



Bruxelles, le 18.11.2013  
COM(2013) 792 final

**RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL**

**Deuxième rapport d'évaluation sur la mise en œuvre de la directive relative à  
l'amélioration de la sûreté des ports**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

# RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

## Deuxième rapport d'évaluation sur la mise en œuvre de la directive relative à l'amélioration de la sûreté des ports

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

### 1. INTRODUCTION

La directive 2005/65/CE<sup>1</sup> sur l'amélioration de la sûreté des ports (ci-après "la directive") a pour objectif principal de compléter les mesures adoptées en 2004 avec le règlement (CE) n° 725/2004<sup>2</sup> sur l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires (ci-après "le règlement").

Le champ d'application du règlement est limité aux mesures de sûreté à bord des navires et à l'interface immédiate entre le port et le navire. Ce sont à ces obligations relevant essentiellement du code ISPS (International Ship and Port facility Security) que les États membres ont souscrit en priorité, avant d'accepter la mise en œuvre d'obligations supplémentaires dans le cadre de la directive. La directive complète le dispositif en instaurant un système de sûreté dans toute l'enceinte portuaire pour garantir un niveau de sûreté élevé et égal dans tous les ports européens<sup>3</sup>.

Plus de 1 200 ports maritimes commerciaux sont exploités sur les 70 000 kilomètres de côtes de l'Union européenne, l'une des régions du monde ayant le plus de ports. Parmi ceux-ci près d'un millier (voir point 6.1.) entrent dans le champ d'application de la directive, c'est-à-dire tous les ports qui abritent une ou plusieurs installations portuaires faisant l'objet d'un plan de sûreté approuvé en vertu du règlement.

L'objectif de la directive est d'améliorer la sûreté dans les zones portuaires qui ne sont pas couvertes par le règlement et de faire en sorte que le renforcement de la sûreté dans les ports vienne appuyer les mesures de sûreté prises en application du règlement. Alors que la mise en place des mesures de sûreté au niveau de l'installation portuaire pèse essentiellement sur son exploitant, les mesures de sûreté appropriées au niveau du port engageant, de façon prioritaire, l'autorité portuaire<sup>4</sup> et tous les services chargés des missions de maintien de la sécurité et de la paix publique.

L'article 19 de la directive prévoit que la Commission évalue le respect de la directive et l'efficacité des mesures prises au plus tard le 15 décembre 2008, et ensuite tous les cinq ans.

---

<sup>1</sup> Directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports – JO L 310 du 25.11.2005, p. 2

<sup>2</sup> 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 - JO L 129 du 29.4.2004, p. 6

<sup>3</sup> La directive ne concerne que les ports maritimes, les obligations ne s'appliquent pas à l'Autriche, à la République tchèque, à la Hongrie, au Luxembourg et à la Slovaquie. Par ailleurs, l'Autorité de surveillance de l'AELE veille à ce que l'Islande et la Norvège respectent leurs obligations résultant de l'accord sur l'Espace économique européen.

<sup>4</sup> L'autorité de sûreté portuaire est désignée par l'Etat membre conformément aux dispositions de l'article 5 de la directive.

Le premier rapport a été adopté le 20 janvier 2009<sup>5</sup>. Ce deuxième rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre expose les mesures engagées pour favoriser la mise en place de mesures de sûreté portuaire homogènes au niveau de l'Union, les progrès accomplis pendant la dernière période de référence de cinq ans et les problèmes encore persistants qui sont apparus au cours de la mise en œuvre<sup>6</sup>.

Le présent rapport est fondé sur:

- les retours d'informations des autorités des États membres chargées de la sûreté maritime et des autres parties prenantes;
- les résultats des inspections conduites par la Commission dans le domaine de la sûreté portuaire;
- le dialogue constant entretenu avec les autorités nationales et les différents acteurs du monde maritime et portuaire.

Le rapport attire l'attention sur certaines difficultés rencontrées en vue d'atteindre les effets désirés mais également sur l'impact global que représente la mise en œuvre de la directive.

## 2. CONCLUSIONS DU PREMIER RAPPORT

Le premier rapport soulignait que si la directive avait été adoptée en première lecture avec un large soutien du Parlement européen et à l'unanimité du Conseil, la plupart des États membres concernés ne l'avaient transposé qu'avec un retard significatif, conduisant à l'ouverture de procédures d'infraction, dont deux se sont achevées par des arrêts en manquement<sup>7</sup>.

