ISSN 1725-2563

Journal officiel de l'Union européenne

L 310

Édition de langue française

Législation

48e année

25 novembre 2005

Sommaire

I *Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité*

★ **Directive 2005/56/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 sur les fusions transfrontalières des sociétés de capitaux** ([1]) 1

★ **Directive 2005/64/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 concernant la réception par type des véhicules à moteur au regard des possibilités de leur réutilisation, de leur recyclage et de leur valorisation, et modifiant la directive 70/156/CEE du Conseil** 10

★ **Directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports** ([1]) 28

([1]) Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

FR

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères maigres sont des actes de gestion courante pris dans le cadre de la politique agricole et ayant généralement une durée de validité limitée.

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères gras et précédés d'un astérisque sont tous les autres actes.

I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

DIRECTIVE 2005/56/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 26 octobre 2005

sur les fusions transfrontalières des sociétés de capitaux

(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 44,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen [1], statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité [2],

considérant ce qui suit:

(1) Une coopération et un regroupement entre sociétés de capitaux d'États membres différents sont nécessaires. Cependant, les sociétés de capitaux éprouvent de nombreuses difficultés, aux niveaux législatif et administratif au sein de la Communauté, à réaliser des fusions transfrontalières entre elles. Il est donc nécessaire, pour assurer l'achèvement et le fonctionnement du marché intérieur, de prévoir des dispositions communautaires en vue de faciliter la réalisation de fusions transfrontalières entre sociétés de capitaux de différents types relevant de législations d'États membres différents.

(2) La présente directive facilite la fusion transfrontalière des sociétés de capitaux telles qu'elles sont ici définies. La législation des États membres doit autoriser la fusion transfrontalière d'une société de capitaux nationale avec une société de capitaux d'un autre État membre si la législation nationale des États membres concernés permet les fusions entre ces types de sociétés.

(3) Afin de faciliter les opérations de fusion transfrontalière, il convient de prévoir que, à moins que la présente directive n'en dispose autrement, chaque société participant à une fusion transfrontalière, ainsi que chaque tiers concerné, reste soumis aux dispositions et aux formalités de la législation nationale qui serait applicable à une fusion nationale. Il convient qu'aucune des dispositions et formalités de la législation nationale auxquelles il est fait référence dans la présente directive n'introduise de restrictions à la liberté d'établissement ou à la libre circulation des capitaux, à moins que ces restrictions puissent être justifiées conformément à la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes, notamment par des exigences d'intérêt général, et qu'elles soient à la fois nécessaires pour satisfaire à de telles exigences impératives et proportionnelles à celles-ci.

(4) Le projet commun de fusion transfrontalière doit être élaboré dans les mêmes termes pour chacune des sociétés concernées dans les différents États membres. Il y a lieu dès lors de préciser le contenu minimal de ce projet commun, les sociétés en cause restant libres de se mettre d'accord sur d'autres éléments du projet.

(5) Pour protéger les intérêts tant des associés que des tiers, il est opportun que, pour chacune des sociétés qui fusionnent, tant le projet de fusion transfrontalière que la réalisation de la fusion transfrontalière fassent l'objet d'une publicité via une inscription dans le registre public approprié.

(6) La législation de tous les États membres devrait prévoir l'élaboration, à l'échelon national, d'un rapport sur le projet de fusion transfrontalière par un ou plusieurs experts pour chacune des sociétés qui fusionnent. Pour limiter les frais d'expert dans le cadre d'une fusion transfrontalière, il convient de prévoir la possibilité d'un rapport unique destiné à l'ensemble des associés des sociétés qui participent à une opération de fusion transfrontalière. Le projet commun de fusion transfrontalière doit être approuvé par l'assemblée générale de chacune de ces sociétés.

---

[1] JO C 117 du 30.4.2004, p. 43.

[2] Avis du Parlement européen du 10 mai 2005 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 19 septembre 2005.

(7) Pour faciliter les opérations de fusion transfrontalière, il convient de prévoir que le contrôle de l'achèvement et de la légalité du processus décisionnel au sein de chaque société qui fusionne devrait être effectué par l'autorité nationale compétente pour chacune de ces sociétés, alors que le contrôle de l'achèvement et de la légalité de la fusion transfrontalière devrait être effectué par l'autorité nationale compétente pour la société issue de la fusion transfrontalière. L'autorité nationale en question peut être un tribunal, un notaire ou toute autre autorité compétente désignée par l'État membre concerné. La législation nationale en vertu de laquelle la date de prise d'effet de la fusion transfrontalière est déterminée devrait également être précisée; cette législation est celle dont relève la société issue de la fusion transfrontalière.

(8) Pour protéger les intérêts des associés et des tiers, il convient d'indiquer les effets juridiques de la fusion transfrontalière en établissant une distinction selon que la société issue de la fusion est une société absorbante ou une nouvelle société. Dans un souci de sécurité juridique, il convient d'interdire de prononcer la nullité d'une fusion transfrontalière après la date à laquelle la fusion transfrontalière a pris effet.

(9) La présente directive ne préjuge pas de l'application de la législation sur le contrôle des concentrations entre entreprises, tant au niveau communautaire, en vertu du règlement (CE) nº 139/2004 ([1]), qu'à l'échelon des États membres.

(10) La présente directive n'a pas d'incidence sur la législation communautaire régissant les intermédiaires de crédit et les autres établissements financiers ni sur les règles nationales élaborées ou instaurées en vertu de ladite législation.

(11) La présente directive s'applique sans préjudice des dispositions de la législation d'un État membre qui requièrent des informations relatives au lieu d'implantation de l'administration centrale ou du principal établissement envisagé pour la société issue de la fusion transfrontalière.

(12) Les droits des travailleurs autres que les droits de participation devraient rester organisés conformément aux dispositions nationales visées par la directive 98/59/CE du Conseil du 20 juillet 1998 relative aux licenciements collectifs ([2]), la directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mars 2001 relative au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements ([3]), la directive 2002/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 établissant un cadre général relatif à l'information et à la consultation des travailleurs dans la Communauté européenne ([4]) ainsi que la directive 94/45/CE du Conseil du 22 septembre 1994 concernant l'institution d'un comité d'entreprise européen ou d'une procédure dans les entreprises de dimension communautaire et les groupes d'entreprises de dimension communautaire en vue d'informer et de consulter les travailleurs ([5]).

(13) Si les travailleurs ont des droits de participation dans une des sociétés qui fusionnent, dans les conditions fixées par la présente directive, et si la législation nationale de l'État membre dans lequel la société issue de la fusion transfrontalière a son siège statutaire ne prévoit pas le même niveau de participation que celui qui s'applique aux sociétés concernées qui fusionnent, y compris au sein des comités du conseil de surveillance ayant des pouvoirs de décision, ou ne prévoit pas que les travailleurs des établissements issus de la fusion transfrontalière peuvent exercer les mêmes droits, la participation des travailleurs dans la société issue de la fusion transfrontalière et leur implication dans la définition de ces droits doivent être réglementées. À cette fin, les principes et modalités prévus dans le règlement (CE) nº 2157/2001 du Conseil du 8 octobre 2001 relatif au statut de la société européenne (SE) ([6]) et dans la directive 2001/86/CE du Conseil du 8 octobre 2001 complétant le statut de la société européenne pour ce qui concerne l'implication des travailleurs ([7]) doivent être pris comme base, sous réserve, toutefois, des modifications qui sont jugées nécessaires en raison du fait que la société issue de la fusion relèvera de la législation nationale de l'État membre où elle a son siège statutaire. Les États membres peuvent prendre des dispositions conformément à l'article 3, paragraphe 2, point b), de la directive 2001/86/CE en vue de l'ouverture rapide de négociations en vertu de l'article 16 de la présente directive afin d'éviter de retarder inutilement des fusions.

(14) Afin de déterminer le niveau de participation des travailleurs qui s'applique dans les sociétés concernées dans le cadre de la fusion, il convient de prendre également en compte la proportion des représentants des

([1]) Règlement (CE) nº 139/2004 du Conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises («le règlement CE sur les concentrations») (JO L 24 du 29.1.2004, p. 1).

([2]) JO L 225 du 12.8.1998, p. 16.

([3]) JO L 82 du 22.3.2001, p. 16.

([4]) JO L 80 du 23.3.2002, p. 29.

