Les États membres veillent à ce que les évaluations de la sûreté portuaire et les plans de sûreté portuaire soient réexaminés à chaque fois que des changements ayant des implications en matière de sûreté se produisent. Ces documents doivent être réexaminés au moins tous les cinq ans. Lorsqu'ils font l'objet d'un réexamen, les évaluations de la sûreté portuaire et les plans de sûreté portuaire doivent être approuvés par l'État membre. Un plan réexaminé ne peut être mis en œuvre qu'après avoir obtenu l'approbation.

2. Les réexamens des évaluations de la sûreté portuaire et des plans de sûreté portuaire peuvent être effectués par un organisme de sûreté portuaire reconnu, au sens de l'article 12.

Article 12
Organisme de sûreté portuaire reconnu

Les États membres peuvent désigner des organismes de sûreté portuaire reconnus aux fins prévues par la présente directive. Les organismes de sûreté portuaire reconnus doivent répondre aux conditions énoncées dans l'annexe IV.

Article 13

Correspondant pour la sûreté portuaire

Les États membres désignent, pour les aspects relatifs à la sûreté portuaire, le correspondant désigné en vertu du règlement (CE) n° …/…. pour la sûreté maritime et la sûreté des installations portuaires.

Le correspondant pour la sûreté portuaire communique à la Commission la liste des ports concernés par la présente directive.

Le correspondant pour la sûreté portuaire dresse et tient à jour une liste des coordonnées des autorités compétentes en matière de sûreté portuaire, ainsi que des agents de sûreté portuaire. Cette liste est communiquée à la Commission et mise à jour en cas de changement.

Article 14

Mise en œuvre et contrôle de conformité

1. Les États membres mettent en place un système permettant d'exercer une surveillance appropriée et régulière des plans de sûreté portuaire et de leur mise en œuvre.

2. Six mois après la date visée à l'article 19, la Commission, en coopération avec les correspondants visés à l'article 13, commence à effectuer des inspections portant notamment sur un échantillon représentatif de ports, en vue de contrôler l'application de la présente directive par les États membres. Ces inspections prennent en compte les données transmises par les correspondants, notamment les rapports de contrôle. Les modalités de ces inspections sont adoptées conformément à la procédure prévue à l'article 16, paragraphe 2.

3. Les agents mandatés par la Commission pour effectuer ces inspections conformément au paragraphe 2 produisent, avant de s'acquitter de leur tâche, une autorisation écrite émanant des services de la Commission et spécifiant la nature et le but de l'inspection, ainsi que la date à laquelle elle est censée débuter. En temps utile avant les inspections, la Commission en informe les États membres concernés.

   L'État membre concerné se soumet à ces inspections et veille à ce que les organismes ou les personnes concernés s'y soumettent également.

4. La Commission communique les rapports d'inspection à l'État membre concerné qui, dans les trois mois suivant leur réception, notifie de manière suffisamment détaillée les mesures prises pour remédier aux éventuelles défaillances. Le rapport et les réponses sont transmis au comité visé à l'article 16.

Article 15

Adaptations

Les dispositions des annexes I à IV peuvent être modifiées conformément à la procédure visée à l'article 16, paragraphe 2, sans élargir le champ d'application de la présente directive.

Article 16
Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité créé par le règlement (CE) n° …/…, composé de représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE[13] s'appliquent dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

   La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à un mois.

Article 17
Confidentialité et diffusion des informations

1. Pour l'application de la présente directive, la Commission prend, conformément aux dispositions de la décision 2001/844/CE, CECA, Euratom de la Commission[14], 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.

   Les États membres prennent des mesures équivalentes dans le respect des législations nationales applicables.

2. Tout membre du personnel procédant à des inspections de sûreté ou traitant des informations confidentielles dans le cadre de la présente directive doit être soumis à une procédure d'habilitation adéquate par l'État membre dont il a la nationalité.

3. Sans préjudice du droit d'accès du public aux documents prévu par le règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil[15], les rapports d'inspection et les réponses des États membres visés à l'article 14, paragraphe 4, sont secrets et ne sont pas publiés. Ils ne sont accessibles qu'aux autorités compétentes, qui ne les communiquent qu'aux parties intéressées en fonction du besoin d'en connaître, conformément à la réglementation nationale applicable en matière de diffusion d'informations sensibles.

4. Dans la mesure du possible et conformément au droit interne applicable, les États membres traitent de manière confidentielle les informations provenant des rapports d'inspection et des réponses des États membres, lorsqu'elles se rapportent à d'autres États membres.

5. Sauf s'il est évident que les rapports d'inspection et les réponses doivent ou ne doivent pas être divulgués, les États membres ou la Commission consultent l'État membre concerné.

---

13 JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.
14 JO L 317 du 3.12.2001, p. 1.
15 JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

Article 18
Sanctions

Les États membres veillent à l'instauration de sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives en cas d'infraction aux dispositions nationales adoptées en vertu de la présente directive.

Article 19
Modalités d'application

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard [le …] [un an après la date de son entrée en vigueur]. Ils en informent immédiatement la Commission.

   Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 20
Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 21
Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le Président	*Le Président*

ANNEXE I
Évaluation de la sûreté portuaire

L'évaluation de la sûreté portuaire sert de base à l'élaboration du plan de sûreté portuaire et, par la suite, à sa mise en œuvre. L'évaluation de la sûreté portuaire doit comprendre au minimum les éléments suivants:

– identification et évaluation des biens et des infrastructures essentiels qu'il est important de protéger;

– identification des menaces éventuelles contre les biens et les infrastructures et de leur probabilité de survenance, afin d'établir des mesures de sûreté en les classant par ordre de priorité;

– identification, choix et classement par ordre de priorité des contre-mesures et des changements de procédure ainsi que de leur degré d'efficacité pour réduire la vulnérabilité et

– identification des points faibles, y compris les facteurs humains, de l'infrastructure, des politiques et des procédures.

À cet effet, l'évaluation doit couvrir au minimum les aspects suivants:

– désigner toutes les zones concernées par la sûreté portuaire et, par là même, définir les limites du port. Ces limites englobent les installations portuaires déjà soumises au règlement (CE) n° …/…, dont l'analyse des risques servira de point de départ;

– définir les problèmes de sûreté posés par l'interface entre les mesures applicables aux installations portuaires et les autres mesures ayant trait à la sûreté du port;

– identifier les groupes à risque au sein du personnel travaillant dans le port;

– subdiviser le port, le cas échéant, en fonction de la probabilité de devenir la cible d'un acte illicite intentionnel. Les zones seront classées non seulement d'après leurs caractéristiques directes en tant que cible potentielle, mais également en fonction du rôle qu'elles pourraient jouer en tant que point de passage vers des cibles situées dans des zones voisines;

– définir les marges de fluctuation des risques, par exemple en cas de variations saisonnières;

– déterminer les spécificités de chaque portion du port, notamment en matière de localisation, d'accès, d'approvisionnement en énergie, de communications, de propriété, d'utilisation et autres éléments considérés comme importants pour la sûreté;

– définir les scénarios de menace éventuelle pour chacune des portions de zone identifiées. Les portions de zone, les infrastructures, les cargaisons, les bagages, les personnes ou le matériel de transport se trouvant à l'intérieur de la zone peuvent être la cible directe d'une menace précise ou faire partie d'une zone plus étendue définie dans le scénario de menace;

– définir les conséquences précises d'un scénario de menace. Les conséquences peuvent concerner une ou plusieurs portions du port. Il faut déterminer les conséquences tant directes qu'indirectes. Une attention particulière devra être portée aux risques pour la vie humaine;

– déterminer les risques d'effets de grappe liés aux actes d'intervention illicite;

– déterminer les points vulnérables de chaque portion du port;

– identifier tous les éléments d'organisation ayant un rapport avec la sûreté portuaire dans son ensemble, notamment la ventilation des autorités, des procédures et des règles en vigueur en matière de sûreté;

– déterminer les points vulnérables de la conception globale de la sûreté portuaire sur le plan de l'organisation, de la législation et des procédures;

– définir les mesures, les procédures et les actions visant à réduire la vulnérabilité des points sensibles. Une attention particulière devra être portée à la nécessité et aux moyens de contrôler ou de réglementer l'accès à tout ou partie du port, notamment l'identification des passagers, du personnel ou autres travailleurs du port, des visiteurs et des équipages, les contraintes de surveillance de la zone ou des activités, le contrôle des cargaisons et des bagages. Ces mesures, procédures et actions devront être établies en fonction du risque présumé, qui peut varier d'une zone portuaire à l'autre;

– définir une structure organisationnelle permettant l'amélioration de la sûreté portuaire;

– définir les modalités de renforcement des mesures, procédures et actions en cas de passage à un niveau de sûreté supérieur;

– définir des règles spécifiques pour la gestion des problèmes de sûreté classiques, comme les cargaisons, bagages, soutes, fournitures ou personnes «suspects», les paquets inconnus, les dangers notoires (par exemple, les bombes). Ces règles doivent analyser dans quelles conditions il est préférable de régler le problème sur place ou après transport vers une zone sûre;

– définir les mesures, les procédures et les actions visant à limiter et à atténuer les conséquences;

– définir la répartition des tâches de manière à permettre une mise en œuvre appropriée et correcte des mesures, des procédures et des actions définies;

– veiller particulièrement aux relations à prévoir, le cas échéant, avec d'autres plans de sûreté (par exemple, les plans de sûreté des installations portuaires) et avec d'autres mesures de sûreté déjà en place. Il faudra également prêter attention aux relations avec d'autres plans d'intervention (par exemple, les plans d'intervention en cas de marée noire, les plans d'urgence portuaires, les plans d'intervention médicale, les plans de lutte contre les accidents nucléaires, etc.);

– définir les contraintes de communication pour la mise en œuvre des mesures et des procédures;

– porter une attention particulière aux mesures visant à protéger le secret des informations sensibles en matière de sûreté. Déterminer les exigences en fonction du besoin d'en connaître de tous les intervenants directement concernés ainsi que, le cas échéant, du grand public.

ANNEXE II
Plan de sûreté portuaire

Le plan de sûreté portuaire énonce les dispositions à prendre pour assurer la sûreté du port. Il sera basé sur les résultats de l'évaluation de la sûreté portuaire. Il formulera en termes clairs des mesures précises. Il comprendra un mécanisme de contrôle permettant, le cas échéant, l'adoption de mesures correctives appropriées.