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

## 3. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT ET DE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DEPUIS LA PERIODE D'EVALUATION PRECEDENTE

Les retards pris dans la préparation et l'adoption des mesures de transposition ont eu des conséquences en cascade puisque les autorités compétentes au niveau des ports ne pouvaient pas procéder à leur travail de mise en œuvre de la directive tant que les mesures nationales n'étaient pas définitivement arrêtées.

Globalement, les États membres ont correctement transposé la directive, c'est-à-dire que les mesures de transposition ont bien été reprises dans les dispositions législatives, réglementaires et administratives. Cependant, leur mise en pratique au plan local restait trop souvent à établir.

---

<sup>5</sup> COM(2009)2 final

<sup>6</sup> La mise en œuvre de la directive en Croatie n'a pas encore fait l'objet d'une évaluation.

<sup>7</sup> Aff. C-464/08 Commission/Estonie du 3 septembre 2009 et Aff. C-527/08 Commission/Royaume-Uni du 3 septembre 2009.

En effet, la directive – conformément au principe de subsidiarité – a prévu que les États membres déterminent eux-mêmes les limites de chaque port et leur laisse le soin de décider de l'appliquer aux zones adjacentes. De plus, les États membres devaient veiller à ce que les évaluations et les plans de sûreté portuaire soient correctement élaborés. Or, en 2009, un nombre important de ports n'était toujours pas en mesure de remplir les obligations de la directive.

Pendant toute la période 2009-2013, la Commission a donc poursuivi son engagement de veiller à une meilleure mise en œuvre de la directive. L'action de ses services s'est concrétisée à la fois par des initiatives d'assistance aux États membres et par des mesures de contrôle. Des démarches se sont développées autour des axes suivants:

- La préparation d'un second séminaire consacré à la mise en œuvre de la directive;
- La réalisation d'une étude sur les aspects techniques de la sûreté portuaire (TAPS II) confiée au Centre Commun de Recherche (JRC – Ispra);
- Le recueil et la diffusion de bonnes pratiques dans le cadre du comité MARSEC;
- La mise en place d'un système d'information régulière sur la réalisation et le suivi des plans d'action des États membres pour l'achèvement de la mise en œuvre pratique de la directive;
- La conduite d'inspections pour le suivi de l'application de la directive conformément au règlement (CE) n° 324/2008<sup>8</sup>.

#### **4. ASSISTANCE A LA MISE EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE**

##### **4.1. Séminaire du 21 octobre 2010**

Un premier séminaire avait été organisé en septembre 2006 en vue de permettre aux États membres et à la Commission d'échanger des informations sur les modalités de la transposition et de la mise en œuvre de la directive. Cependant, les États membres qui rencontraient le plus de difficultés ont souhaité obtenir des informations supplémentaires sur les dispositifs et les pratiques déjà mis en place avec succès dans certains ports de l'Union européenne.

La Commission a répondu favorablement en organisant, le 21 octobre 2010, un second séminaire au cours duquel des exemples variés contribuant à élever les standards de sûreté des ports ont été présentés.

Ce séminaire a permis d'illustrer différentes approches envisagées pour la **définition du périmètre du port** au regard de la sûreté selon la configuration géographique des zones portuaires, leur imbrication dans des zones résidentielles ou avec des sites industriels et commerciaux. Diverses solutions retenues ont été présentées pour déterminer les limites de la zone portuaire dans des cas aussi variés que celui d'un port d'estuaire (Bordeaux), d'un port historique (La Vallette), d'un port enclavé dans un tissu urbain très dense (Salerno) ou encore d'un des plus grands ports du monde (Rotterdam).

---

<sup>8</sup> Règlement (CE) n° 324/2008 de la Commission du 9 avril 2008 établissant les procédures révisées pour la conduite des inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté maritime - JO L 98 du 10.4.2008, p. 5.

Cet atelier de travail a été l'occasion de rappeler les objectifs fondamentaux de la directive et d'insister sur tous les aspects relatifs à l'évaluation de sûreté portuaire qui est la pierre angulaire de l'application de la directive. Les conclusions de ce séminaire ont ensuite été avaluées par le comité MARSEC.

#### **4.2. Etude concernant les aspects techniques de la sûreté portuaire (TAPS II)**

Compte tenu des difficultés rencontrées par certains États membres, la Commission a confié au Centre Commun de Recherche (CCR) la réalisation d'une étude sur l'application de la directive dans les ports européens.

