

Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

► **B**                    **DIRECTIVE 2005/65/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**  
                                 **du 26 octobre 2005**  
                                 **relative à l'amélioration de la sûreté des ports**  
                                 (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)  
                                 (JO L 310 du 25.11.2005, p. 28)

Modifiée par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
► <b><u>M1</u></b>	Règlement (CE) n° 219/2009 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009	L 87	109	31.3.2009



**DIRECTIVE 2005/65/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU  
CONSEIL**

**du 26 octobre 2005**

**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,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité des régions <sup>(2)</sup>,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité <sup>(3)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Les atteintes à la sûreté résultant du terrorisme comptent parmi les plus graves menaces qui soient pour les idéaux de démocratie, de liberté et de paix, qui sont l'essence même de l'Union européenne.
- (2) Il convient de protéger les personnes, les infrastructures et le matériel dans les ports contre les atteintes à la sûreté et leurs effets dévastateurs. Cette protection serait bénéfique pour les utilisateurs des transports, l'économie et la société en général.
- (3) Le 31 mars 2004, le Parlement européen et le Conseil ont adopté le règlement (CE) n° 725/2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires <sup>(4)</sup>. 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. Le champ d'application dudit règlement est limité aux mesures de sûreté à bord des navires et à l'interface immédiate port/navire.
- (4) Afin d'obtenir une protection maximale des activités maritimes et portuaires, des mesures de sûreté portuaire devraient être prises, couvrant chaque port à l'intérieur du périmètre défini par l'État membre concerné, et permettant par là même d'apporter aux mesures de sûreté prises en application du règlement (CE) n° 725/2004 l'effet bénéfique d'un renforcement de la sûreté dans les zones d'activité portuaire. Ces mesures devraient s'appliquer à tous les ports qui abritent une ou plusieurs installations portuaires soumises au règlement (CE) n° 725/2004.
- (5) La réalisation de l'objectif de sûreté de la présente directive devrait s'effectuer par l'adoption de mesures appropriées, 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.
- (6) Les États membres devraient se fonder sur des évaluations détaillées de la sûreté pour déterminer le périmètre précis 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 approprié. De telles mesures devraient être fonction

<sup>(1)</sup> JO C 120 du 20.5.2005, p. 28.

<sup>(2)</sup> JO C 43 du 18.2.2005, p. 26.

<sup>(3)</sup> Avis du Parlement européen du 10 mai 2005 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 6 octobre 2005.

<sup>(4)</sup> JO L 129 du 29.4.2004, p. 6.

**▼B**

du niveau de sûreté existant et tenir compte des différences concernant le profil de risque des diverses sous-parties du port.

- (7) Les États membres devraient approuver des plans de sûreté portuaire qui intègrent les résultats de l'évaluation de la sûreté portuaire. Le fonctionnement efficace des mesures de sûreté exige également une répartition précise des tâches entre toutes les parties concernées ainsi que des exercices réguliers. La répartition précise des tâches et l'enregistrement des procédures d'exercice, selon la structure prévue par le plan de sûreté portuaire, sont de nature à contribuer notablement à l'efficacité des mesures de sûreté portuaire tant préventives que correctives.
- (8) Les navires rouliers sont particulièrement vulnérables aux atteintes à la sûreté, notamment lorsqu'ils transportent non seulement du fret, mais aussi des passagers. Des mesures adéquates devraient être prises sur la base d'une analyse préalable des risques, 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 États membres ne constituent pas un risque pour le navire et ses passagers, son équipage ou la cargaison. Ces mesures devraient être prises de manière à empêcher le moins possible la fluidité des opérations.
- (9) Les États membres devraient pouvoir créer des comités de sûreté portuaire chargés de fournir des conseils pratiques dans les ports soumis à la présente directive.
- (10) Les États membres devraient veiller à ce que les compétences en matière de sûreté portuaire soient clairement reconnues par toutes les parties concernées. Les États membres devraient assurer un suivi de conformité avec les règles de sûreté et désigner clairement une autorité compétente pour l'ensemble de leurs ports, approuver toutes les évaluations de sûreté et tous les plans de sûreté de leurs ports, fixer et communiquer, le cas échéant, les niveaux de sûreté et veiller à ce que les mesures soient correctement communiquées, mises en œuvre et coordonnées.
- (11) Les États membres devraient approuver les évaluations et les plans et suivre leur mise en œuvre dans leurs ports. Afin de réduire autant que possible les perturbations subies par les ports et la charge administrative imposée aux organismes d'inspection, le suivi par la Commission de la mise en œuvre de la présente directive devrait être effectué conjointement avec les inspections prévues à l'article 9, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 725/2004.
- (12) Les États membres devraient veiller à ce qu'un point de contact pour la sûreté portuaire serve de correspondant entre la Commission et les États membres. Ils devraient signaler à la Commission les ports soumis à la présente directive sur la base des évaluations de sûreté effectuées.
- (13) La mise en œuvre effective et uniforme des mesures au titre de cette politique de sûreté soulève des questions importantes, liées à son financement. Le financement de mesures de sûreté supplémentaires ne devrait pas entraîner de distorsions de concurrence. La Commission devrait soumettre au Parlement européen et au Conseil, le 30 juin 2006 au plus tard, les conclusions d'une étude sur les coûts engendrés par les mesures prises en application de la présente directive et, en particulier, sur la manière dont le financement est réparti entre les autorités publiques, les autorités portuaires et les opérateurs.
- (14) La présente directive respecte les droits fondamentaux et applique les principes reconnus notamment par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.
- (15) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision

**▼B**

1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission <sup>(1)</sup>.

- (16) 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 ou de compléter, à la lumière de l'expérience acquise, les exigences figurant dans les annexes de la présente directive, sans élargir le champ d'application de celle-ci.
- (17) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir l'instauration équilibrée de mesures utiles dans le domaine de la politique du transport maritime et des ports, peuvent, 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 n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (18) Dans la mesure où la présente directive concerne les ports maritimes, les obligations y relatives ne devraient pas s'appliquer à l'Autriche, à la République tchèque, à la Hongrie, au Luxembourg et à la Slovaquie,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

**Objet**

1. Le principal objectif de la présente directive est d'instaurer des mesures communautaires visant à améliorer la sûreté des ports face à des menaces d'atteinte à la sûreté.

La présente directive veille également à ce que les mesures de sûreté prises en application du règlement (CE) n° 725/2004 bénéficient du renforcement de la sûreté dans les ports.

2. Les mesures visées au paragraphe 1 consistent en:

- a) des règles de base communes concernant les mesures de sûreté portuaire;
- b) un mécanisme de mise en œuvre de ces règles;
- c) des mécanismes appropriés pour le suivi de conformité.

*Article 2*

**Champ d'application**

1. La présente directive établit des mesures de sûreté qui doivent être respectées dans les ports. Les États membres peuvent appliquer les dispositions de la présente directive aux zones liées aux ports.

2. Les mesures établies par la présente directive s'appliquent à tous les ports situés sur le territoire des États membres, qui abritent une ou plusieurs installations portuaires faisant l'objet d'un plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé en vertu du règlement (CE) n° 725/2004. La présente directive ne s'applique pas aux installations militaires dans les ports.

3. Les États membres définissent le périmètre de chaque port aux fins de la présente directive, en prenant dûment en compte les informations résultant de l'évaluation de la sûreté portuaire.

<sup>(1)</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

**▼B**

4. Lorsque le périmètre de l'installation portuaire au sens du règlement (CE) n° 725/2004 a été défini par un État membre comme englobant effectivement le port, les dispositions pertinentes du règlement (CE) n° 725/2004 priment celles de la présente directive.

*Article 3***Définitions**

Aux fins de la présente directive, on entend par:

1. «port»: toute étendue déterminée de terre et d'eau, dont le périmètre est défini par les États membres dans lequel le port est situé, comprenant des infrastructures et équipements destinés à faciliter les opérations de transport maritime commercial;
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 ou 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. «point de contact pour la sûreté portuaire»: l'organisme désigné par chaque État membre pour servir de correspondant pour la Commission et les autres États membres et pour faciliter l'application des mesures de sûreté portuaire prévues par la présente directive, ainsi que le suivi et l'information relatifs à ces mesures;
5. «autorité de sûreté portuaire»: l'autorité responsable des questions de sûreté dans un port donné.

*Article 4***Coordination avec les mesures prises en application du règlement (CE) n° 725/2004**

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 application du règlement (CE) n° 725/2004.

*Article 5***Autorité de sûreté portuaire**

1. Les États membres désignent une autorité de sûreté portuaire pour chaque port soumis à la présente directive. Une autorité de sûreté portuaire peut être désignée pour plusieurs ports.
2. L'autorité de sûreté portuaire est chargée de préparer et de mettre en œuvre des plans de sûreté portuaire fondés sur les résultats des évaluations de la sûreté portuaire.
3. Les États membres peuvent désigner une «autorité compétente en matière de sûreté maritime» au sens du règlement (CE) n° 725/2004 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 à la présente directive. Ces évaluations prennent dûment en compte les particularités des différentes parties du port ainsi que, lorsque les autorités compétentes de l'État membre le jugent opportun, des zones adjacentes si ces dernières ont une incidence sur la sûreté du port, et tiennent compte des évalua-

**▼B**

tions des installations portuaires à l'intérieur de leur périmètre, auxquelles il a été procédé en application du règlement (CE) n° 725/2004.