([5]) JO L 254 du 30.9.1994, p. 64. Directive modifiée par la directive 97/74/CE (JO L 10 du 16.1.1998, p. 22).

([6]) JO L 294 du 10.11.2001, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) nº 885/2004 (JO L 168 du 1.5.2004, p. 1).

([7]) JO L 294 du 10.11.2001, p. 22.

travailleurs parmi les membres du groupe de direction qui gère les unités chargées d'atteindre des objectifs en termes de profit (profit units) dans ces sociétés, à condition qu'il y ait une représentation des travailleurs.

(15) Étant donné que l'objectif de l'action envisagée, à savoir établir une réglementation comportant des éléments communs applicables au niveau transnational, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison des dimensions et des effets de l'action envisagée, être mieux réalisé 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 cet objectif.

(16) Il convient que, conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» ([1]), les États membres soient encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la directive et les mesures de transposition et à les rendre publics,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Champ d'application

La présente directive s'applique aux fusions de sociétés de capitaux constituées en conformité avec la législation d'un État membre et ayant leur siège statutaire, leur administration centrale ou leur principal établissement à l'intérieur de la Communauté, si deux d'entre elles au moins relèvent de la législation d'États membres différents (fusions ci-après dénommées «fusions transfrontalières»).

([1]) JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

1) «société de capitaux», ci-après dénommée «société»:

   a) une société telle que visée à l'article 1er de la directive 68/151/CEE ([2]), ou

   b) une société avec un capital social, jouissant de la personnalité juridique, possédant un patrimoine séparé qui répond à lui seul des dettes de la société et soumise par sa législation nationale à des conditions de garanties telles qu'elles sont prévues par la directive 68/151/CEE, pour protéger les intérêts tant des associés que des tiers;

2. «fusion», l'opération par laquelle:

   a) une ou plusieurs sociétés transfèrent, par suite et au moment de leur dissolution sans liquidation, l'ensemble de leur patrimoine, activement et passivement, à une autre société préexistante — la société absorbante —, moyennant l'attribution à leurs associés de titres ou de parts représentatifs du capital social de l'autre société et éventuellement d'une soulte en espèces ne dépassant pas 10 % de la valeur nominale ou, à défaut de valeur nominale, du pair comptable de ces titres ou parts; ou

   b) deux ou plusieurs sociétés transfèrent, par suite et au moment de leur dissolution sans liquidation, l'ensemble de leur patrimoine, activement et passivement, à une société qu'elles constituent — la nouvelle société —, moyennant l'attribution à leurs associés de titres ou de parts représentatifs du capital social de cette nouvelle société et éventuellement d'une soulte en espèces ne dépassant pas 10 % de la valeur nominale ou, à défaut de valeur nominale, du pair comptable de ces titres ou parts; ou

   c) une société transfère, par suite et au moment de sa dissolution sans liquidation, l'ensemble de son patrimoine, activement et passivement, à la société qui détient la totalité des titres ou des parts représentatifs de son capital social.

([2]) Première directive 68/151/CEE du Conseil du 9 mars 1968 tendant à coordonner, pour les rendre équivalentes, les garanties qui sont exigées, dans les États membres, des sociétés au sens de l'article 58, deuxième alinéa, du traité, pour protéger les intérêts tant des associés que des tiers (JO L 65 du 14.3.1968, p. 8). Directive modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 2003.

Article 3

Autres dispositions concernant le champ d'application

1. Nonobstant l'article 2, point 2), la présente directive s'applique également aux fusions transfrontalières lorsque la législation d'au moins un des États membres concernés permet que le versement de la soulte en espèces visée à l'article 2, point 2), a) et b), dépasse 10 % de la valeur nominale ou, à défaut de valeur nominale, du pair comptable de ces titres ou parts représentant le capital de la société issue de la fusion transfrontalière.

2. Les États membres peuvent décider de ne pas appliquer la présente directive aux fusions transfrontalières auxquelles participe une société coopérative, même dans les cas où cette dernière entre dans la définition de la «société de capitaux» énoncée à l'article 2, point 1).

3. La présente directive ne s'applique pas aux fusions transfrontalières auxquelles participe une société dont l'objet est le placement collectif des capitaux recueillis auprès du public, dont le fonctionnement est soumis au principe de la répartition des risques et dont les parts sont, à la demande des porteurs, rachetées ou remboursées, directement ou indirectement, à charge des actifs de cette société. Est assimilé à de tels rachats ou remboursements le fait pour une société d'agir afin que la valeur de ses parts en Bourse ne s'écarte pas sensiblement de leur valeur d'inventaire nette.

Article 4

Conditions liées aux fusions transfrontalières

1. Sauf disposition contraire de la présente directive,

a) les fusions transfrontalières ne sont possibles qu'entre types de sociétés qui peuvent fusionner en vertu de la législation nationale des États membres concernés; et

b) une société participant à une fusion transfrontalière se conforme aux dispositions et aux formalités de la législation nationale dont elle relève. Lorsque la législation d'un État membre permet à ses autorités nationales de s'opposer, pour des raisons d'intérêt public, à une fusion au niveau national, cette législation s'applique également à une fusion transfrontalière lorsqu'au moins une des sociétés qui fusionnent relève de la législation de cet État membre. La présente disposition ne s'applique pas dans la mesure où l'article 21 du règlement (CE) nº 139/2004 est applicable.

2. Les dispositions et formalités visées au paragraphe 1, point b), concernent en particulier le processus décisionnel relatif à la fusion et, compte tenu de la nature transfrontalière de la fusion, la protection des créanciers des sociétés qui fusionnent, des obligataires et des porteurs de titres ou de parts, ainsi que des travailleurs pour ce qui est des droits autres que ceux régis par l'article 16. Un État membre peut adopter, pour les sociétés participant à une fusion transfrontalière et relevant de sa législation, des dispositions destinées à assurer une protection appropriée aux associés minoritaires qui se sont prononcés contre la fusion transfrontalière.

Article 5

Projet commun de fusion transfrontalière

Les organes de direction ou d'administration de chacune des sociétés qui fusionnent établissent un projet commun de fusion transfrontalière qui comprend au moins:

a) la forme, la dénomination et le siège statutaire des sociétés qui fusionnent et ceux envisagés pour la société issue de la fusion transfrontalière;

b) le rapport d'échange des titres ou des parts représentatifs du capital social et, le cas échéant, le montant de toute soulte en espèces;

c) les modalités d'attribution des titres ou des parts représentatifs du capital social de la société issue de la fusion transfrontalière;

d) les effets probables de la fusion transfrontalière sur l'emploi;

e) la date à partir de laquelle ces titres ou parts représentatifs du capital social donnent le droit de participer aux bénéfices ainsi que toute modalité particulière relative à ce droit;

f) la date à partir de laquelle les opérations des sociétés qui fusionnent sont considérées du point de vue comptable comme accomplies pour le compte de la société issue de la fusion transfrontalière;

g) les droits assurés par la société issue de la fusion transfrontalière aux associés ayant des droits spéciaux et aux porteurs de titres autres que des actions ou des parts représentatifs du capital social ou les mesures proposées à leur égard;

h) tous avantages particuliers attribués aux experts qui examinent le projet de fusion transfrontalière, ainsi qu'aux membres des organes d'administration, de direction, de surveillance ou de contrôle des sociétés qui fusionnent;

i) les statuts de la société issue de la fusion transfrontalière;

j) le cas échéant, des informations sur les procédures selon lesquelles sont fixées, conformément à l'article 16, les modalités relatives à l'implication des travailleurs dans la définition de leurs droits de participation dans la société issue de la fusion transfrontalière;

k) des informations concernant l'évaluation du patrimoine actif et passif transféré à la société issue de la fusion transfrontalière;

l) les dates des comptes des sociétés qui fusionnent utilisés pour définir les conditions de la fusion transfrontalière.

Article 6

Publication

1. Pour chacune des sociétés qui fusionnent, le projet commun de fusion transfrontalière est publié selon les modalités prévues par la législation de chaque État membre conformément à l'article 3 de la directive 68/151/CEE, un mois au moins avant la date de l'assemblée générale qui doit se prononcer à ce sujet.