Cette étude se concentre sur les méthodologies favorisant la bonne application de la directive et les moyens techniques pour sa mise en œuvre. Le but de l'étude est d'aider à déterminer des critères communs pour réaliser les objectifs de la directive par l'élaboration de normes minimales, de recommandations, de lignes directrices et de recueil de bonnes pratiques. La **définition du périmètre du port** a fait l'objet d'une attention toute particulière étant donné les difficultés ou les réticences que certains États membres ont eu pour définir le champ d'application de la directive et les mesures de sûreté portuaire en général. Le rapport final propose une méthodologie qui prévoit deux stades de vérifications successives, l'une vise à définir les installations portuaires et les autres éléments caractéristiques faisant partie du même port, tandis que la seconde vise, par le biais de l'analyse de risques, à définir les limites du port de façon à obtenir le niveau de sûreté portuaire le plus efficace.

Avant la diffusion du rapport final de l'étude à la Commission, l'Institut pour la protection et la sécurité des citoyens du CCR a organisé, les 9 et 10 mars 2011 à Ispra (Italie), une rencontre avec l'ensemble des parties intéressées, dont 14 représentants des États membres et de l'industrie portuaire, pour présenter et discuter les conclusions préliminaires et les recommandations de l'étude, permettant ainsi aux auteurs de l'étude de valider leurs conclusions.

Le 20 septembre 2011, les résultats de l'étude TAPS II ont été diffusés au comité MARSEC. Certaines propositions, notamment celles développant une méthodologie systémique pour la conduite d'une analyse des risques en deux étapes afin de déterminer le périmètre du port, ont été présentées comme des outils particulièrement utiles et efficaces dans le travail d'analyse à réaliser préalablement à la mise en œuvre pratique de la directive<sup>9</sup>.

Le 24 janvier 2012, un document de travail a été soumis aux membres du comité sur le chapitre relatif à la détermination des limites du port. Les États membres ont généralement considéré que l'approche présentée dans l'étude permettrait de résoudre certaines difficultés dans la détermination des limites géographiques du port. Cependant, l'éventualité d'un recours obligatoire à une telle méthodologie a été catégoriquement rejetée mais – au cas par cas et sur une base non-contraignante – les conclusions formulées dans l'étude TAPS II pourraient être utilisées en vue de la prochaine révision quinquennale des évaluations de sûreté portuaire.

---

<sup>9</sup> Lors des inspections, la valeur pédagogique et les pistes de réflexion proposées par l'étude TAPS II ont été – à plusieurs reprises – constatées.

## 5. CONTROLE DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE

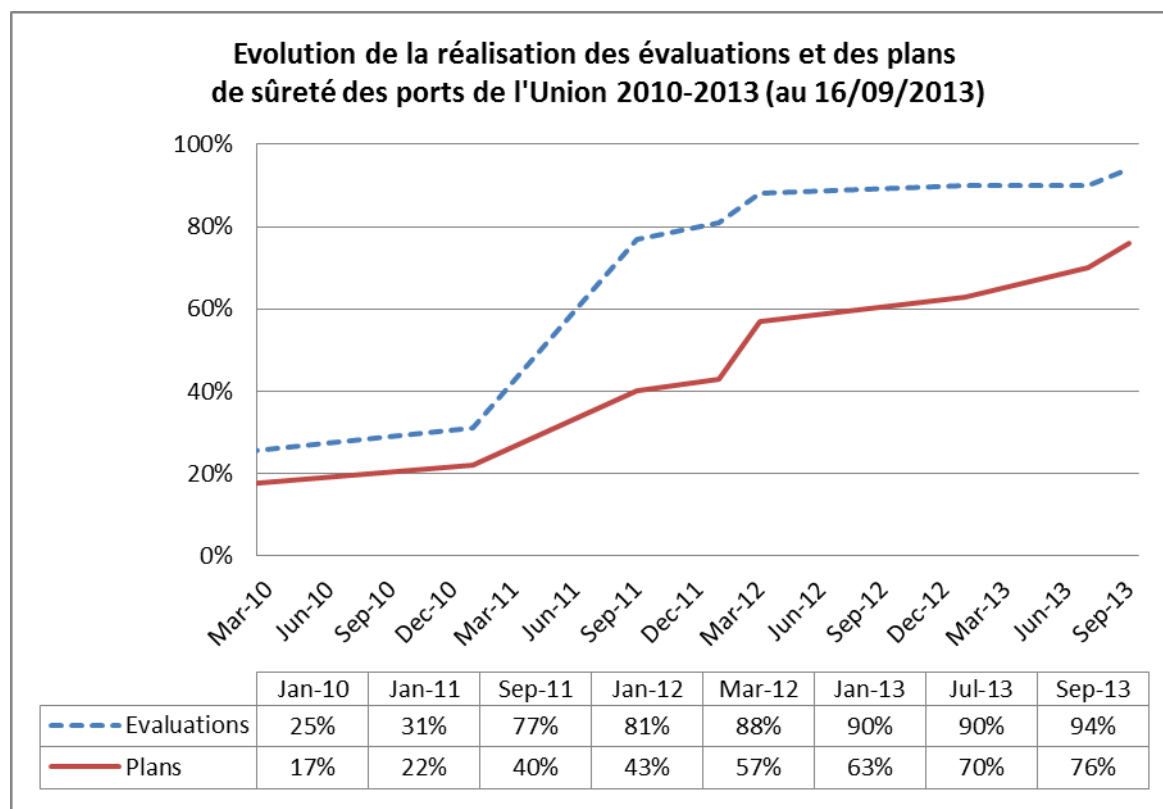
### 5.1. Suivi des plans d'action pour l'achèvement de la mise en œuvre pratique de la directive