2. Chaque évaluation de la sûreté portuaire est réalisée en tenant compte au minimum des exigences prévues par l'annexe I.
3. Les évaluations de la sûreté portuaire peuvent être effectuées par un organisme de sûreté reconnu, au sens de l'article 11.
4. Les évaluations de la sûreté portuaire sont approuvées par l'État membre concerné.

*Article 7***Plan de sûreté portuaire**

1. Compte tenu des résultats des évaluations de la sûreté portuaire, les États membres veillent à ce que des plans de sûreté portuaire soient élaborés, appliqués et mis à jour. Les plans de sûreté portuaire prennent dûment en considération les particularités des différentes parties du port et intègrent les plans de sûreté établis en vertu du règlement (CE) n° 725/2004 pour les installations portuaires situées dans leur périmètre.
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 en tenant compte au minimum des exigences spécifiques de l'annexe II. Le cas échéant et dans la mesure appropriée, le plan de sûreté portuaire inclut notamment des mesures de sûreté à appliquer aux passagers et aux véhicules devant être embarqués sur des navires de mer qui transportent des passagers et des véhicules. Dans le cas de services de transport maritime international, les États membres concernés coopèrent à l'évaluation de la sûreté.
4. Les plans de sûreté portuaire peuvent être élaborés par un organisme de sûreté reconnu au sens de l'article 11.
5. Les plans de sûreté portuaire sont approuvés par l'État membre concerné avant leur mise en œuvre.
6. Les États membres veillent à ce que la mise en œuvre des plans de sûreté portuaire fasse l'objet d'un suivi. Ce suivi est coordonné avec les autres activités de contrôle exercées dans le port.
7. Les États membres veillent à ce que des exercices appropriés soient assurés, en tenant compte des exigences fondamentales en matière d'exercices de formation à la sûreté énumérées à l'annexe III.

*Article 8***Niveaux de sûreté**

1. Les États membres instaurent un système de sûreté à plusieurs niveaux applicable aux ports ou aux différentes parties des ports.
2. Il y a trois niveaux de sûreté, tels que définis dans le règlement (CE) n° 725/2004:
  - 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,

**▼B**

— 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 port ou à chaque partie d'un port. 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 à la personne appropriée ou aux personnes appropriées le niveau de sûreté en vigueur pour chaque port ou partie d'un port, ainsi que tout changement apporté à ce dispositif.

*Article 9***Agent de sûreté portuaire**

1. Les États membres accréditent un agent de sûreté portuaire dans chaque port. Dans la mesure du possible, chaque port dispose d'un agent de sûreté portuaire différent mais, le cas échéant, les ports peuvent avoir un agent de sûreté commun.

2. Les agents de sûreté portuaire servent de correspondant pour les questions relatives à la sûreté portuaire.

3. Lorsque l'agent de sûreté portuaire n'est pas le même que le ou les agent(s) de sûreté de la ou les installation(s) portuaire(s) désigné(s) en vertu du règlement (CE) n° 725/2004, une étroite collaboration est assurée entre eux.

*Article 10***Réexamens**

1. Les États membres veillent à ce que les évaluations de la sûreté portuaire et les plans de sûreté portuaire soient réexaminés en tant que de besoin. Ces documents sont réexaminés au moins une fois tous les cinq ans.

2. Le champ du réexamen est celui des articles 6 ou 7, le cas échéant.

*Article 11***Organisme de sûreté reconnu**

Les États membres peuvent désigner des organismes de sûreté reconnus aux fins prévues par la présente directive. Les organismes de sûreté reconnus remplissent les conditions figurant à l'annexe IV.

*Article 12***Point de contact pour la sûreté portuaire**

Les États membres désignent un point de contact pour les aspects relatifs à la sûreté portuaire. Ce point de contact peut être celui désigné en vertu du règlement (CE) n° 725/2004. Le point de contact pour la sûreté portuaire communique à la Commission la liste des ports concernés par la présente directive et l'informe de toute modification apportée à cette liste.

**▼B***Article 13***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. La Commission suit, en coopération avec les points de contact visés à l'article 12, l'application de la présente directive par les États membres.
3. Ce suivi est effectué simultanément avec les inspections prévues à l'article 9, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 725/2004.