2. Pour chacune des sociétés qui fusionnent et sous réserve des exigences supplémentaires imposées par l'État membre auxquelles la société concernée est soumise, les indications suivantes sont publiées dans le bulletin national de cet État membre:

a) la forme, la dénomination et le siège statutaire de chaque société qui fusionne;

b) le registre auprès duquel les actes visés à l'article 3, paragraphe 2, de la directive 68/151/CEE ont été déposés pour chacune des sociétés qui fusionnent ainsi que le numéro d'inscription dans ce registre;

c) une indication, pour chacune des sociétés qui fusionnent, des modalités d'exercice des droits des créanciers et, le cas échéant, des associés minoritaires des sociétés qui fusionnent ainsi que l'adresse à laquelle peut être obtenue, sans frais, une information exhaustive sur ces modalités.

Article 7

Rapport de l'organe de direction ou d'administration

L'organe de direction ou d'administration de chacune des sociétés qui fusionnent établit un rapport à l'intention des associés expliquant et justifiant les aspects juridiques et économiques de la fusion transfrontalière et expliquant les conséquences de cette fusion transfrontalière pour les associés, les créanciers et les salariés.

Le rapport est mis à la disposition des associés et des représentants du personnel ou, s'il n'en existe pas, des salariés eux-mêmes au plus tard un mois avant la date de l'assemblée générale visée à l'article 9.

Si l'organe de direction ou d'administration de l'une ou de l'autre des sociétés qui fusionnent reçoit à temps un avis émis en vertu du droit national par les représentants de ses salariés, cet avis est annexé au rapport.

Article 8

Rapport de l'expert indépendant

1. Un rapport d'expert indépendant destiné aux associés et disponible un mois au moins avant la date de la réunion de l'assemblée générale visée à l'article 9 est établi pour chaque société qui fusionne. En fonction de la législation de chaque État membre, ces experts peuvent être des personnes physiques ou morales.

2. En lieu et place des experts agissant pour le compte de chacune des sociétés qui fusionnent, un ou plusieurs experts indépendants, désignés à cet effet sur demande conjointe de ces sociétés par une autorité judiciaire ou administrative de l'État membre dont relève l'une des sociétés qui fusionnent ou la société issue de la fusion transfrontalière, ou agréés par une telle autorité, peuvent examiner le projet de fusion transfrontalière et établir un rapport écrit unique destiné à l'ensemble des associés.

3. Le rapport d'expert contient au moins les mentions prévues à l'article 10, paragraphe 2, de la directive 78/855/CEE du Conseil du 9 octobre 1978 concernant les fusions des sociétés anonymes ([1]). Les experts sont habilités à demander à chacune des sociétés qui fusionnent toutes les informations qu'ils jugent nécessaires dans l'exécution de leurs fonctions.

4. Ni un examen du projet de fusion transfrontalière par des experts indépendants ni un rapport d'expert ne sont requis si tous les associés de chacune des sociétés participant à la fusion transfrontalière en ont ainsi décidé.

Article 9

Approbation par l'assemblée générale

1. Après avoir pris connaissance des rapports visés aux articles 7 et 8, l'assemblée générale de chacune des sociétés qui fusionnent se prononce sur l'approbation du projet commun de fusion transfrontalière.

([1]) JO L 295 du 20.10.1978, p. 36. Directive modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 2003.

2. L'assemblée générale de chacune des sociétés qui fusionnent peut subordonner la réalisation de la fusion transfrontalière à la condition qu'elle entérine expressément les modalités décidées pour la participation des travailleurs dans la société issue de la fusion transfrontalière.

3. La législation d'un État membre peut ne pas imposer l'approbation de la fusion par l'assemblée générale de la société absorbante si les conditions prévues à l'article 8 de la directive 78/855/CEE sont remplies.

Article 10

Certificat préalable à la fusion

1. Chaque État membre désigne le tribunal, le notaire ou toute autre autorité compétente pour contrôler la légalité de la fusion transfrontalière pour la partie de la procédure relative à chacune des sociétés qui fusionnent et qui relèvent de sa législation nationale.

2. Dans chaque État membre concerné, l'autorité visée au paragraphe 1 délivre sans délai à chaque société qui fusionne et qui relève de sa législation nationale un certificat attestant de façon incontestable l'accomplissement correct des actes et des formalités préalables à la fusion.

3. Si le droit d'un État membre dont relève une société qui fusionne prévoit une procédure permettant d'analyser et de modifier le rapport d'échange des titres ou des parts, ou une procédure visant à indemniser les associés minoritaires, sans empêcher l'immatriculation de la fusion transfrontalière, cette procédure ne s'applique que si les autres sociétés qui fusionnent et qui sont situées dans un État membre ne prévoyant pas ce type de procédure acceptent explicitement, lorsqu'elles approuvent le projet de fusion transfrontalière conformément à l'article 9, paragraphe 1, la possibilité offerte aux associés de cette société qui fusionne d'avoir recours auxdites procédures à engager auprès du tribunal compétent pour cette société qui fusionne. Dans ce cas, l'autorité visée au paragraphe 1 peut délivrer le certificat visé au paragraphe 2, même si une procédure de ce type est engagée. Le certificat doit cependant indiquer que la procédure est en cours. La décision prise à l'issue de la procédure lie la société issue de la fusion transfrontalière et l'ensemble de ses associés.

Article 11

Contrôle de la légalité de la fusion transfrontalière

1. Chaque État membre désigne le tribunal, le notaire ou toute autre autorité compétente pour contrôler la légalité de la fusion transfrontalière pour la partie de la procédure relative à la réalisation de la fusion transfrontalière et, le cas échéant, à la constitution d'une nouvelle société issue de la fusion transfrontalière lorsque la société issue de la fusion transfrontalière relève de sa législation nationale. L'autorité en question contrôle en particulier que les sociétés qui fusionnent ont approuvé le projet commun de fusion transfrontalière dans les mêmes termes et, le cas échéant, que les modalités relatives à la participation des travailleurs ont été fixées conformément à l'article 16.

2. À cette fin, chaque société qui fusionne remet à l'autorité visée au paragraphe 1 le certificat prévu à l'article 10, paragraphe 2, dans un délai de six mois à compter de sa délivrance, ainsi que le projet commun de fusion transfrontalière, approuvé par l'assemblée générale visée à l'article 9.

Article 12

Prise d'effet de la fusion transfrontalière

La législation de l'État membre dont relève la société issue de la fusion transfrontalière détermine la date à laquelle la fusion transfrontalière prend effet. Cette date doit être postérieure à l'exécution des contrôles visés à l'article 11.

Article 13

Immatriculation

La législation de chacun des États membres dont relevaient les sociétés qui ont fusionné détermine, en ce qui concerne son territoire, les modalités, conformément à l'article 3 de la directive 68/151/CEE, de la publicité de la réalisation de la fusion transfrontalière dans le registre public auprès duquel chacune de ces sociétés était tenue de procéder au dépôt des actes.

Le registre destiné à l'immatriculation de la société issue de la fusion transfrontalière notifie sans délai au registre auprès duquel chacune de ces sociétés était tenue de procéder au dépôt des actes que la fusion transfrontalière a pris effet. La radiation de l'ancienne immatriculation s'effectue, s'il y a lieu, dès réception de la notification, mais pas avant.

Article 14

Effets de la fusion transfrontalière

1. La fusion transfrontalière réalisée conformément à l'article 2, point 2), a) et c), entraîne, à partir de la date visée à l'article 12, les effets suivants:

a) l'ensemble du patrimoine actif et passif de la société absorbée est transféré à la société absorbante;

b) les associés de la société absorbée deviennent associés de la société absorbante;

c) la société absorbée cesse d'exister.

2. La fusion transfrontalière réalisée conformément à l'article 2, point 2) b), entraîne, à partir de la date visée à l'article 12, les effets suivants:

a) l'ensemble du patrimoine actif et passif des sociétés qui fusionnent est transféré à la nouvelle société;

b) les associés des sociétés qui fusionnent deviennent associés de la nouvelle société;

c) les sociétés qui fusionnent cessent d'exister.

3. Lorsque la législation des États membres requiert, en cas de fusion transfrontalière de sociétés visées par la présente directive, des formalités particulières pour l'opposabilité aux tiers du transfert de certains biens, droits et obligations apportés par les sociétés qui fusionnent, ces formalités sont accomplies par la société issue de la fusion transfrontalière.