Le plan de sûreté portuaire sera basé sur les éléments généraux ci-après:

– définition de toutes les zones concernées par la sûreté portuaire. En fonction de l'évaluation de la sûreté portuaire, les mesures, procédures et actions peuvent différer d'une portion du port à l'autre. En effet, certaines portions du port peuvent demander des mesures de prévention plus strictes que d'autres. Une attention particulière devra être accordée aux interfaces entre les portions du port, telles qu'elles ont été définies dans l'évaluation de la sûreté portuaire;

– coordination des mesures de sûreté pour les zones présentant des caractéristiques de sûreté différentes;

– diversification éventuelle des mesures prévues en fonction des différentes parties du port, des niveaux de sûreté variables et de renseignements spécifiques.

Sur la base de ces éléments généraux, le plan de sûreté portuaire assurera la répartition des tâches et la formulation des plans de travail dans les domaines suivants:

– conditions d'accès. Pour certaines zones, les conditions ne prendront effet que si les niveaux de sûreté dépassent des seuils minimaux. L'ensemble des conditions et des seuils doivent figurer en détail dans le plan de sûreté portuaire;

– conditions d'identité et conditions applicables aux bagages et cargaisons. Les conditions peuvent ou non s'appliquer aux portions du port et peuvent ou non s'appliquer dans leur intégralité à différentes portions du port. Les personnes pénétrant ou se trouvant dans une portion du port peuvent être soumises à un contrôle. Le plan de sûreté portuaire prendra dûment en compte les résultats de l'évaluation de la sûreté portuaire, qui est l'instrument utilisé pour définir les exigences de sûreté applicables à chaque portion du port et à chaque niveau de sûreté. En cas d'utilisation de cartes d'identification spéciales pour assurer la sûreté portuaire, il faut définir des procédures précises pour la délivrance de ces documents, le contrôle de leur utilisation et leur restitution. Ces procédures doivent tenir compte des spécificités de certains groupes d'utilisateurs des ports en prévoyant des mesures spécifiques de manière à limiter l'effet négatif des contraintes liées au contrôle d'accès. Les catégories à prévoir devront comprendre au minimum les gens de mer, les agents des autorités, les personnes travaillant en permanence dans le port, les personnes travaillant régulièrement dans le port ou visitant régulièrement le port, les personnes résidant dans le port et les personnes travaillant occasionnellement ou visitant occasionnellement le port;

– contacts avec les autorités chargées du contrôle des cargaisons, des bagages et des passagers. Le cas échéant, le plan doit assurer l'articulation entre les systèmes d'information et de contrôle sécuritaire de ces autorités, y compris les éventuels systèmes de contrôle avant l'arrivée;

– procédures et mesures applicables en cas de cargaisons, bagages, soutes, fournitures ou personnes suspects, comprenant la désignation d'une zone sûre, ainsi que pour d'autres problèmes de sûreté et atteintes à la sûreté portuaire;

– conditions de surveillance des sous-parties du port ou des activités exercées à l'intérieur des sous-parties. Tant la nécessité d'une surveillance que les solutions techniques envisageables seront établies en fonction de l'évaluation de la sûreté portuaire;

– signalisation. Les zones soumises à des conditions, quelles qu'elles soient (accès et/ou contrôle), doivent être correctement signalées. Les conditions de contrôle et d'accès doivent prendre dûment en compte toutes les lois et pratiques en vigueur en la matière. La surveillance des activités doit être dûment indiquée si la législation nationale l'exige;

– communication et contrôle sécuritaire. Toutes les informations utiles relatives à la sûreté doivent être correctement communiquées selon les critères de contrôle sécuritaire prévus par le plan. Compte tenu de la sensibilité de certaines informations, la communication sera effectuée selon le principe du besoin d'en connaître, mais elle comprendra, au besoin, les procédures applicables aux communications adressées au grand public. Les critères de contrôle sécuritaire seront inscrits dans le plan et auront pour objet de protéger les informations sensibles en matière de sûreté contre la divulgation non autorisée;

– notification des incidents de sûreté. En vue de permettre une réaction rapide, le plan de sûreté portuaire doit énoncer des exigences précises en matière de notification de tous les incidents de sûreté à l'agent de sûreté portuaire et/ou à l'autorité compétente en matière de sûreté portuaire;

– intégration avec d'autres plans ou activités de prévention. Le plan doit mentionner expressément les modalités d'intégration avec les autres activités de prévention et de contrôle en vigueur dans le port;

– intégration avec d'autres plans d'intervention et/ou insertion de mesures, de procédures et d'actions d'intervention particulières. Le plan doit présenter en détail l'interaction et la coordination avec les autres plans d'intervention et d'urgence. Le cas échéant, il conviendra de résoudre les conflits et de pallier les lacunes éventuelles;

– exigences en matière de formation et d'exercices;

– organisation pratique de la sûreté portuaire et méthodes de travail. Le plan de sûreté portuaire comprendra l'organisation de la sûreté portuaire, sa répartition des tâches et ses méthodes de travail. Le cas échéant, il indiquera également les modalités de coordination avec les agents de sûreté des installations portuaires et des navires. Il définira les tâches du comité de la sûreté portuaire, s'il existe;

– procédures d'adaptation et de mise à jour du plan de sûreté portuaire.

