Avis du Comité économique et social européen sur la «Proposition modifiée de directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'amélioration de la sûreté des ports»

COM(2004) 393 final - 2004/0031 (COD)

(2005/C 120/06)

Le 11 juin 2004, le Conseil de l'Union européenne a décidé, conformément à l'article 80, paragraphe 2, du traité instituant la Communauté européenne, de consulter le Comité économique et social européen sur la proposition susmentionnée.

La section spécialisée «Transports, énergie, infrastructures, société de l'information», chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 5 octobre 2004. (rapporteuse: **M^me^ BREDIMA SAVOPOULOU**).

Lors de sa 412ème session plénière des 27 et 28 octobre 2004 (séance du 27 octobre 2004), le Comité économique et social européen a adopté le présent avis par 169 voix pour, et 6 abstentions.

1. **Introduction**

1.1 Après les attentats terroristes des 11 septembre 2001 et 11 mars 2004, le monde s'est rendu compte que la guerre contre le terrorisme allait très vraisemblablement durer longtemps encore. M^me^ DE PALACIO, membre de la Commission, a rapidement demandé au CESE d'élaborer un avis exploratoire sur la sécurité des transports. Le CESE a proposé une série d'orientations ([1]) concernant une future politique européenne en matière de sécurité des transports et il se réjouit de constater qu'elles ont été adoptées par la Commission.

1.2 Faisant suite à une communication de la Commission relative à l'amélioration de la sûreté des transports maritimes et à une proposition de règlement relative à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, le CESE a élaboré un avis ([2]) sur le thème de la sûreté des terminaux portuaires.

1.3 Le 30 juin 2004, le CESE a adopté un nouvel avis ([3]) sur la proposition de directive relative à l'amélioration de la sûreté des ports. Cette proposition de directive complète les mesures de sécurité introduites par le règlement relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, en permettant que l'ensemble du port soit couvert par un régime de sûreté.

2. **La proposition de la Commission**

2.1 À la suite de discussions menées au Conseil concernant la proposition de directive relative à l'amélioration de la sûreté des ports, la Commission propose ([4]) une modification de l'article 7 selon laquelle le plan de sûreté portuaire garantira, sur la base d'analyses des risques, que les autorités nationales compétentes effectueront des contrôles de sûreté suffisants sur les voitures et les camions destinés à l'embarquement sur des navires transportant également des passagers.

2.2 La proposition s'applique aux ferries mixtes dédiés tant au trafic national qu'au trafic international. Dans le cas du trafic international, les États membres concernés travailleront ensemble à l'appréciation des risques.

3. **Observations générales**

3.1 Le CESE soutient fermement une approche équilibrée, qui préserve la sécurité sans porter atteinte au libre flux des échanges. Il comprend donc la préoccupation exprimée par la Commission dans le nouveau huitième considérant de la directive proposée.

3.2 Conformément à ses avis précédents, le CESE approuve totalement la modification de la proposition de directive relative à l'amélioration de la sûreté des ports. Même si la sûreté absolue ne peut être garantie, il réaffirme que la chaîne de transport logistique doit être couverte dans sa totalité par des mesures de sûreté assurant qu'il n'existe pas de maillon faible. Il faut donner la priorité au transport de passagers qui, dans le cas d'un attentat terroriste, subirait les conséquences les plus lourdes en termes de menaces contre des vies humaines.

3.2.1 Les ferries mixtes sont particulièrement vulnérables face aux actes terroristes, surtout lorsqu'ils transportent des passagers. En effet, un véhicule embarqué sur un ferry mixte peut se muer en «cheval de Troie» moderne du point de vue de la sécurité.

3.2.2 Il conviendra d'arrêter des mesures adéquates pour assurer que les voitures et camions embarqués sur des ferries mixtes ne présentent aucun risque. Elles devraient être prises dans le port, ou aux abords de celui-ci, préalablement au chargement des navires et d'une manière qui entrave le moins possible la fluidité des opérations.

([1]) JO C 61 du 14 mars 2003, p. 174.
([2]) COM(2003) 229 final – JO C 32 du 5 février 2004, p. 21.
([3]) COM(2004) 76 final – JO C 241 du 28 septembre 2004.
([4]) COM(2004) 393 final.

3.2.3 Les inspections de sécurité des voitures et camions qui doivent être embarqués sur des ferries mixtes transportant des passagers présentent certaines difficultés dues à la nature des chargements de ces véhicules. L'expérience montre depuis longtemps que pour assurer leur efficacité, il faudrait effectuer les contrôles des contenus de ces véhicules préalablement à l'embarquement, dans la zone portuaire, afin de pouvoir recourir à des équipements de sécurité sophistiqués et à du personnel dûment qualifié.

3.3 Le CESE souhaite porter l'attention sur les questions de responsabilité qui découlent des inspections. Il est évident que la responsabilité des contrôles de sûreté des voitures et camions devrait incomber aux autorités nationales compétentes et non au navire sur lequel ces véhicules sont ensuite embarqués.

3.4 En ce qui concerne l'identification des gens de mer et du personnel portuaire impliqué dans les contrôles de sûreté, les exigences devraient être appliquées de manière pragmatique, de façon à ne pas entraver indûment les opérations commerciales.

3.5 Le CESE fait remarquer qu'à la suite de la modification proposée, c'est six mois après la date d'application de la directive proposée que la Commission commencera, en coopération avec les autorités nationales, à effectuer des inspections pour vérifier les modalités de contrôle de la mise en oeuvre des plans nationaux adoptés dans le cadre de la directive. Il insiste sur la nécessité de préparer immédiatement les ports, tant dans les États membres de l'UE que dans les pays tiers, concernant les nouvelles mesures de sécurité (CODE ISPS) pour les terminaux portuaires, entrées en vigueur au niveau international le 1er juillet 2004.

3.6 Enfin, le CESE profite de cette occasion pour insister sur la nécessité d'examiner rapidement, à l'échelle de l'UE, la dimension économique de la sûreté des ports, et de développer une approche harmonisée afin d'éviter une distorsion de la concurrence entre les ports et les différents moyens de transport, en particulier au détriment du transroulage. Le CESE invite la Commission à élaborer une étude d'impact global quant aux implications financières de la sûreté des ports et à mettre sur pied un système communautaire pour financer, le cas échéant, les mesures d'application.

Bruxelles, le 27 octobre 2004.

La Présidente
du Comité économique et social européen
Anne-Marie SIGMUND