Dès 2009, la Commission a mis en place un système lui permettant de recevoir, sur une base régulière, l'information des États membres sur la mise en œuvre de la directive. Un dialogue assidu s'est engagé avec les autorités des États membres en vue d'obtenir, avec régularité, des informations fiables sur le niveau de réalisation des évaluations et l'adoption des plans de sûreté des ports.

Pour les États membres ayant les retards les plus importants dans l'accomplissement de leurs obligations, il a été demandé de recevoir des plans d'actions nationaux assortis de dates d'échéance précises pour la réalisation des évaluations et des plans. De plus, des rapports d'étapes réguliers ont été sollicités pour vérifier la bonne réalisation des engagements.

La situation s'est rapidement améliorée pour les États membres disposant d'un nombre de ports inférieur à 30. Pour ce groupe d'États membres, la quasi-totalité des évaluations ont été conduites et 96% des plans de sûreté portuaire ont été établis et approuvés.

Au contraire, pour les États membres disposant d'un nombre de ports supérieur à 30, l'évolution a été beaucoup plus lente. Actuellement on peut considérer que 92% des évaluations ont bien été conduites et un peu plus des deux tiers (70%) des plans de sûreté portuaire ont été établis et approuvés. Les retards observés concernent essentiellement le Royaume-Uni, l'Espagne, la Grèce et l'Allemagne. Le manque de volonté de ces États membres à montrer leur détermination à conduire de façon prioritaire la mise en œuvre de la directive a amené la Commission à ouvrir des procédures d'infraction (voir point 5.3.).



## **5.2. Conduite d'inspections effectuées par la Commission pour le suivi de l'application de la directive**

Les procédures pour le suivi de l'application de la directive ont été effectuées lors des inspections de la Commission conformément au règlement (CE) n° 324/2008.

Depuis 2009, le programme de travail pour la conduite des inspections dans le domaine de la sûreté maritime comporte systématiquement un volet permettant de vérifier que les procédures pour le suivi de l'application de la directive ont été correctement mises en œuvre.

Cependant, jusqu'en 2012, les missions d'inspection se sont malheureusement heurtées au retard de la mise en œuvre pratique, les administrations au niveau local n'ayant reçu les instructions et les moyens nécessaires à la réalisation des évaluations de sûreté portuaire.

Les inspections menées à partir de 2012, tant au niveau des administrations nationales que directement sur un échantillon de ports, ont permis de constater que si le cadre général de la mise en œuvre de la directive est maintenant correctement posé, il existe un décalage important entre les objectifs d'amélioration de la sûreté des ports et les résultats encore imparfaits constatés sur le terrain. Entre autres, des observations sont régulièrement rapportées par les inspecteurs sur le fait que les évaluations n'ont pas été conduites selon les procédures adéquates, les plans ne sont pas cohérents avec les résultats de l'évaluation, les agents de sûreté portuaire n'ont pas toujours été désignés, le système de surveillance régulière des plans de sûreté portuaire n'est pas correctement assuré ou les prescriptions en matière de formation et d'exercices ne sont pas réalisées.