ANNEXE III
Exigences fondamentales en matière de formation

Divers types d'exercices, qui peuvent comprendre la participation d'agents de sûreté des installations portuaires, avec celle d'autorités compétentes des États membres, d'agents de sûreté des compagnies ou d'agents de sûreté des navires, s'ils sont disponibles, doivent être effectués au moins une fois chaque année civile, l'intervalle entre les exercices ne dépassant pas 18 mois. Les demandes de participation d'agents de sûreté des compagnies ou d'agents de sûreté des navires à l'exercice commun doivent tenir compte des conséquences possibles pour le navire du point de vue de la sûreté et du travail. Ces exercices doivent tester les communications, la coordination, la disponibilité des ressources et l'intervention. Ces exercices peuvent:

(1) être menés en vraie grandeur ou en milieu réel;

(2) consister en une simulation théorique ou un séminaire ou

(3) être combinés avec d'autres exercices, tels que des exercices d'intervention d'urgence ou d'autres exercices de l'autorité de l'État du port.

ANNEXE IV
Conditions à remplir par les organismes de sûreté portuaire reconnus

Un organisme de sûreté portuaire reconnu doit pouvoir démontrer:

(1) qu'il a les compétences voulues dans les domaines pertinents de la sûreté portuaire;

(2) qu'il a une connaissance suffisante des opérations des ports, et notamment de la conception et de la construction des navires;

(3) qu'il a une connaissance suffisante des autres opérations en rapport avec la sûreté qui pourraient avoir une incidence sur la sûreté portuaire;

(4) qu'il est capable d'évaluer les risques pour la sûreté portuaire;

(5) qu'il peut maintenir et améliorer le niveau de connaissances spécialisées de son personnel en matière de sûreté portuaire;

(6) qu'il peut veiller à ce que son personnel soit toujours digne de confiance;

(7) 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;

(8) qu'il connaît les règles de sûreté de la législation nationale et internationale pertinente;

(9) qu'il connaît les menaces actuelles contre la sûreté et leurs différentes formes;

(10) qu'il possède des connaissances nécessaires en matière d'identification et de détection des armes et des substances et engins dangereux;

(11) 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 portuaire;

(12) qu'il connaît les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;

(13) qu'il connaît les équipements et systèmes de sûreté et de surveillance et leurs limites d'utilisation.

Un organisme de sûreté portuaire reconnu ayant réalisé une évaluation de la sûreté portuaire ou procédé à un réexamen d'une telle évaluation pour un port n'est pas autorisé à dresser ou à réexaminer le plan de sûreté portuaire du même port.

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

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

Activité(s): Mise en œuvre de mesures de sûreté portuaire et surveillance de cette mise en œuvre

DÉNOMINATION DE L'ACTION: DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL RELATIVE A L'AMELIORATION DE LA SURETE DES PORTS

1. LIGNE(S) BUDGÉTAIRE(S) + INTITULÉ(S)

06 02 03 02 Sécurité des transports

06 02 11 03 Comités

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

2.1 Enveloppe totale de l'action (partie B): voir point 6.1

2.2 Période d'application:

Indéfinie, débutant en 2006

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

a) Échéancier crédits d'engagement/crédits de paiement (intervention financière) (*cf. point 6.1.1*)

Millions d'euros (à la 3e décimale)

	Année 2004	2005	2006	2007	2008	2009 et exer. suiv.	Total
Crédits d'engagement	0	0	0,142	0,126	0,276	0,126	0,670
Crédits de paiement	0	0	0,142	0,126	0,276	0,126	0,670

b) Assistance technique et administrative (ATA) et dépenses d'appui (DDA) (*cf. point 6.1.2*)

CE	0	0	0	0	0	0	0
CP	0	0	0	0	0	0	0

Sous-total a+b							
CE	0	0	0,142	0,126	0,276	0,126	0,670
CP	0	0	0,142	0,126	0,276	0,126	0,670

c) Incidence financière globale des ressources humaines et autres dépenses de fonctionnement *(voir points 7.2 et 7.3*)

CE/CP	0	0	1,028	0,991	0,991	0,991	4,001

TOTAL a+b+c							
CE	0	0	1,170	1,117	1,267	1,117	4,671
CP	0	0	1,170	1,117	1,267	1,117	4,671

2.4 Compatibilité avec la programmation financière et les perspectives financières

Nouvelle action

[X] Proposition compatible avec la programmation financière existante.

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

[...] y compris, le cas échéant, un recours aux dispositions de l'accord interinstitutionnel.

2.5 Incidence financière sur les recettes[16]

[X] Aucune implication financière (concerne des aspects techniques relatifs à la mise en œuvre d'une mesure).

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

Nature de la dépense		**Nouvelle**	**Participation AELE**	**Participation pays candidats**	**Rubrique PF**
DNO	CND	NON	NON	NON	**No** 3

4. BASE JURIDIQUE

Article 80, paragraphe 2, du traité CE

[16] Pour plus d'informations, voir le document d'orientation séparé.

5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

5.1 Nécessité d'une intervention communautaire[17]

5.1.1 Objectifs poursuivis

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. Un document récent de l'OCDE[18] résume la menace terroriste pesant sur le transport maritime, notamment les ports.

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.

