PARLEMENT EUROPÉEN

2004 *2009*

Commission des libertés civiles, de la justice et des affaires intérieures

PROVISOIRE
2004/0031(COD)

7.12.2004

PROJET D'AVIS

de la commission des libertés civiles, de la justice et des affaires intérieures

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'amélioration de la sûreté des ports
(COM(2004)0076 – C6-0072/2004 – 2004/0031(COD))

Rapporteur pour avis: Romano Maria La Russa

PA_Leg

JUSTIFICATION SUCCINCTE

La commission des libertés civiles, de la justice et des affaires intérieures est invitée à émettre un avis sur la proposition de directive relative à l'amélioration de la sûreté des ports. Notre commission s'intéresse particulièrement au sujet puisque, dans sa proposition modifiée [COM (2004)393], la Commission a prévu d'étendre les mesures de sûreté aux services de ferries qui transportent des passagers et/ou des cargaisons. Comme c'est d'ores et déjà le cas dans le transport aérien, lorsque la directive entrera en vigueur, les usagers des ferries feront eux aussi l'objet d'un contrôle avant de pouvoir embarquer. Il appartiendra aux États membres d'apprécier les types de ferry et les ports, sur la base d'une évaluation de sûreté des ports et, ensuite, d'un plan de sûreté portuaire.

La proposition de directive est un outil utile de prévention dans la lutte de l'Europe contre le terrorisme et fait partie d'un ensemble de mesures qui comporteront, à bref délai, une proposition de directive concernant la chaîne intermodale tout entière, afin de garantir la sûreté tout au long du trajet d'une marchandise, du producteur à la destination finale.

Position du rapporteur pour avis

Le rapporteur pour avis fait totalement siennes l'économie et la philosophie de la directive. Les plans de sûreté des ports rempliront une fonction plurielle: non seulement une plus grande sûreté contre d'éventuelles agressions terroristes sera garantie, mais ces plans permettront aussi de renforcer la lutte contre l'immigration clandestine, contre le trafic des stupéfiants, contre la contrefaçon des marchandises. Le rapporteur pour avis fait sienne l'approche de la Commission, tant en ce qui concerne l'objet de la directive – améliorer la sûreté des ports face à des menaces d'actions illicites intentionnelles – qu'en ce qui concerne la possibilité d'effectuer des inspections communautaires en vue de contrôler l'application de la directive par les États membres.
Le rapporteur pour avis fait sienne la position de Mme le rapporteur de la commission des transports et du tourisme ainsi que du Conseil, qui excluent du champ d'application de la directive les "zones adjacentes du port": il vaut mieux que ce soient les États membres qui définissent la zone portuaire de référence. Le rapporteur pour avis souhaite que la Commission effectue au plus tôt une analyse détaillée des coûts prévus pour la mise en œuvre de la directive à l'examen ainsi que de leur répartition entre autorités publiques et autorités privées.

AMENDEMENTS

La commission des libertés civiles, de la justice et des affaires intérieures invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

Texte proposé par la Commission[1]	Amendements du Parlement

[1] Non encore publié au JO.

Amendement 1
Considérant 2

(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.	(2) Il convient d'assurer la sûreté des personnes, des infrastructures et du matériel, y compris les moyens de transport, dans les ports, 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.

Justification

Le soin de définir zone adjacente *est laissé aux États membres.*

Amendement 2
Considérant 4

(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° …/….	(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***, telles que celles-ci sont définies par les États membres.*** Il convient que ces mesures s'appliquent à tous les ports qui abritent une ou plusieurs installations portuaires soumises au règlement (CE) n° …/….

Justification

Le soin de définir zone adjacente *est laissé aux États membres.*

Amendement 3
Considérant 8

(8) La vulnérabilité des services de ferries face aux actes illicites intentionnels est	(8) La vulnérabilité des services de ferries face aux actes illicites intentionnels est

élevée, en particulier lorsque ces navires transportent au même temps passagers et cargaison. En fonction d'une analyse préalable des risques, des mesures adéquates doivent être prises afin de s'assurer que les voitures et les camions destinés à voyager à bord de ferries mixtes dédiés tant au trafic international qu'au trafic national des Etats membres ne constituent pas un risque pour le navire, ses passagers, son équipage et la cargaison. Ces contrôles sont effectués dans le port ou aux limites du port avant que les véhicules n'embarquent à bord du navire, dans des conditions compatibles avec la fluidité nécessaire à l'écoulement du trafic.	élevée, en particulier lorsque ces navires transportent *en* même temps passagers et cargaison. En fonction d'une analyse préalable des risques, des mesures adéquates doivent être prises afin de s'assurer que ***les passagers,*** les voitures et les camions destinés à voyager à bord de ferries mixtes dédiés tant au trafic international qu'au trafic national des États membres ne constituent pas un risque pour le navire, ses passagers, son équipage et la cargaison. Ces contrôles sont effectués dans le port ou aux limites du port avant que les véhicules n'embarquent à bord du navire, dans des conditions compatibles avec la fluidité nécessaire à l'écoulement du trafic.