4. Les droits et obligations des sociétés qui fusionnent résultant de contrats de travail ou de relations de travail et existant à la date à laquelle la fusion transfrontalière prend effet sont transmis, du fait de la prise d'effet de cette fusion transfrontalière, à la société issue de la fusion transfrontalière à la date de prise d'effet de la fusion transfrontalière.

5. Aucune part détenue dans la société absorbante ne peut être échangée contre des parts détenues dans la société absorbée:

a) soit par la société absorbante elle-même ou par l'intermédiaire d'une personne agissant en son nom propre mais pour le compte de la société;

b) soit par la société absorbée elle-même ou par l'intermédiaire d'une personne agissant en son nom propre mais pour le compte de la société.

Article 15

Formalités simplifiées

1. Lorsqu'une fusion transfrontalière par absorption est réalisée par une société qui détient toutes les parts et tous les autres titres conférant un droit de vote aux assemblées générales de la société ou des sociétés absorbées:

— les dispositions de l'article 5, points b), c) et e), de l'article 8, et de l'article 14, paragraphe 1, point b), ne s'appliquent pas,

— les dispositions de l'article 9, paragraphe 1, ne s'appliquent pas à la société ou aux sociétés absorbées.

2. Lorsqu'une fusion transfrontalière par absorption est réalisée par une société qui détient 90 % ou plus, mais pas la totalité des parts et des autres titres conférant un droit de vote aux assemblées générales de la société ou des sociétés absorbées, les rapports d'un ou des experts indépendants et les documents nécessaires pour le contrôle sont exigés uniquement dans la mesure où ils sont requis par la législation nationale dont relève la société absorbante ou par la législation nationale dont relève la société absorbée.

Article 16

Participation des travailleurs

1. Sans préjudice du paragraphe 2, la société issue de la fusion transfrontalière est soumise aux règles éventuelles relatives à la participation des travailleurs qui sont en vigueur dans l'État membre où son siège statutaire est établi.

2. Toutefois, les règles éventuelles relatives à la participation des travailleurs qui sont en vigueur dans l'État membre où le siège statutaire de la société issue de la fusion est situé ne s'appliquent pas, si au moins une des sociétés qui fusionnent emploie, pendant la période de six mois précédant la publication du projet de fusion transfrontalière tel que visé à l'article 6, un nombre moyen de travailleurs supérieur à cinq cents et est gérée selon un régime de participation des travailleurs au sens de l'article 2, point k), de la directive 2001/86/CE, ou si la législation nationale applicable à la société issue de la fusion transfrontalière:

a) ne prévoit pas au moins le même niveau de participation des travailleurs que celui qui s'applique aux sociétés concernées dans le cadre de la fusion, mesuré en fonction de la proportion des représentants des travailleurs parmi les membres du conseil d'administration, du conseil de surveillance, de leurs comités ou du groupe de direction qui gère les unités chargées d'atteindre des objectifs en termes de profit dans ces sociétés, à condition qu'il y ait une représentation des travailleurs; ou

b) ne prévoit pas que les travailleurs des établissements de la société issue de la fusion transfrontalière situés dans d'autres États membres peuvent exercer les mêmes droits de participation que ceux dont bénéficient les travailleurs employés dans l'État membre où le siège statutaire de la société issue de la fusion transfrontalière est établi.

3. Dans les cas visés au paragraphe 2, la participation des travailleurs dans la société issue de la fusion transfrontalière et leur implication dans la définition des droits y afférents sont réglementées par les États membres, mutatis mutandis et sous réserve des paragraphes 4 à 7, conformément aux principes et aux modalités prévus à l'article 12, paragraphes 2, 3 et 4, du règlement (CE) nº 2157/2001 et aux dispositions suivantes de la directive 2001/86/CE:

a) article 3, paragraphes 1, 2 et 3, paragraphe 4, premier alinéa, premier tiret, et deuxième alinéa, paragraphes 5 et 7;

b) article 4, paragraphe 1, paragraphe 2, points a), g) et h), et paragraphe 3;

c) article 5;

d) article 6;

e) article 7, paragraphe 1, paragraphe 2, premier alinéa, point b), et deuxième alinéa, et paragraphe 3. Toutefois, aux fins de la présente directive, les pourcentages requis au titre de l'article 7, paragraphe 2, premier alinéa, point b), de la directive 2001/86/CE pour l'application des dispositions de référence prévues dans la partie 3 de l'annexe de cette directive sont portés de 25 % à 33 1/3 %;

f) articles 8, 10 et 12;

g) article 13, paragraphe 4;

h) annexe, partie 3, point b).

4. Lorsqu'ils réglementent les principes et les procédures visés au paragraphe 3, les États membres:

a) accordent aux organes compétents des sociétés participant à la fusion le droit de choisir sans négociation préalable d'être directement soumis aux dispositions de référence relatives à la participation visées au paragraphe 3, point h), telles que fixées par la législation de l'État membre dans lequel le siège statutaire de la société issue de la fusion transfrontalière sera établi, et de respecter ces dispositions à compter de la date d'immatriculation;

b) accordent à l'organe spécial de négociation le droit de décider, à la majorité des deux tiers de ses membres représentant au moins deux tiers des travailleurs, y compris les voix des membres représentant les travailleurs dans au moins deux États membres différents, de ne pas ouvrir de négociations, ou de mettre fin aux négociations déjà engagées, et de se fonder sur les règles de participation qui sont en vigueur dans l'État membre où le siège statutaire de la société issue de la fusion transfrontalière sera établi;

c) peuvent, lorsque, à la suite de négociations préalables, les dispositions de référence relatives à la participation s'appliquent et nonobstant ces dispositions, décider de limiter la proportion de représentants des travailleurs au sein du conseil d'administration de la société issue de la fusion transfrontalière. Toutefois, si, dans l'une des sociétés qui fusionnent, les représentants des travailleurs constituent au moins un tiers de membres du conseil d'administration ou de surveillance, cette limitation ne peut jamais avoir pour effet que la proportion de représentants des travailleurs au sein de l'organe d'administration soit inférieure à un tiers.

5. L'extension des droits de participation aux travailleurs de la société issue de la fusion transfrontalière employés dans d'autres États membres, visée au paragraphe 2, point b), n'entraîne aucune obligation pour les États membres qui ont fait ce choix de prendre ces travailleurs en compte dans le calcul des seuils d'effectifs qui donnent lieu aux droits de participation en vertu de la législation nationale.

6. Si au moins une des sociétés qui fusionnent est gérée selon un régime de participation des travailleurs et si la société issue de la fusion transfrontalière est régie par un tel système conformément aux règles visées au paragraphe 2, cette dernière prend obligatoirement une forme juridique permettant l'exercice des droits de participation.

7. Lorsque la société issue de la fusion transfrontalière est gérée selon un régime de participation des travailleurs, cette société est tenue de prendre des mesures pour faire en sorte que les droits en matière de participation des travailleurs soient protégés en cas de fusions nationales ultérieures pendant un délai de trois ans après que la fusion transfrontalière a pris effet, en appliquant mutatis mutandis les règles fixées dans le présent article.

Article 17

Validité

La nullité d'une fusion transfrontalière ayant pris effet conformément à l'article 12 ne peut être prononcée.

Article 18

Révision

Cinq ans après la date prévue à l'article 19, premier alinéa, la Commission révise la présente directive à la lumière de l'expérience acquise dans son application et, si nécessaire, propose sa modification.

Article 19

Transposition

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 15 décembre 2007.

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.

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 Strasbourg, le 26 octobre 2005.

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*
J. BORRELL FONTELLES	D. ALEXANDER

DIRECTIVE 2005/64/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 26 octobre 2005

concernant la réception par type des véhicules à moteur au regard des possibilités de leur réutilisation, de leur recyclage et de leur valorisation, et modifiant la directive 70/156/CEE du Conseil

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 95,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ([1]),

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité ([2]),

considérant ce qui suit:

(1) Conformément à la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage ([3]), il conviendrait d'établir des dispositions appropriées pour s'assurer que les véhicules réceptionnés appartenant à la catégorie M_1 et ceux appartenant à la catégorie N_1 ne puissent être mis sur le marché que s'ils sont réutilisables et/ou recyclables au minimum à 85 % en masse et réutilisables et/ou valorisables au minimum à 95 % en masse.