Les résultats de la conférence diplomatique de l'OMI sont en cours de transposition dans la législation de l'UE sous la forme d'un règlement, de manière à en assurer une application uniforme. Une partie des éléments non obligatoires du code ISPS seront rendus obligatoires et les textes de l'OMI seront adaptés pour tenir compte des spécificités de l'UE.

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. C'est la conséquence inévitable de la manière dont ces nouvelles règles de sûreté ont été adoptées: elles ont été conçues comme des modifications d'une convention internationale existante. Il a été admis, par ailleurs, que d'importants travaux complémentaires seraient nécessaires pour régler le problème de la sûreté portuaire au-delà de l'interface navire/port. Un groupe de travail mixte OMI/OIT élabore actuellement des directives pratiques en matière de sûreté portuaire, mais ces travaux risquent de prendre du temps. Ailleurs, des mesures ont déjà été prises pour combler ce vide provisoire. Ces mesures consistent, par exemple, à appliquer toutes les nouvelles règles de l'OMI à l'ensemble du port (méthode des États-Unis) ou à adopter des mesures de sûreté supplémentaires ayant une incidence directe ou indirecte sur les ports (les mesures nationales de sûreté portuaire prises dans les États membres de l'UE, les règles adoptées par les États-Unis, comme l'initiative pour la sûreté des conteneurs (CSI - «Container Security Initiative», le partenariat en matière de commerce de conteneurs (CTPAT «Container Trade Partnership»), la règle de notification préalable de 24 heures, etc.).

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;

---

17 Pour plus d'informations, voir le document d'orientation séparé.

18 OCDE, Direction de la science, de la technologie et de l'industrie, Comité des transports maritimes: «Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact», juillet 2003.

– 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.

5.1.2 Dispositions prises relevant de l'évaluation ex ante

De février à décembre 2002, les États membres et la Commission ont participé à trois sessions techniques et à une conférence diplomatique de l'OMI dédiées, sous le signe de l'urgence, à la question de la sûreté du transport maritime international. La communauté considère que cette problématique demande un traitement prioritaire.

Au cours de cette période initiale, il est apparu clairement que la sûreté ne commence ou ne se termine pas à proximité du navire (l'interface navire/port). Pour une efficacité optimale, la sûreté des transports doit en définitive couvrir toute la chaîne d'approvisionnement, du vendeur à l'acheteur. Dans cette chaîne d'approvisionnement, il a été souligné à plusieurs reprises que la sûreté portuaire constituait un élément déterminant pour la sûreté des transports en général (communication de la Commission relative à l'amélioration de la sûreté des transports maritimes, travaux de l'OMD, loi américaine relative à la sûreté maritime («Maritime Security Bill»), CTPAT). En effet:

– à défaut d'assurer la sûreté dans la zone portuaire adjacente à l'interface navire/port, on estime que le risque de «contamination» de l'installation portuaire sécurisée est élevé. Par conséquent, on peut considérer que le coût associé à la mise en place de mesures préventives de base en matière de sûreté portuaire serait sans commune mesure avec les coûts que supposerait l'ajout de nouveaux contrôles de sûreté coûteux au niveau de l'interface navire/port;

– les entreprises ont indiqué à plusieurs reprises qu'elles auront investi des sommes considérables d'ici juillet 2004 dans la mise en place de mesures de sûreté pour les installations portuaires et les navires. Par conséquent, elles souhaitent éliminer les lacunes patentes en matière de sûreté (mesures de sûreté portuaire insuffisantes ou inexistantes, etc.) qui risqueraient de nuire à l'efficacité de ces investissements. En effet, compte tenu de la répartition géographique disparate des installations et des zones autres que l'interface navire/port à l'intérieur des ports, les lacunes de la sûreté portuaire globale pourraient poser des problèmes pour la sûreté des interfaces navire/port.

Dans d'autres régions du monde, une sûreté portuaire satisfaisante est déjà considérée comme un élément indispensable à la sûreté du commerce maritime. L'existence de niveaux de sûreté portuaire suffisants, en plus du respect du code ISPS, pourrait devenir une condition préalable à l'absence de restrictions sur les flux commerciaux au départ de ces ports.

Indépendamment de l'impression négative que l'UE produirait si elle négligeait la sûreté de ses propres ports au-delà de l'interface navire/port, le coût de l'inaction pourrait bien atteindre des sommets effrayants en cas d'attaque terroriste réussie. Premièrement, la protection de la vie humaine est un but en soi. Deuxièmement, la menace terroriste et la peur qui en résulte ont une incidence directe sur les performances de l'économie mondiale. Troisièmement, en cas d'attaque réussie, il est probable que, en guise de réaction, beaucoup de ports seraient provisoirement fermés, le temps de réévaluer leur niveau de sûreté et la menace réelle. Quant au port qui serait victime d'une attaque, il va de soi qu'il s'expose à d'énormes dégâts, tant sur le plan matériel qu'en termes d'image commerciale.

Quelques exemples donnés par l'OCDE[19] peuvent illustrer utilement l'ampleur des coûts économiques au sens strict.

Un conflit social dans les ports de la côte ouest des États-Unis a provoqué un lock-out de 10 jours dans ces ports. D'après une estimation modérée, les coûts qui en résultent s'élèvent à 467 millions de dollars américains. Les utilisateurs du port ont manifesté l'intention de modifier toute leur chaîne logistique, avec les coûts gigantesques qui s'ensuivent, en cas de poursuite de l'action.