## **5.3. Procédures d'infraction**

Bien que la Commission ait entretenu un dialogue constant avec tous les États membres pour parvenir à une application conforme et cohérente de la mise en œuvre de la directive, elle a été contrainte d'engager cinq procédures d'infraction au cours de la période 2009-2013.

Trois de ces dossiers concernent une mise en œuvre incomplète de la directive en raison des retards pris dans la réalisation des évaluations et l'adoption des plans de sûreté des ports. Ces procédures concernent la Grèce, l'Espagne et le Royaume-Uni qui – désormais - se sont engagés sur de nouveaux plans d'action en vue d'achever la pleine réalisation des évaluations et des plans d'ici le premier trimestre 2014.

Deux autres procédures concernent une application non-conforme de la directive relevée à l'occasion de la conduite d'inspections:

- La première concernait le port de Malmö (Suède) où les inspecteurs avaient constaté que les onze installations portuaires constituant le port avaient été identifiées comme autant de ports individuels pour éviter la mise en œuvre des dispositions essentielles de la directive. Cette procédure a pu être classée suite à une révision de l'évaluation de la sûreté portuaire qui a conclu à l'établissement d'un port de Malmö unique (Malmö Hamn) constitué des onze installations portuaires<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> Une inspection de suivi a permis de vérifier et confirmer la conformité de la mise en œuvre de la directive à Malmö.

- La seconde concerne les ports du Land de Mecklembourg-Poméranie occidentale (Allemagne) où il a été relevé lors des inspections que les évaluations et les plans de sûreté portuaire restent encore à établir et à mettre en œuvre. Après l'envoi d'un avis motivé, les autorités allemandes ont convenu de conduire de nouvelles évaluations de sûreté dans les ports disposants de plusieurs installations portuaires afin de préparer les plans de sûreté portuaire remplissant les obligations de la directive.

## **6. POINTS PARTICULIERS RESULTANT DES TRAVAUX D'EVALUATION**

### **6.1. Taille critique des ports soumis aux exigences de la mise en œuvre pratique de la directive**

Lors des entretiens avec les diverses parties prenantes, celles-ci considèrent souvent que la directive est généralement bien conçue pour les grands ports avec une forte activité commerciale mais qu'elle pose plus de difficultés à être adaptée aux petits ports.

Il faut rappeler que la directive s'applique à tous les ports des États membres, qui abritent une ou plusieurs installations portuaires faisant l'objet d'un plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé en vertu du règlement (CE) n° 725/2004 (Article 2, paragraphe 2) et que les États membres veillent à ce que les mesures de sûreté portuaire soient étroitement coordonnées avec les mesures prises en application du règlement (Articles 4 et 7). La directive a prévu que les États membres déterminent eux-mêmes les limites de chaque port et leur laisse le soin de décider de l'appliquer aux zones adjacentes.

Ainsi, afin de veiller à l'instauration équilibrée de mesures utiles conformément au principe de proportionnalité, les co-législateurs ont pris la précaution de prévoir à l'article 2, paragraphe 4 que si le périmètre de l'installation portuaire au sens du règlement (CE) n° 725/2004 a été défini comme englobant effectivement le port, les dispositions pertinentes du règlement priment celles de la directive.

Cette disposition a été largement utilisée par les États membres dans les ports ne disposant que d'une seule installation portuaire au titre du règlement. Sur base de l'évaluation de sûreté du port, le périmètre du port a très souvent (mais pas toujours) été défini comme coïncidant avec celui de l'installation portuaire. Ainsi, sur les 1052 ports<sup>11</sup> abritant une ou plusieurs installations portuaires faisant l'objet d'un plan de sûreté approuvé en vertu du règlement, 586 ports ont été considérés comme relevant des dispositions du paragraphe 4 de l'article 2 de la directive, soit 55% des ports de l'Union européenne. Cette situation a été plus spécifiquement remarquée dans les États membres disposant de petits ports disséminés le long des côtes ou sur des îles<sup>12</sup>.