(2) La réutilisation des composants, le recyclage et la valorisation des matériaux constituent une part essentielle de la stratégie communautaire de gestion des déchets. C'est pourquoi les constructeurs de véhicules et leurs fournisseurs devraient être invités à inclure ces aspects aux tout premiers stades de la conception de nouveaux véhicules, de façon à faciliter le traitement des véhicules hors d'usage.

(3) La présente directive constitue l'une des directives particulières dans le cadre du système de réception communautaire des véhicules complets établi par la directive 70/156/CEE du Conseil, du 6 février 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ([4]).

(4) Ce système de réception des véhicules complets est actuellement obligatoire pour les véhicules appartenant à la catégorie M_1 et sera étendu, dans un proche avenir, à toutes les catégories de véhicules. Il est donc nécessaire d'inclure dans le système de réception des véhicules complets ces mesures concernant les possibilités de réutilisation, de recyclage et de valorisation des véhicules.

(5) En conséquence, il est nécessaire d'établir des dispositions pour tenir compte du fait que les véhicules N_1 ne sont pas encore couverts par le système de réception des véhicules complets.

(6) Le constructeur devrait mettre à la disposition de l'autorité compétente en matière de réception toutes les informations techniques pertinentes concernant les matériaux des composants et leurs masses respectives afin de permettre la vérification des calculs du constructeur conformément à la norme ISO 22628: 2002.

(7) Les calculs du constructeur ne peuvent être correctement validés au moment de la réception du véhicule que si le constructeur a mis en place des dispositions et des procédures satisfaisantes pour gérer toute l'information qu'il reçoit de ses fournisseurs. Avant tout octroi d'une réception, l'organisme compétent devrait procéder à une évaluation préliminaire de ces dispositions et procédures et délivrer un certificat indiquant qu'elles sont satisfaisantes.

([1]) JO C 74 du 23.3.2005, p. 15.

([2]) Avis du Parlement européen du 14 avril 2005 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 6 octobre 2005.

([3]) JO L 269 du 21.10.2000, p. 34. Directive modifiée en dernier lieu par la décision 2005/673/CE du Conseil (JO L 254 du 30.9.2005, p. 69).

([4]) JO L 42 du 23.2.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2005/49/CE de la Commission (JO L 194 du 26.7.2005, p. 12).

(8) La pertinence des différents éléments introduits dans les calculs des taux potentiels de recyclage et de valorisation doit être évaluée conformément aux processus pour le traitement des véhicules hors d'usage. Le constructeur devrait donc recommander une stratégie pour le traitement des véhicules hors d'usage et en fournir les détails à l'organisme compétent. Cette stratégie devrait se fonder sur des technologies éprouvées, qui sont disponibles ou en cours de mise au point au moment de la demande de réception du véhicule.

(9) Les véhicules à usage spécial sont conçus pour une fonction spécifique et exigent des adaptations spéciales de la carrosserie qui ne sont pas entièrement sous le contrôle du constructeur. En conséquence, les taux potentiels de recyclage et de valorisation ne sauraient être correctement calculés. Ces véhicules devraient donc être exemptés des exigences concernant le calcul.

(10) Les véhicules incomplets constituent une proportion sensible des véhicules N_1. Le constructeur du véhicule de base n'est pas en mesure de calculer les taux potentiels de recyclage et de valorisation pour les véhicules complétés puisque les données concernant les étapes ultérieures de la construction ne sont pas disponibles au stade de la conception des véhicules de base. Il convient donc d'exiger que seul le véhicule de base soit conforme à la présente directive.

(11) Les parts de marché des véhicules produits en petites séries sont très limitées, de telle sorte qu'il y aura peu d'avantages pour l'environnement si ces véhicules doivent être conformes à la présente directive. Il convient donc de les exempter de certaines dispositions de la présente directive.

(12) Conformément à la directive 2000/53/CE, il conviendrait de prendre des mesures appropriées, dans l'intérêt de la sécurité routière et de la protection de l'environnement, pour empêcher la réutilisation de certains composants qui ont été démontés sur des véhicules hors d'usage. De telles mesures devraient se limiter à la réutilisation de composants dans la construction de véhicules neufs.

(13) Les dispositions de la présente directive imposeront aux constructeurs de fournir de nouvelles données concernant la réception, et ces éléments particuliers devraient donc se refléter dans la directive 70/156/CEE, qui établit la liste exhaustive des données à soumettre pour la réception. Il est donc nécessaire de modifier ladite directive en conséquence.

(14) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires à l'adaptation de la présente directive aux progrès scientifiques et techniques en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 13, paragraphe 3, de la directive 70/156/CEE.

(15) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir réduire au minimum l'impact des véhicules hors d'usage sur l'environnement en exigeant que les véhicules soient pensés dès la phase de conception avec le souci de faciliter la réutilisation, le recyclage et la valorisation ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres agissant seuls et peut donc, en raison de l'ampleur de l'action, être mieux réalisé 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 cet objectif.

(16) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» [1], les États membres seront encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

La présente directive établit les dispositions administratives et techniques pour la réception de véhicules couverts par l'article 2, en vue de garantir que leurs composants et matériaux puissent être réutilisés, recyclés et valorisés dans les proportions minimales fixées à l'annexe I.

Elle établit des dispositions spécifiques pour garantir que la réutilisation des composants ne présente pas de dangers pour la sécurité ou l'environnement.

Article 2

Champ d'application

La présente directive s'applique aux véhicules des catégories M_1 ou N_1, telles que définies à l'annexe II, partie A, de la directive 70/156/CEE, et aux composants neufs ou réutilisés de ces véhicules.

[1] JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.

Article 3

Exemptions

Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 7, la présente directive ne s'applique pas:

a) aux véhicules à usage spécial définis à l'annexe II, partie A, point 5, de la directive 70/156/CEE;

b) aux véhicules de la catégorie N_1 construits en plusieurs étapes, pour autant que le véhicule de base soit conforme à la présente directive;

c) aux véhicules produits en petites séries, visés à l'article 8, paragraphe 2, point a), de la directive 70/156/CEE.

Article 4

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

1. «véhicule», un véhicule à moteur;

2. «composant», toute pièce ou tout assemblage de pièces qui est inclus dans un véhicule au moment de sa fabrication. Ce terme couvre aussi les composants et les entités techniques définis à l'article 2 de la directive 70/156/CEE;

3. «type», le type de véhicule défini à l'annexe II, partie B, points 1 et 3, de la directive 70/156/CEE;

4. «véhicule hors d'usage», un véhicule défini à l'article 2, point 2), de la directive 2000/53/CE;

5. «véhicule de référence», la version d'un type de véhicule identifiée par l'autorité compétente en matière de réception, après consultation du constructeur et conformément aux critères fixés à l'annexe I, comme étant la plus problématique en termes de possibilités de réutilisation, de recyclage et de valorisation;

6. «véhicule construit en plusieurs étapes», un véhicule constituant l'aboutissement d'un processus de construction multiétape;

7. «véhicule de base», un véhicule défini à l'article 2, quatrième tiret, de la directive 70/156/CEE, utilisé dans la première étape d'une construction multiétape;

8. «construction multiétape», le processus par lequel un véhicule est fabriqué en plusieurs étapes en ajoutant des composants à un véhicule de base ou en modifiant ces composants;

9. «réutilisation», la réutilisation définie à l'article 2, point 6), de la directive 2000/53/CE;

10. «recyclage», le recyclage défini à l'article 2, point 7), première phrase, de la directive 2000/53/CE;

11. «valorisation énergétique», la valorisation énergétique définie à l'article 2, point 7), deuxième phrase de la directive 2000/53/CE;

12. «valorisation», la valorisation définie à l'article 2, point 8), de la directive 2000/53/CE;

13. «possibilité de réutilisation», le potentiel de réutilisation des composants dérivés d'un véhicule hors d'usage;

14. «possibilité de recyclage», le potentiel de recyclage de composants ou de matériaux dérivés d'un véhicule hors d'usage;

15. «possibilité de valorisation», le potentiel de valorisation de composants ou de matériaux dérivés d'un véhicule hors d'usage;

16. «taux de recyclabilité d'un véhicule (R_{cyc})», le pourcentage en masse d'un nouveau véhicule potentiellement apte à être réutilisé et recyclé;

17. «taux de valorisation d'un véhicule (R_{cov})», le pourcentage en masse d'un nouveau véhicule potentiellement apte à être réutilisé et valorisé;

18. «stratégie», un plan à grande échelle consistant en actions coordonnées et en mesures techniques à prendre concernant le démontage, le broyage ou des processus comparables, le recyclage et la valorisation pour s'assurer que les taux de recyclabilité et de valorisation potentielle visés sont réalisables au moment où un véhicule en est à la phase de conception;

19. «masse», la masse d'un véhicule en ordre de marche définie à l'annexe I, point 2.6, de la directive 70/156/CEE, mais sans le conducteur, dont la masse est évaluée à 75 kg;

20. «organisme compétent», une entité, c'est-à-dire un service technique ou un autre organisme existant, notifié par un État membre pour effectuer une évaluation préliminaire du constructeur et pour délivrer un certificat de conformité, conformément aux prescriptions de la présente directive. L'organisme compétent peut être l'autorité compétente en matière de réception, pour autant que sa compétence en ce domaine soit dûment établie.