– Le niveau moyen des stocks aux États-Unis s'est réduit au cours des années 1990, passant de 1,57 mois à 1,36 mois en 2001. En 2002, le niveau moyen des stocks a augmenté pour atteindre 1,43 mois. Cette évolution, due aux incertitudes et aux craintes concernant la stabilité de l'approvisionnement, a anéanti les progrès accomplis en cinq ans et représente pour les États-Unis une dépense de capital supplémentaire de 50 à 80 milliards de dollars américains[20].

– Une simulation en grandeur réelle basée sur un scénario selon lequel des bombes entreraient aux États-Unis dans des conteneurs, dont une partie serait interceptée dans le port et une autre partie se glisserait dans la chaîne logistique, a abouti à un coût estimatif total de 58 milliards de dollars américains[21]. De plus, il faudrait jusqu'à 92 jours pour résorber entièrement le retard dans l'activité du port. Cette estimation tient compte uniquement des coûts qui se manifestent aux États-Unis et néglige donc les coûts induits ailleurs.

L'existence d'un cadre uniforme en matière de sûreté portuaire dans l'ensemble des ports de l'UE réduira, à l'intérieur des frontières de l'UE, la concurrence interportuaire liée à la sûreté. En ce qui concerne les pays tiers, il supprimera toute raison de comparer entre eux les ports de l'UE sur le plan de la sûreté. Dans ces conditions, une directive sur la sûreté portuaire réduira au maximum ou éliminera les distorsions de concurrence indésirables.

Enfin, on peut également prévoir une création d'emplois. Ces nouveaux emplois seront essentiellement liés à la mise en œuvre du code ISPS, même si de nouvelles perspectives peuvent également se présenter dans le domaine de la sûreté portuaire.

5.1.3 Dispositions prises à la suite de l'évaluation ex post

Aucune/sans objet.

5.2 Actions envisagées et modalités de l'intervention budgétaire

La directive impose à chaque État membre de définir les limites des ports soumis à la directive. Les États membres doivent concevoir une politique de sûreté pour les zones ainsi définies et veiller à ce que des évaluations de la sûreté et des plans de sûreté appropriés soient établis et mis à jour. La mise en place et la mise en œuvre de la politique de sûreté de chaque port national doivent être surveillées par une autorité centrale nationale. Pour que le degré commun de mise en œuvre atteigne un niveau minimum souhaité, la directive prévoit dans ses annexes des éléments prioritaires devant figurer dans l'évaluation de la sûreté portuaire et le plan de sûreté portuaire.

---

19 OCDE, op.cit.

20 «The Friction Economy», in: Fortune, février 2003; D. Bowserbox et D. Closs, «Supply Chain Sustainability and Cost in the New War Economy», in: Traffic World, avril 2002.

21 Conference Board, Booz Allen Hamilton, octobre 2002.

Dans la mesure où le système global doit être cohérent pour assurer sa fiabilité à l'échelon de l'UE, il est prévu que la Commission effectue des inspections pour vérifier la mise en œuvre des plans nationaux adoptés conformément à la présente directive.

5.3 Modalités de mise en œuvre

Gestion directe par la Commission avec du personnel statutaire ou externe.

Dans la mesure où les contrôles de conformité ne peuvent commencer que 18 mois après le contrôle de conformité effectué en vertu du règlement relatif à la sûreté maritime, et compte tenu de la corrélation inévitable entre le contrôle de la sûreté maritime et le contrôle de la sûreté portuaire, il est proposé d'utiliser les compétences acquises par ces vérificateurs pour effectuer les contrôles requis par la présente directive.

Néanmoins, afin d'assurer la présence nécessaire, dans le processus de contrôle, de compétences spécialisées en matière de sûreté portuaire, il faudra prévoir huit inspecteurs supplémentaires de la sûreté portuaire (voir le point 7.1 ci-dessous).

6. INCIDENCE FINANCIÈRE

6.1 Incidence financière totale sur la partie B (pour toute la période de programmation)

Le coût de ce régime est calculé en additionnant les différents coûts sur une base annuelle, en prenant comme point de départ l'année 2006, à partir de laquelle l'action communautaire devrait être entièrement opérationnelle.

6.1.1 Intervention financière

La directive prévoit des opérations de contrôle et d'inspection à effectuer par la Commission. On prévoit que, à partir de 2006, environ 84 visites d'inspection seront effectuées chaque année (5 jours par port * 1500 euros). Le contrôle et l'inspection seront accompagnés de réunions d'experts. Une étude sur la mise en œuvre de la directive et sur l'opportunité de nouvelles initiatives devrait être effectuée en 2008 (c'est-à-dire deux ans après la mise en application de la directive).

Étude: d'autre part, les services de la Commission ont l'intention de faire procéder à 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 2008, 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 150 000 €.

Visites d'inspection: pour le calcul du nombre de visites d'inspection, voir le point 7.1. Au cours de la première année, un coût supplémentaire est prévu pour le matériel de travail sur place (PC portables).