### **6.2. Connaissance de la menace et sensibilisation des acteurs**

Le travail réalisé lors des évaluations de sûreté permet d'identifier les biens et les infrastructures à protéger au regard des menaces et des risques qui pèsent sur les activités

---

<sup>11</sup> La différence avec le chiffre cité dans le rapport de 2009 (754 ports) s'explique par le fait que certains États membres n'avaient pas initialement inclus les ports relevant des dispositions de l'article 2, paragraphe 4, dans leur liste des ports concernés par la directive. Ceci a été corrigé à la demande de la Commission (chiffres au 16/09/2013).

<sup>12</sup> Ces ports disposant d'une installation portuaire unique représentent une part importante des ports de Finlande (65/78, soit 83%), de Suède (131/162, soit 81%), de Grèce (82/119, soit 69%), du Royaume-Uni (119/175, soit 68%) et du Danemark (51/82, soit 62%).



portuaires. La phase suivante consiste à concevoir et mettre en place les mesures adéquates susceptibles de contrer les menaces, à chacun des trois niveaux de risque identifié (normal, croissant, élevé), par des procédures spécifiques et par l'utilisation des équipements techniques répondant aux spécificités des ports et permettant d'apporter la réponse appropriée à la vulnérabilité potentielle des infrastructures.

La directive a ouvert la possibilité de créer des comités de sûreté portuaire chargés de fournir des conseils pratiques (9<sup>ème</sup> considérant). Dans les États membres ayant mis en place ce type de structure, celle-ci est généralement composée des représentants locaux des administrations chargées de missions de sûreté (services de police, garde-côtes, affaires maritimes, douanes, gendarmerie, etc.). Les indispensables échanges d'information trouvent ainsi un forum adéquat pour assurer la diffusion de la connaissance de la menace et ainsi favoriser la sensibilisation de tous les acteurs concernés.

Le développement de la sensibilisation à la protection des ports participe à la politique générale de sûreté qu'il est important de faire connaître à l'ensemble des personnels du port (c'est-à-dire le personnel des entreprises portuaires mais aussi celui des entreprises extérieures participant à l'activité portuaire) et aux différents usagers du port. Les actions de sensibilisation sont des atouts pour assurer une diffusion efficace et une pédagogie appropriée du respect des mesures de sûreté. Il est important que les mesures de sûreté soient perçues comme des moyens favorisant la réalisation et le développement des activités économiques du port.

Une meilleure prise en compte des exigences relatives à la formation des personnels et à la réalisation des exercices de sûreté portuaire<sup>13</sup>, comme cela est régulièrement relevé dans les rapports d'inspection, permettrait également d'améliorer le niveau général de connaissance nécessaire à la protection des ports.

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

Conformément à l'article 13 de la directive, les États membres doivent assurer un contrôle leur permettant d'exercer une surveillance appropriée et régulière des plans de sûreté portuaire et de leur mise en œuvre. Il s'agit là d'un point crucial qui n'a toujours pas atteint son rythme de croisière dans tous les États membres, en raison des retards de transposition mais aussi de l'inadéquation entre les objectifs fixés et les ressources nécessaires à la conduite de ces contrôles.

Chaque État membre a développé son propre système de surveillance selon son organisation interne et ses ressources disponibles. Ce rôle de contrôle a été dévolu soit aux administrations centrales, soit aux administrations locales, soit encore à des équipes polyvalentes regroupant plusieurs corps administratifs (Transport, Police, Douanes, Capitaineries, etc). Les audits ont pour but de vérifier que les plans sont conformes à la réglementation, que la réalité des mesures de sûreté correspond bien aux exigences du plan et qu'elles sont correctement mises en place.

Ces tâches sont effectuées selon un programme de travail arrêté périodiquement. Lorsqu'une défaillance est constatée, une proposition est faite en vue de la rectifier. Sur base du rapport

---

<sup>13</sup> Le 4 mai 2012, faisant suivi à la réalisation d'un manuel sur les exercices et entraînements de sûreté portuaire, un exercice a été mené dans le port d'Anvers (Belgique). Cet exercice a pu être suivi par des observateurs des États membres et de la Commission.

transmis à l'administration compétente, la nécessité d'une nouvelle évaluation de la sûreté du port ou d'une actualisation du plan peuvent être exigées. Un important sujet de préoccupation pour les services d'inspection est de vérifier la coordination effective entre les mesures prises au niveau des installations portuaires et celles envisagées au niveau du port. Le suivi des mesures correctives peut parfois être assuré lors d'audits inopinés de la qualité opérationnelle des mesures mises en place.