**▼M1***Article 14***Adaptations**

La Commission peut adapter les annexes I à IV sans élargir le champ d'application de la présente directive. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 15, paragraphe 2.

Pour des raisons d'urgence impérieuses, la Commission peut avoir recours à la procédure d'urgence visée à l'article 15, paragraphe 3.

*Article 15***Comité**

1. La Commission est assistée par le comité institué par le règlement (CE) n° 725/2004.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.
3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1, 2, 4 et 6, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

**▼B***Article 16***Confidentialité et diffusion des informations**

1. Pour l'application de la présente directive, la Commission prend, conformément à la décision 2001/844/CE, CECA, Euratom <sup>(1)</sup>, 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 en conformité avec les 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 évaluation adéquate de son niveau en matière de sûreté par l'État membre dont il est ressortissant.

<sup>(1)</sup> JO L 317 du 3.12.2001, p. 1. Décision modifiée en dernier lieu par la décision 2005/94/CE, Euratom (JO L 31 du 4.2.2005, p. 66).





#### *Article 17*

##### **Sanctions**

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

#### *Article 18*

##### **Mise en œuvre**

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 15 juin 2007. 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 19*

##### **Rapport d'évaluation**

Au plus tard le 15 décembre 2008, et ensuite tous les cinq ans, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport d'évaluation fondé, entre autres, sur les informations fournies conformément à l'article 13. Dans ce rapport, la Commission évalue le respect de la présente directive par les États membres et l'efficacité des mesures prises. Si nécessaire, elle soumet des propositions pour des mesures supplémentaires.

#### *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 qui possèdent des ports tels que visés à l'article 2, paragraphe 2, sont destinataires de la présente directive.



## 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 à sa mise en œuvre. L'évaluation de la sûreté portuaire couvrira au moins:

- l'identification et l'évaluation des biens et des infrastructures essentiels qu'il importe de protéger,
- l'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,
- l'identification, le choix et le 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
- l'identification des points faibles, y compris les facteurs humains de l'infrastructure, des politiques et des procédures.

À cet effet et au moins, l'évaluation:

- déterminera toutes les zones concernées par la sûreté portuaire et, par là même, définira le périmètre du port. Cela englobe les installations portuaires déjà soumises au règlement (CE) n° 725/2004, dont l'analyse des risques servira de point de départ,
- déterminera les problèmes de sûreté posés par l'interface entre les mesures applicables à l'installation portuaire et les autres mesures ayant trait à la sûreté du port,
- identifiera les membres du personnel du port qui seront soumis à des vérifications d'antécédents et/ou à une évaluation adéquate de leur niveau en matière de sûreté parce qu'ils opèrent dans des zones à haut risque,
- subdivisera le port, le cas échéant, en fonction de la probabilité d'atteintes à la sûreté. 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,
- définira les marges de fluctuation des risques, par exemple en cas de variations saisonnières,
- déterminera les spécificités de chaque sous-partie 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,
- définira les scénarios de menace éventuelle pour le port. L'intégralité du port ou des parties spécifiques de ses infrastructures, les cargaisons, les bagages, les personnes ou le matériel de transport se trouvant à l'intérieur du port peuvent être la cible directe d'une menace précise,
- définira les conséquences précises d'un scénario de menace. Les conséquences peuvent concerner une ou plusieurs sous-parties du port. Les conséquences tant directes qu'indirectes seront déterminées. Une attention particulière devra être portée au risque de pertes humaines,
- déterminera les risques d'effets en chaîne liés aux atteintes à la sûreté,
- déterminera les points vulnérables de chaque sous-partie du port,
- identifiera tous les éléments d'organisation ayant un rapport avec la sûreté portuaire dans son ensemble, y compris la ventilation de toutes les autorités, les procédures et règles en vigueur en matière de sûreté,
- déterminera les points vulnérables de la conception globale de la sûreté portuaire sur le plan de l'organisation, de la législation et des procédures,
- définira 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 exigences de surveillance de la zone ou des activités, le contrôle des cargaisons et des

**▼B**

bagages. Ces mesures, procédures et actions devront être adaptées au risque présumé, qui peut varier d'une zone portuaire à l'autre,