6.1.1 Intervention financière

	2004	2005	2006	2007	2008	Exercice 2009 et suivants	Total
a) Études	0	0	0	0	0,150	Tous les 3 ans	0,150
b) Réunions d'experts	0	0	0	0	0	0	0
c) Visites d'inspection	0	0	0,126	0,126	0,126	0,126	0,504
d) Matériel de travail	0	0	0,016	0	0	Selon amortisse-ment	0,016
TOTAL	0	0	0,142	0,126	0,276	0,126	0,654

(Si nécessaire, expliquer le mode de calcul)

6.1.2 Assistance technique et administrative (ATA), dépenses d'appui (DDA) et dépenses TI (crédits d'engagement)

	2004	2005	2006	2007	2008	Exercice 2009 et suivants	Total
(a) néant		0			0		0
b) néant	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0

(Si nécessaire, expliquer le mode de calcul)

7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DÉPENSES ADMINISTRATIVES

7.1 Incidence sur les ressources humaines

La présente directive demande un contrôle de conformité. Il est proposé que ce contrôle soit basé sur l'expérience acquise dans le cadre du contrôle similaire effectué conformément au règlement relatif à la sûreté maritime.

Pour déterminer le nombre d'inspecteurs nécessaires, six paramètres sont à prendre en compte:

– les inspections doivent être effectuées par des tandems de deux inspecteurs;

– le contrôle de conformité doit comprendre l'inspection des systèmes nationaux de contrôle de la sûreté, au rythme d'un tiers par an. Étant donné qu'un maximum de 20 États membres (en comptant les États actuels et les candidats à l'adhésion) exploitent des ports, l'estimation actuelle prévoit 7 inspections par an;

– une étude sur les mesures de sûreté portuaire dans les ports de l'UE recense 769 ports dans l'UE et les pays candidats à l'adhésion, sur la base de données provenant de Lloyds Fairplay. Le contrôle de conformité de l'application de la présente directive doit être effectué au moyen de contrôles ponctuels réalisés dans les ports, au rythme de 10% par an de l'ensemble des ports recensés;

– le contrôle de conformité, la préparation, le voyage et le suivi devraient représenter une charge de travail d'1 semaine de travail par inspection;

– les inspecteurs effectueront leurs inspections toutes les deux semaines.

Ce calcul aboutit à un chiffre d'environ 20 inspections par an et par inspecteur (en comptant 40 semaines de travail par an). Les inspections doivent être effectuées par des équipes de 2 inspecteurs, autrement dit 2 inspecteurs effectuent 20 inspections par an. 10% de 769 égalent environ 77 ports par an. 1/3 de l'ensemble des systèmes de sûreté nationaux représente 7 inspections par an; soit au total un minimum de 84 inspections par an. Par conséquent, il faut 8 inspecteurs pour assurer ces inspections. Comme matériel de travail, 8 ordinateurs portables sont nécessaires, pour un prix unitaire de 2000 euros.

Un administrateur unique sera responsable de l'ensemble du processus.

Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par utilisation des ressources existantes et/ou supplémentaires		Total	Description des tâches découlant de l'action
		Nombre d'emplois permanents	Nombre d'emplois temporaires[22]		
Fonctionnaires ou agents temporaires	A	1	8		Administrateur principal (existant) Administrateur Inspecteurs de sûreté
	B	0	0		Adjoint de l'administrateur
	C	0			Secrétaires du bureau des inspecteurs
Total		1	8	9	

7.2 Incidence financière globale des ressources humaines

Type de ressources humaines	Montants en euros	Mode de calcul *
Fonctionnaires	108 000	Coûts moyens des fonctionnaires de la Commission, incluant les frais généraux (108.000 €/an/fonctionnaire)
Agents temporaires	864 000	
Total	972 000	

[22] Ces chiffres sont basés sur l'hypothèse selon laquelle l'Agence européenne pour la sûreté maritime disposera, pour sa part, des effectifs nécessaires pour faire face aux tâches que lui confère l'article 10, paragraphe 7, de la proposition de règlement.

Les montants correspondent aux dépenses totales de l'action pour 12 mois.

7.3 Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

Comité d'experts: réunions d'une journée avec les experts du secteur concerné pour permettre à la Commission de rédiger les adaptations aux règles prévues dans l'article 15 de la proposition de directive. Au cours de la première année, trois réunions sont prévues. Ensuite, une seule réunion par an devrait suffire.

Ligne budgétaire (numéro et intitulé)	Montants en euros	Mode de calcul
Dotation globale 01 02 11 03 – Comités obligatoires (COSS 27C730)[1]	56 250 (première année) 18 750 (exercices suivants)	3 réunions du comité des représentants de la sûreté maritime au cours de la première année 1 réunion les années suivantes. Remboursement des frais de voyage des experts nationaux estimé en moyenne à : 25 X 750€/expert
Total	56 250 (première année) 18 750 (exercices suivants)	

Les montants correspondent aux dépenses totales de l'action pour 12 mois.

[1] Préciser le type de comité ainsi que le groupe auquel il appartient.

I.	Total annuel (7.2 + 7.3)	1 028 250 € (1e année) 990 750 € (exer. suiv.)
II.	Durée de l'action	indéfinie
III.	Coût total de l'action (I x II)	indéfini

Les besoins en ressources humaines et administratives seront couverts par les crédits octroyés à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure annuelle d'allocation.

8. SUIVI ET ÉVALUATION

8.1 Système de suivi

Un système de suivi sera adopté, notamment au travers des inspections au sein des États membres et grâce aux études périodiques d'impact.