Les rapports des auditeurs mais aussi ceux des inspecteurs de la Commission, servent de base aux autorités nationales pour fournir conseil et assistance aux autorités compétentes des ports en vue de rectifier les défaillances relevées. Cette pratique doit être encouragée et développée; malheureusement, certains États membres n'ont toujours pas mis en place les structures nécessaires à assurer ce contrôle de conformité de façon régulière et appropriée<sup>14</sup>. Il est important que les moyens humains ou financiers dévolus à ces tâches de surveillance soient mis en place dans les meilleurs délais. L'attention sur ce point sera encore accentuée à l'avenir, les systèmes actuels de surveillance des plans de sûreté portuaire restant globalement à améliorer.

## 7. CONCLUSION

Le travail d'évaluation de la mise en œuvre de la directive 2005/65/CE révèle que les mesures nécessaires pour parvenir à une application complète de l'ensemble des dispositions de la directive restent encore à améliorer dans la majorité des États membres.

Cependant, l'expérience acquise dans le cadre du contrôle de la mise en œuvre de la directive indique que des progrès importants ont été faits. Il ne fait aucun doute que le niveau de sûreté a augmenté dans les ports européens. L'action combinée de la mise en œuvre du règlement et de l'application de la directive a permis de réaliser un cadre crédible pour prévenir les atteintes à la sûreté des ports et obtenir une protection adéquate des activités maritimes et portuaires. Si l'impact de ces mesures est difficile à évaluer pour ce qui concerne la dissuasion d'actes terroristes, les autorités portuaires s'accordent à dire que les conséquences sont appréciables au regard des actes de contrebande, des vols et des actes de malveillance qui sont en nette diminution. Par ailleurs, la mise en place des mesures de sûreté ont souvent conduit à revoir l'organisation des ports, comme – par exemple - la circulation et le stockage des marchandises, les contrôles d'accès aux différentes parties du port ou la définition de zones d'accès restreint. Ces mesures se sont révélées comme autant d'atouts pour l'amélioration de l'efficacité des activités portuaires, dans un environnement très concurrentiel.

Comme la Commission vient de le rappeler dans sa communication<sup>15</sup> du 23 mai 2013 "*Les ports: un moteur pour la croissance*", l'Union européenne est extrêmement dépendante des ports maritimes pour les échanges commerciaux avec le reste du monde et aussi au sein de son marché intérieur. La sûreté des ports et de leurs approches est donc essentielle pour assurer la sûreté globale du transport maritime. Les conditions de la sûreté portuaire nécessitent un haut degré de vigilance des États membres et de préparation de tous les acteurs concernés pour garantir un niveau de sûreté élevé et égal dans tous les ports européens. C'est la raison pour laquelle, tous les acteurs concernés doivent continuer à travailler à

---

<sup>14</sup> Dans le cadre des échanges d'information, il a été demandé aux États membres de fournir des relevés de leurs programmes. Certains ont transmis des chiffres précis sur le recrutement d'auditeurs et sur leurs tableaux de conduite des audits portuaires, d'autres n'ont pas été en mesure d'adresser des informations aussi précises.

<sup>15</sup> COM(2013)295 final

l'amélioration permanente des dispositifs de prévention, de protection et de réaction à opposer aux nouvelles menaces. A cette fin, les systèmes de sûreté des installations portuaires et ceux du port doivent parfaitement se compléter. Des relations efficaces entre le port, ses installations portuaires et les navires qui les desservent, restent un défi majeur pour les opérateurs et les administrations.

Dans les mois à venir, les États membres devront réexaminer les évaluations et les plans de sûreté portuaire conformément aux dispositions de l'article 10 de la directive qui prévoit ce réexamen au moins une fois tous les cinq ans. A cette fin, la Commission considère que la **méthodologie développée dans l'étude TAPS II** pourrait valablement être utilisée, en tant que de besoin, pour redéfinir le périmètre des ports, incluant la nécessité de prendre dûment en compte le plan d'eau.

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

Enfin, la Commission va continuer à travailler avec les États membres pour améliorer la mise en œuvre de la directive, avec l'objectif commun de mieux protéger encore les ports de l'Union européenne pour le bénéfice de tous usagers des ports, des utilisateurs des moyens de transport, de l'économie du transport maritime et de la société en général. Elle poursuivra l'exercice de sa vigilance sur la bonne application de cette directive et elle continuera à engager des poursuites lorsqu'elle le jugera nécessaire.