Article 5

Dispositions de la réception par type

1. Les États membres octroient, le cas échéant, la réception CE ou la réception de portée nationale, au regard des possibilités de réutilisation, de recyclage et de valorisation, uniquement aux types de véhicules qui satisfont aux exigences de la présente directive.

2. Aux fins de l'application du paragraphe 1, le constructeur met à la disposition de l'autorité compétente en matière de réception l'information technique détaillée qui est nécessaire aux fins des calculs et des vérifications visés à l'annexe I, relative à la nature des matériaux utilisés dans la construction du véhicule et de ses composants. Dans les cas où il est démontré que cette information est couverte par des droits de propriété intellectuelle ou qu'elle constitue un savoir-faire spécifique du constructeur ou de ses fournisseurs, le constructeur ou les fournisseurs fournissent une information suffisante pour permettre de réaliser correctement ces calculs.

3. Concernant les possibilités de réutilisation, de recyclage et de valorisation, les États membres s'assurent que le constructeur utilise le modèle de fiche de renseignements figurant à l'annexe II de la présente directive lorsqu'il présente une demande de réception CE d'un véhicule, conformément à l'article 3, paragraphe 1, de la directive 70/156/CEE.

4. Lors de l'octroi d'une réception CE conformément à l'article 4, paragraphe 3, de la directive 70/156/CEE, l'autorité compétente en matière de réception utilise le modèle de fiche de réception CE figurant à l'annexe III de la présente directive.

Article 6

Évaluation préliminaire du constructeur

1. Les États membres n'accordent aucune réception sans s'assurer d'abord que le constructeur a mis en place des dispositions et des procédures satisfaisantes, conformément à l'annexe IV, point 3, pour gérer correctement les aspects des possibilités de réutilisation, de recyclage et de valorisation couverts par la présente directive. Lorsque l'évaluation préliminaire a été réalisée, un certificat intitulé «certificat de conformité à l'annexe IV» (ci-après «le certificat de conformité») est délivré au constructeur.

2. Dans le cadre de l'évaluation préliminaire du constructeur, les États membres font en sorte que les matériaux utilisés dans la construction d'un type de véhicule soient conformes aux dispositions de l'article 4, paragraphe 2, point a), de la directive 2000/53/CE.

La Commission, conformément à la procédure visée à l'article 9, établit en détail les règles nécessaires pour vérifier la conformité avec cette disposition.

3. Aux fins du paragraphe 1, le constructeur recommande une stratégie pour garantir le démontage, la réutilisation des composants, le recyclage et la valorisation des matériaux. Cette stratégie prend en compte les technologies éprouvées qui sont disponibles ou en cours de mise au point au moment de la demande de réception d'un véhicule.

4. Les États membres désignent un organisme compétent, conformément à l'annexe IV, point 2, chargé de procéder à l'évaluation préliminaire du constructeur et de délivrer le certificat de conformité.

5. Le certificat de conformité comporte la documentation appropriée et décrit la stratégie recommandée par le constructeur. L'organisme compétent utilise le modèle figurant à l'annexe IV, dans l'appendice.

6. Le certificat de conformité reste valide au moins deux années à compter de la date de délivrance du certificat avant que de nouvelles vérifications ne soient réalisées.

7. Le constructeur informe l'organisme compétent de toute modification sensible qui pourrait avoir un effet sur la pertinence du certificat de conformité. Après consultation avec le constructeur, l'organisme compétent décide du point de savoir si de nouvelles vérifications sont nécessaires.

8. À l'issue de la période de validité du certificat de conformité, l' organisme compétent délivre, le cas échéant, un nouveau certificat de conformité ou prolonge sa validité pendant une nouvelle période de deux années. L'organisme compétent délivre un nouveau certificat dans les cas où des modifications sensibles ont été portées à son attention.

Article 7

Réutilisation de composants

Les composants énumérés à l'annexe V:

a) sont réputés non réutilisables aux fins du calcul des taux potentiels de recyclage et de valorisation;

b) ne sont pas réutilisés dans la construction de véhicules couverts par la directive 70/156/CEE.

Article 8

Modifications de la directive 70/156/CEE

La directive 70/156/CEE est modifiée conformément à l'annexe VI de la présente directive.

Article 9

Modifications

Les modifications de la présente directive qui sont nécessaires pour l'adapter au progrès scientifique et technique sont adoptées par la Commission conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 13, paragraphe 3, de la directive 70/156/CEE.

Article 10

Dates de mise en œuvre pour la réception

1. Avec effet à partir du 15 décembre 2006, les États membres, pour un type de véhicule conforme aux exigences de la présente directive:

a) ne refusent pas d'accorder la réception CE ou de portée nationale;

b) n'interdisent pas l'immatriculation, la vente ou l'entrée en service de véhicules neufs.

2. Avec effet à partir du 15 décembre 2008, les États membres, pour un type de véhicule qui n'est pas conforme aux exigences de la présente directive:

a) refusent d'accorder la réception CE;

b) refusent d'accorder la réception de portée nationale.

3. Avec effet à partir du 15 juillet 2010, les États membres, si les exigences de la présente directive ne sont pas satisfaites:

a) considèrent que les certificats de conformité qui accompagnent les véhicules neufs ne sont plus valides aux fins de l'article 7, paragraphe 1, de la directive 70/156/CEE;

b) refusent l'immatriculation, la vente ou l'entrée en service de véhicules neufs, sauf dans les cas où l'article 8, paragraphe 2, point b), de la directive 70/156/CEE s'applique.

4. L'article 7 s'applique avec effet à partir du 15 décembre 2006.

Article 11

Transposition

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 15 décembre 2006, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Ils appliquent ces dispositions à partir du 15 décembre 2006.

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 méthodes employées pour établir cette référence sont fixées 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 visé par la présente directive.

Article 12

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 13

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 26 octobre 2005.

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*
J. BORRELL FONTELLES	D. ALEXANDER

ANNEXE

LISTE DES ANNEXES

Annexe I: Exigences
Annexe II: Fiche de renseignements pour la réception CE des véhicules
Annexe III: Modèle de fiche de réception CE d'un type de véhicule
Annexe IV: Évaluation préliminaire du constructeur
Appendice: modèle de certificat de conformité
Annexe V: Composants réputés non réutilisables
Annexe VI: Modifications de la directive 70/156/CEE

ANNEXE I

EXIGENCES

1. Les véhicules appartenant à la catégorie M_1 et ceux qui appartiennent à la catégorie N_1 sont construits de manière à être:

   — réutilisables et/ou recyclables au minimum à 85 % en masse, et

   — réutilisables et/ou valorisables au minimum à 95 % en masse,

   ces proportions étant déterminées par les procédures établies dans la présente annexe.

2. Aux fins de la réception par type, le constructeur soumet un formulaire de présentation des données dûment rempli, établi conformément à l'annexe A de la norme ISO 22628: 2002. Ce formulaire comprend la répartition des matériaux.

   Il est accompagné d'une liste des composants démontés, déclarés par le constructeur pour l'étape de démontage, et du processus qu'il recommande pour leur traitement.

3. Aux fins de l'application des points 1 et 2, le constructeur démontre à la satisfaction de l'autorité compétente en matière de réception que les véhicules de référence satisfont aux exigences. La méthode de calcul prescrite à l'annexe B de la norme ISO 22628: 2002 s'applique.