Justification

Les normes de sécurité et les contrôles doivent être étendus aux passagers des ferries, comme c'est le cas pour les passagers dans le transport aérien.

Amendement 4
Considérant 8 bis (nouveau)

	(8 bis) L'extension des contrôles aux services de ferries est un outil utile dans la lutte contre l'immigration clandestine, contre le trafic des stupéfiants et contre la contrefaçon des marchandises.

Amendement 5
Considérant 10

(10) 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 sont tenus d'approuver les évaluations et les plans et de contrôler la mise en œuvre des mesures dans leurs ports. ***Dans le but de garantir l'***efficacité du contrôle de la mise en œuvre ***et d'éviter des distorsions de concurrence entre États membres, les*** inspections ***doivent être*** effectuées sous la surveillance *de* la Commission.

Justification

Les inspections communautaires garantissent la mise en œuvre efficace et uniforme entre États membres des mesures prévues par la directive et permettent de limiter les cas de possible distorsion de la concurrence.

Amendement 6
Considérant 12 bis (nouveau)

(12 bis) L'analyse financière coûts/bénéfices visée au règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires[1] doit tenir compte également du coût des mesures prévues par la présente directive et établir des critères de répartition des coûts entre autorités publiques et opérateurs privés.

---

[1] JO L 129 du 29.4.2004, p. 6.

Justification

Il n'y a pas, dans la directive, de cadre financier précis des mesures prévues.

Amendement 7
Article premier, paragraphe 1, deuxième alinéa

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***.	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.

Justification

Le soin de définir zone adjacente *est laissé aux États membres.*

Amendement 8
Article 2, paragraphe 1

1. La présente directive concerne les	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***.	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.

Justification

Le soin de définir zone adjacente *est laissé aux États membres.*

Amendement 9
Article 3, paragraphe 1

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;	1. «port» ou «port maritime»: une étendue de terre et d'eau***, dont l'étendue est définie par les États membres,*** 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;

Justification

Le soin de définir zone adjacente *est laissé aux États membres.*

Amendement 10
Article 7, paragraphe 7, premier alinéa

7. En fonction de leur appréciation des risques, les Etats membres prennent toutes les dispositions adéquates afin que leurs services compétents effectuent les contrôles de sûreté nécessaires sur les véhicules routiers destinés à l'embarquement sur les navires à passagers.	7. En fonction de leur appréciation des risques, les États membres prennent toutes les dispositions adéquates afin que leurs services compétents effectuent les contrôles de sûreté nécessaires sur les véhicules routiers destinés à l'embarquement sur les navires à passagers ***ainsi que sur les passagers eux-mêmes***.

Justification

Les normes de sécurité et les contrôles doivent être étendus aux passagers des ferries, comme c'est le cas pour les passagers dans le transport aérien.

Amendement 11
Article 10

Article 10	***Supprimé***
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».	

Justification

Le comité consultatif n'est pas nécessaire, puisque le principe de subsidiarité joue.

Amendement 12
Article 14, paragraphe 3, deuxième alinéa

L'État membre concerné se soumet à ces inspections et veille à ce que les organismes ou les personnes concernés s'y soumettent également.	L'État membre concerné se soumet à ces inspections et veille à ce que les organismes ou les personnes concernés s'y soumettent également. ***La Commission et les instances compétentes des États membres agissent de manière telle que les inspections causent le moins de désagréments possible aux ports.***

Amendement 13
Article 19 bis (nouveau)

	Article 19 bis
	Rapport d'évaluation
	Dans les trois ans consécutifs à l'entrée en

vigueur de la présente directive et, dans la suite, tous les cinq ans, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport d'évaluation établi sur la base des informations recueillies, notamment sur la base de l'article 14. Dans ce rapport, la Commission examine le respect de la directive par les États membres et l'efficacité des mesures prises. Elle formule, si besoin est, des propositions de mesures complémentaires.

Justification

Il est nécessaire d'évaluer périodiquement la bonne application de la directive, afin d'avoir un aperçu actualisé de l'évolution des risques liés à la sûreté des ports.