- définira les modalités de renforcement des mesures, procédures et actions en cas de passage à un niveau de sûreté supérieur,
- définira des exigences spécifiques pour la gestion des problèmes de sûreté classiques, tels que les cargaisons, bagages, soutes, fournitures ou personnes «suspects», les paquets inconnus, les dangers notoires (par exemple les bombes). Ces exigences devront analyser dans quelles conditions il est préférable de régler le problème sur place ou après transport vers une zone sûre,
- définira les mesures, les procédures et les actions visant à limiter et à atténuer les conséquences,
- définira la répartition des tâches de manière à permettre une mise en œuvre appropriée et correcte des mesures, des procédures et des actions définies,
- veillera particulièrement aux relations, le cas échéant, avec d'autres plans de sûreté (par exemple les plans de sûreté de l'installation portuaire) 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.),
- définira les exigences de communication pour la mise en œuvre des mesures et des procédures,
- portera une attention particulière aux mesures visant à protéger le secret des informations sensibles en matière de sûreté,
- déterminera 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 fixe les dispositions à prendre pour assurer la sûreté du port. Il sera fondé 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 fondé sur les éléments généraux suivants:

- 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 sous-partie du port à l'autre. En effet, certaines sous-parties du port peuvent demander des mesures de prévention plus strictes que d'autres. Une attention particulière devra être accordée aux interfaces entre les sous-parties 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, si nécessaire, des mesures prévues en fonction des différentes parties du port, des niveaux de sûreté variables et de renseignements spécifiques,
- définition d'une structure organisationnelle relative au renforcement de la sûreté portuaire.

Sur la base de ces éléments généraux, le plan de sûreté portuaire assurera la répartition des tâches et la détermination 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 figureront en détail dans le plan de sûreté portuaire,
- exigences relatives au contrôle des documents d'identité et aux bagages et cargaisons. Les exigences peuvent ou non s'appliquer aux sous-parties du port et peuvent ou non s'appliquer dans leur intégralité à différentes sous-parties du port. Les personnes pénétrant ou se trouvant dans une sous-partie 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 sous-partie 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 prendront en 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 comprendront au minimum les gens de mer, les agents des autorités, les personnes travaillant régulièrement dans le port ou visitant régulièrement le port, les personnes résidant dans le port et les personnes travaillant occasionnellement dans le port ou le visitant occasionnellement,
- contacts avec les autorités chargées du contrôle des cargaisons, des bagages et des passagers. Si nécessaire, le plan devra assurer l'articulation entre les systèmes d'information et de contrôle de sûreté de ces autorités, y compris les éventuels systèmes de contrôle de sûreté 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,
- exigences relatives à la 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 elles-mêmes seront établies en fonction de l'évaluation de la sûreté portuaire,
- signalisation. Les zones soumises à des conditions en matière d'accès et/ou contrôle devront être correctement signalées. Les conditions de surveillance et d'accès devront prendre dûment en compte toutes les lois et pratiques en vigueur en la matière. La surveillance des activités devra être dûment indiquée si la législation nationale l'exige,

**▼B**

- communication et contrôle sécuritaire. Toutes les informations pertinentes relatives à la sûreté devront être correctement communiquées selon les critères de contrôle sécuritaire compris dans 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. Afin de permettre une réaction rapide, le plan de sûreté portuaire devra 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 de sûreté portuaire,
- intégration avec d'autres plans ou activités de prévention. Le plan devra 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 devra 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 de l'installation portuaire 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 D'EXERCICES DE FORMATION À LA SÛRETÉ**

Divers types d'exercices de formation, qui peuvent comprendre la participation d'agents de sûreté de l'installation portuaire, en liaison avec les autorités compétentes des États membres, d'agents de sûreté des compagnies ou d'agents de sûreté des navires, s'ils sont disponibles, seront effectués au moins une fois chaque année civile, l'intervalle entre les exercices de formation ne dépassant pas dix-huit mois. Les demandes de participation d'agents de sûreté des compagnies ou d'agents de sûreté des navires à des exercices communs de formation seront faites en tenant compte des implications pour le navire en matière de sûreté et de travail. Ces exercices de formation testeront les communications, la coordination, la disponibilité des ressources et l'intervention. Ces exercices de formation peuvent:

- 1) être menés en grandeur nature 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 RECONNUS**

Un organisme de sûreté reconnu devra pouvoir démontrer:

- 1) qu'il a les compétences requises dans les domaines pertinents de la sûreté portuaire;
- 2) qu'il a une connaissance suffisante des opérations des ports, y compris de la conception et de la construction des ports;
- 3) qu'il a une connaissance appropriée des autres opérations pertinentes en matière de 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 assurer un suivi afin 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 exigences en matière 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 est capable d'identifier et de détecter les armes et les substances et engins dangereux;
- 11) qu'il est capable d'identifier, sans discrimination, les caractéristiques et le 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 reconnu ayant réalisé une évaluation de la sûreté portuaire ou procédé à un réexamen d'une telle évaluation pour un port ne peut pas dresser ou réexaminer le plan de sûreté portuaire du même port.