   Toutefois, le constructeur doit être en mesure de démontrer que toute version du type de véhicule satisfait aux exigences de la présente directive.

4. Aux fins de la sélection des véhicules de référence, il est tenu compte des critères suivants:

   — le type de carrosserie,

   — les niveaux d'aménagement disponibles ([1]),

   — l'équipement en option disponible ([1]) qui peut être monté sous la responsabilité du constructeur.

5. Dans la mesure où l'autorité compétente en matière de réception n'identifie pas, en accord avec le constructeur, la version d'un type de véhicule comme étant la plus problématique en termes de possibilités de réutilisation, de recyclage et de valorisation, il est choisi un véhicule de référence pour:

   a) chaque «type de carrosserie» défini à l'annexe II, partie C, point 1, de la directive 70/156/CEE dans le cas des véhicules M_1;

   b) chaque «type de carrosserie», à savoir camionnette, châssis-cabine, pick-up etc., dans le cas des véhicules N_1.

([1]) À savoir garniture en cuir, équipement autoradio, climatisation, jantes en alliage, etc.

6. Aux fins des calculs, les pneumatiques sont considérés comme recyclables.

7. Les masses sont exprimées en kg à une décimale. Les taux sont calculés en pour-cent à une décimale, arrondis comme suit:

   a) si le chiffre suivant le signe décimal est compris entre 0 et 4, le total est arrondi à l'unité inférieure;

   b) si le chiffre suivant le signe décimal est compris entre 5 et 9, le total est arrondi à l'unité supérieure.

8. Aux fins de vérifier les calculs visés dans la présente annexe, l'autorité compétente en matière de réception s'assure que le formulaire de présentation des données visé au point 2 est cohérent avec la stratégie recommandée en annexe au certificat de conformité visé à l'article 6, paragraphe 1 de la présente directive.

9. Aux fins des vérifications des matériaux et des masses des composants, le constructeur met à disposition la quantité de véhicules et de composants jugée nécessaire par l'autorité compétente en matière de réception.

ANNEXE II

FICHE DE RENSEIGNEMENTS POUR LA RÉCEPTION CE DES VÉHICULES

conformément à l'annexe I de la directive 70/156/CEE du Conseil [1] aux fins de la réception de véhicules au regard des possibilités de leur réutilisation, de leur recyclage et de leur valorisation

Les renseignements suivants, le cas échéant, doivent être fournis en triple exemplaire et comporter une table des matières. Tous les dessins doivent être fournis à l'échelle appropriée et avec un degré de détail suffisant au format A4 ou sur un dossier de format A4. Les éventuelles photographies doivent être suffisamment détaillées.

0. GÉNÉRALITÉS

0.1. Marque (raison sociale du constructeur): .....

0.2. Type:.....

0.2.0.1. Châssis:.....

0.2.1. Dénomination(s) commerciale(s) (le cas échéant): .....

0.3. Moyens d'identification du type, s'il est inclus sur le véhicule ([b]):.....

0.3.1. Emplacement: .....

0.4. Catégorie ([c]):.....

0.5. Nom et adresse du constructeur:.....

0.8. Adresse(s) des ateliers de montage:.....

1. CONSTITUTION GÉNÉRALE DU VÉHICULE

1.1. Photographies et/ou dessins d'un véhicule type:.....

1.2. Schéma coté de l'ensemble du véhicule:.....

1.3. Nombre d'essieux et de roues:.....

1.3.1. Nombre et emplacement des essieux à roues jumelées: .....

([1]) Les numéros des rubriques et les notes de bas de page utilisés dans la présente fiche de renseignements correspondent à ceux qui figurent à l'annexe I de la directive 70/156/CEE. Les rubriques non pertinentes aux fins de la présente directive sont omises.

1.3.3. Essieux moteur (nombre, emplacement, crabotage d'un autre essieu):.....

1.7. Cabine de conduite (avancée ou normale) ([z]):.....

3. MOTEUR ([q]) [Dans le cas d'un véhicule qui peut rouler soit à l'essence, soit au gazole, etc., ainsi qu'une combinaison avec un autre carburant, il y a lieu de remplir ces rubriques autant de fois que nécessaire ([+])]

3.1. Constructeur:.....

3.2. Moteur à combustion interne

3.2.1. Caractéristiques

3.2.1.1. Principe de fonctionnement: allumage commandé/allumage par compression; quatre temps/deux temps ([1])

3.2.1.2. Nombre et disposition des cylindres:.....

3.2.1.3. Cylindrée ([s]):..... cm^3

3.2.2. Carburant: gazole/essence/GPL/GN/éthanol: ([1])

4. TRANSMISSION ([v])

4.2. Type (mécanique, hydraulique, électrique, etc.):.....

4.5. Boîte de vitesse

4.5.1. Type (manuelle/automatique/variation continue) ([1])

4.9. Blocage du différentiel: oui/non/facultatif ([1])

9. CARROSSERIE

9.1. Type de carrosserie: .....

9.3.1. Configuration et nombre des portes:.....

9.10.3. Sièges

9.10.3.1. Nombre:.....

([1]) Les numéros des rubriques et les notes de bas de page utilisés dans la présente fiche de renseignements correspondent à ceux qui figurent à l'annexe I de la directive 70/156/CEE. Les rubriques non pertinentes aux fins de la présente directive sont omises.

15. POSSIBILITÉS DE RÉUTILISATION, DE RECYCLAGE ET DE VALORISATION

15.1. Version à laquelle appartient le véhicule de référence:.....

15.2. Masse du véhicule de référence avec carrosserie ou masse du châssis avec cabine, sans carrosserie et/ou dispositif d'attelage si le constructeur ne monte pas la carrosserie et/ou le dispositif d'attelage (y compris les liquides, les outils, la roue de secours, si elle est montée) sans le conducteur:.....

15.3. Masses des matériaux du véhicule de référence

15.3.1. Masse de matériau prise en compte au stade du prétraitement (##): .....

15.3.2. Masse de matériau prise en compte au stade du démontage (##):.....

15.3.3. Masse de matériau prise en compte au stade du traitement des résidus non métalliques, considérée comme recyclable (##):.....

15.3.4. Masse de matériau prise en compte au stade du traitement des résidus non métalliques, considérée comme pouvant faire l'objet d'une valorisation énergétique (##):.....

15.3.5. Répartition des matériaux (##):.....

15.3.6. Masse totale des matériaux réutilisables et/ou recyclables:.....

15.3.7. Masse totale des matériaux réutilisables et/ou valorisables:.....

15.4. Taux

15.4.1. Taux de recyclabilité «R_{cyc} (%)»: .....

15.4.2. Taux potentiel de revalorisation «R_{cov} (%)»: .....

ANNEXE III

MODÈLE DE FICHE DE RÉCEPTION CE D'UN TYPE DE VÉHICULE

Format maximal: A4 (210 x 297 mm)

FICHE DE RÉCEPTION CE D'UN TYPE DE VÉHICULE

Cachet de l'autorité compétente pour la réception CE

Communication concernant:

— la réception CE ([1]) d'un type de véhicule

— l'extension de la réception CE ([1])

— le refus de la réception CE ([1])

En vertu de la directive 2005/64/CE,

Numéro de réception CE:

Raison de l'extension:

SECTION I

0.1. Marque (raison sociale du constructeur):.....

0.2. Type:.....

0.2.1. Dénomination(s) commerciale(s) ([2]) :.....

0.3. Moyens d'identification du type, s'il figure sur le véhicule: .....

0.3.1. Emplacement de ce marquage:.....

([1]) Biffer la mention inutile.

([2]) Si ce renseignement n'est pas disponible lors de l'octroi de la réception CE, ce point doit être complété au plus tard lors de la mise du véhicule sur le marché.

0.4. Catégorie de véhicule ([1]) :.....

0.5. Nom et adresse du constructeur: .....

0.8. Nom(s) et adresse(s) des installations de montage:.....

[…]

PARTIE II

1. Renseignements supplémentaires:.....

Taux de recyclabilité du ou des véhicules de référence:.....

Taux potentiel(s) de valorisation du ou des véhicules de référence:.....

2. Service technique responsable de l'exécution des essais: .....

3. Date du rapport d'essai:.....

4. Référence du rapport d'essai:.....

5. Remarques (le cas échéant):.....

6. Annexes: index et dossier de réception

7. Le véhicule satisfait/ne satisfait pas ([2]) aux exigences techniques de la présente directive: .....

.....