8.2 Modalités et périodicité de l'évaluation prévue

Les services de la Commission ont l'intention de lancer 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 N+2, puis tous les trois ans.

Par ailleurs, six mois après la date d'application de la directive proposée, la Commission, en coopération avec les autorités nationales, commencera à effectuer des inspections pour vérifier les modalités de contrôle de la mise en œuvre des plans nationaux adoptés dans le cadre de la directive. Ces inspections prendront en compte les informations fournies par les autorités nationales, notamment les rapports de contrôle.

9. MESURES ANTIFRAUDE

L'activité du bureau des inspecteurs de la sûreté maritime de la Commission sera soumise aux procédures normales d'audit de la Commission.

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

IMPACT DE LA PROPOSITION SUR LES ENTREPRISES ET, EN PARTICULIER, SUR LES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

TITRE DE LA PROPOSITION

Directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'amélioration de la sûreté portuaire

NUMERO DE REFERENCE DU DOCUMENT

COM(2003) XXXX

LA PROPOSITION

1. Compte tenu du principe de subsidiarité, pourquoi une législation communautaire est-elle nécessaire dans ce domaine et quels sont ses principaux objectifs?

   Une législation communautaire a été déjà élaborée concernant la sûreté des installations portuaires et des navires, qu'il est prévu de compléter par la présente directive concernant la sûreté portuaire. Par conséquent, les mesures prévues par la présente proposition doivent, elles aussi, être appliquées d'une manière cohérente dans toute la Communauté pour ne pas nuire à la cohérence, dans l'ensemble de l'UE, des mesures qu'elle est censée compléter. De plus, une application uniforme évitera les distorsions de concurrence en matière de sûreté.

L'IMPACT SUR LES ENTREPRISES

2. Qui sera touché par la proposition?

   – Quels secteurs d'entreprises?

   Expéditeurs, agents, gestionnaires de ports, sociétés établies dans le périmètre portuaire.

   – Quelles tailles d'entreprises (part des petites et moyennes entreprises)?

   Toutes les tailles d'entreprises du secteur.

   – Ces entreprises sont-elles concentrées dans des régions spécifiques de la Communauté ?

   Non, treize États membres sont concernés en tant qu'États du port. Après l'adhésion des pays candidats, ce nombre s'élèvera à 20.

3. Quelles mesures les entreprises devront-elles prendre pour se conformer à la proposition?

S'il n'en existe pas encore, mettre en place les procédures de sûreté requises et, le cas échéant, acquérir le matériel nécessaire. Assurer la formation des personnels aux nécessités de la sûreté. Il peut être nécessaire d'engager des effectifs supplémentaires.

4. Quels effets économiques cette proposition est-elle susceptible d'avoir:

– sur l'emploi?

Des emplois pourront être créés pour l'exécution des tâches relatives à la sûreté portuaire, et probablement aussi dans les entreprises spécialisées en matière de sûreté.

– sur les investissements et la création de nouvelles entreprises?

Les sociétés actives dans le port peuvent être contraintes d'acquérir du matériel de sûreté. Par ailleurs, les firmes spécialisées en matière de sûreté pourront connaître une expansion.

– sur la compétitivité des entreprises?

Aucun, dans la mesure où elles seront soumises aux mêmes exigences.

5. La proposition contient-elle des mesures visant à tenir compte de la situation spécifique des petites et moyennes entreprises (exigences réduites ou différentes, etc.)?

Pas directement, mais les exigences sont basées sur une évaluation au cas par cas et s'adapteront, dès lors, d'une manière optimale aux problèmes spécifiques, dans le respect d'un seuil de sûreté minimal.

CONSULTATION

6. Liste des organisations consultées sur la proposition et exposé des éléments essentiels de leur position

– La Commission a consulté tous les États membres et pays candidats, ainsi que tous les représentants intéressés du secteur privé. Les réponses montrent clairement que le secteur est conscient de la nécessité d'instaurer des mesures de sûreté portuaire. L'approche communautaire est largement acceptée, à condition que les mesures tiennent suffisamment compte de la diversité des structures portuaires externes et internes (au niveau de l'organisation, des niveaux de risque).

– L'ensemble des organisations internationales représentatives de ce secteur a participé, en qualité d'observateur, aux travaux de l'OMI sur la sûreté maritime. Les employeurs, les salariés et les représentants du secteur public participent aux travaux du groupe de travail mixte OMI-OIT qui est en train d'élaborer des directives pratiques en matière de sûreté portuaire.

La Commission a lancé une étude d'impact sur ces mesures. Le consultant a associé l'Organisation des ports maritimes européens (ESPO), la Fédération des exploitants de ports privés européens (FEPORT) et l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) à ses travaux.

Bien que le secteur privé doive investir dans la mise en place de mesures de sûreté des installations portuaires et des navires, elle est soucieuse d'éliminer les lacunes patentes en matière de sûreté (mesures de sûreté portuaire minimes ou inexistantes, etc.) qui risquent de rendre ces investissements inopérants. En effet, compte tenu de la répartition géographique disparate des installations et des zones autres que l'interface navire/port à l'intérieur des ports, les lacunes de la sûreté portuaire globale pourraient poser des problèmes pour la sûreté des interfaces navire/port.