

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 janvier 2016

ÉCONOMIE BLEUE - (N° 3178)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N° 125

présenté par

M. Arnaud Leroy et M. Polutélé

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 12 TER, insérer l'article suivant:**

Le dernier alinéa de l'article L. 5331-2 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Les frais liés à l'évaluation de sûreté des ports et installations portuaires sont à la charge des autorités portuaires et des exploitants bénéficiaires. ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le code ISPS et la réglementation européenne imposent à chaque port et à chaque installation portuaire de rédiger un plan de sûreté fondé sur une évaluation de sûreté renouvelée au plus tard tous les cinq ans. Aux termes de ces textes, « ces évaluations sont effectuées par le gouvernement contractant, qui peut autoriser un organisme de sûreté habilité à les effectuer », puis sont approuvées par le gouvernement contractant.

Depuis la mise en place du dispositif, le représentant local de l'État conserve le choix de réaliser les évaluations de sûreté (évaluation de la menace) avec ses services, ou avec un groupe d'experts placés sous son autorité, ou de les confier à un organisme de sûreté habilité. Selon les ports, chacune de ces possibilités a été employée à la diligence du préfet de département, les coûts de réalisation des évaluations confiées à des organismes de sûreté habilités étant alors généralement supportés par le bénéficiaire, sans inscription dans un cadre législatif ou réglementaire.

Le manque de ressources humaines et de compétences disponibles dans le domaine de la sûreté portuaire au sein des équipes des préfectures, l'absence de ressources financières des préfets pour confier les travaux d'évaluation à des organismes de sûreté et l'inexistence d'un cadre permettant d'en attribuer clairement le financement ont cependant conduit à des dépassements récurrents des

dates de validité des évaluations et des plans de sûreté, première cause des non-conformités relevées à l'occasion des audits nationaux et des inspections européennes.

Établir un cadre clair pour le recours à des organismes de sûreté habilités, apportant compétences et ressources humaines spécifiques, constitue une solution satisfaisante.

Le coût moyen facturé pour ces études, valables cinq ans, s'élèverait à 3 000 € pour chaque installation portuaire et au double pour un port de taille moyenne. Compte tenu de la relative modicité de leur coût et des avantages importants attendus pour le fonctionnement du dispositif de sûreté portuaire, ainsi qu'en termes de crédibilité de l'État, il est proposé d'en faire supporter la charge financière aux ports et installations portuaires là où le préfet aura décidé de faire appel à un organisme de sûreté.