(Lieu) (Signature) (Date)

Annexes: dossier de réception.

([1]) Telle que définie à l'annexe II, partie A, de la directive 70/156/CEE.

([2]) Biffer la mention inutile.

ANNEXE IV

ÉVALUATION PRÉLIMINAIRE DU CONSTRUCTEUR

1. **Objet de la présente annexe**

La présente annexe décrit l'évaluation préliminaire qui doit être réalisée par l'organisme compétent pour s'assurer que le constructeur a mis en place les dispositions et procédures nécessaires.

2. **Organisme compétent**

L'organisme compétent se conforme à la norme EN 45012: 1989 ou guide ISO/IEC 62: 1996 relative aux critères généraux concernant les organismes de certification procédant à la certification des systèmes de qualité, dans le cadre des systèmes de gestion mis en œuvre par le constructeur.

3. **Vérifications à réaliser par l'organisme compétent**

3.1. L'organisme compétent s'assure que le constructeur a pris les mesures nécessaires pour:

a) collecter les données appropriées tout au long de la chaîne d'approvisionnement, en particulier la nature et la masse de tous les matériaux utilisés dans la construction des véhicules pour procéder aux calculs exigés au titre de la présente directive;

b) conserver à sa disposition toutes les autres données appropriées sur le véhicule qui sont exigées par le processus de calcul comme le volume des liquides, etc.;

c) vérifier de façon adéquate les renseignements reçus des fournisseurs;

d) gérer la répartition des matériaux;

e) être en mesure de procéder au calcul des taux potentiels de recyclage et de valorisation conformément à la norme ISO 22628: 2002;

f) marquer les composants fabriqués en polymères ou en élastomères conformément à la décision 2003/138/CE de la Commission du 27 février 2003 établissant des normes concernant la codification des composants et des matériaux pour véhicules en application de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux véhicules hors d'usage [1];

g) vérifier qu'aucun composant énuméré à l'annexe V n'est réutilisé dans la construction de nouveaux véhicules.

3.2. Le constructeur fournit à l'organisme compétent toutes les informations pertinentes, sous forme de documents. En particulier, le recyclage et la valorisation des matériaux sont dûment documentés.

---

[1] JO L 53, 28.2.2003, p. 58.

Appendice de l'annexe IV

MODÈLE DE CERTIFICAT DE CONFORMITÉ

CERTIFICAT DE CONFORMITÉ

À L'ANNEXE IV DE LA DIRECTIVE 2005/64/CE

N° […….numéro de référence]

[…….l'organisme compétent]

Certifie que

(Constructeur): .....

(Adresse du constructeur): .....

se conforme aux dispositions de l'annexe IV de la directive 2005/64/CE.

Il a été procédé à des vérifications sur:

Par (nom et adresse de l'organisme compétent):

Numéro de rapport:

Le présent certificat est valide jusqu'au […..date]

Fait à [……lieu]

Le […….date]

[…….signature]

Pièces jointes: description de la stratégie recommandée par le constructeur dans le domaine de la réutilisation, du recyclage et de la valorisation.

ANNEXE V

COMPOSANTS RÉPUTÉS NON RÉUTILISABLES

1. Introduction

La présente annexe traite des composants des véhicules appartenant à la catégorie M_1 et des véhicules appartenant à la catégorie N_1 qui ne doivent pas être réutilisés dans la construction de véhicules neufs.

2. Liste de composants

— tous les sacs gonflables ([1]), y compris les coussins, les actionneurs pyrotechniques, les unités de commande électronique et les capteurs,

— les assemblages automatiques ou non automatiques des ceintures de sécurité, y compris les sangles, les boucles, les enrouleurs, les actionneurs pyrotechniques,

— les sièges (uniquement dans les cas où les ancrages des ceintures de sécurité et/ou les sacs gonflables sont incorporés au siège),

— les modules antivols agissant sur la colonne de direction,

— les dispositifs d'immobilisation, y compris les transpondeurs et les unités de commande électronique,

— les systèmes d'émission post-traitement (c'est-à-dire les convertisseurs catalytiques, les filtres de particules),

— les silencieux d'échappement.

([1]) Lorsque le sac gonflable est inséré à l'intérieur du volant, le volant lui-même.

ANNEXE VI

MODIFICATIONS DE LA DIRECTIVE 70/156/CEE

La directive 70/156/CEE est modifiée comme suit:

1. à l'annexe I, les rubriques suivantes sont ajoutées:

«15. POSSIBILITÉS DE RÉUTILISATION, DE RECYCLAGE ET DE VALORISATION

15.1. Version à laquelle appartient le véhicule de référence:

15.2. Masse du véhicule de référence avec carrosserie ou masse du châssis avec cabine, sans carrosserie et/ou dispositif d'attelage si le constructeur ne monte pas la carrosserie et/ou le dispositif d'attelage (y compris les liquides, les outils, la roue de secours, si elle est montée) sans le conducteur:

15.3. Masse des matériaux du véhicule de référence

15.3.1. Masse de matériau prise en compte au stade du prétraitement (##):

15.3.2. Masse de matériau prise en compte au stade du démontage (##):

15.3.3. Masse de matériau prise en compte au stade du traitement des résidus non métalliques, considérée comme recyclable (##):

15.3.4. Masse de matériau prise en compte au stade du traitement des résidus non métalliques, considérée comme pouvant faire l'objet d'une valorisation énergétique (##):

15.3.5. Répartition des matériaux (##):

15.3.6. Masse totale des matériaux réutilisables et/ou recyclables:

15.3.7. Masse totale des matériaux réutilisables et/ou valorisables:

15.4. Taux

15.4.1. Taux de recyclabilité "R_{cyc} (%)":

15.4.2. Taux potentiel de revalorisation "R_{cov} (%)":

(##) Ces termes sont définis dans la norme ISO 22628: 2002.»

2. À l'annexe IV, partie I, la rubrique suivante est ajoutée:

«Objet		Numéro de directive	Référence au Journal officiel	Applicabilité									
				M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
59.	Recyclabilité	2005/64/CE	L 310 du 25 novembre 2005, p. 10.	X	—	—	X	—	—				»

3) L'annexe XI est modifiée comme suit:

a) à l'appendice 1, la rubrique suivante est ajoutée:

«Rubrique	Objet	Numéro de la directive	$M_1 \leq 2\,500$ ([1]) kg	$M_1 > 2\,500$ ([1]) kg	M_2	M_3
59	Recyclabilité	2005/64/CE	N/A	N/A	—	—»

b) À l'appendice 2, la rubrique suivante est ajoutée:

«Rubrique	Objet	Numéro de la directive	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
59	Recyclabilité	2005/64/CE	N/A	—	—	N/A	—	—	—	—	—	—»

c) À l'appendice 3, la rubrique suivante est ajoutée:

«Rubrique	Objet	Numéro de la directive	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
59	Recyclabilité	2005/64/CE	—	—	N/A	—	—	—	—	—	—»

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 [1],

vu l'avis du Comité des régions [2],

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité [3],

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) nº 725/2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires [4]. 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) nº 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) nº 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 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.

---

[1] JO C 120 du 20.5.2005, p. 28.

[2] JO C 43 du 18.2.2005, p. 26.

[3] Avis du Parlement européen du 10 mai 2005 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 6 octobre 2005.

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

(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) nº 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 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ([1]).

(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) nº 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.

([1]) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

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) nº 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.

4. Lorsque le périmètre de l'installation portuaire au sens du règlement (CE) nº 725/2004 a été défini par un État membre comme englobant effectivement le port, les dispositions pertinentes du règlement (CE) nº 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) nº 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) nº 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) nº 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 évaluations des installations portuaires à l'intérieur de leur périmètre, auxquelles il a été procédé en application du règlement (CE) nº 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) nº 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) nº 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,

— 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) nº 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) nº 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.

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) nº 725/2004.

Article 14

Adaptations

Les annexes I à IV peuvent être modifiées conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 2, sans élargir le champ d'application de la présente directive.

Article 15

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par le règlement (CE) nº 725/2004.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE 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.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

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 [1], 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.

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.

[1] 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 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.

Fait à Strasbourg, le 26 octobre 2005.

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*
J. BORRELL FONTELLES	D. ALEXANDER

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) nº 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 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,

— 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.