



**KARGUS SEA INTERCONNECTION**  
*Organisme de sûreté habilité*

## **Guide KSI**

# **La sûreté maritime expliquée à l'exploitant d'une installation portuaire française**



**Mars 2009**

---

### **KARGUS SEA INTERCONNECTION**

*Organisme de sûreté habilité*

*(Arrêté du 11 Juin 2007 portant reconnaissance d'organismes de sûreté maritime)*

#### **Siège social**

25 rue de la Boétie 75008 Paris

- Tél. : 33(0) 1 47 428 141 – Fax : 33(0) 1 47 423 028- Portable : 06 09 177 310

E-mail : [contact@ksi-maritime.fr](mailto:contact@ksi-maritime.fr) Site Web : [www.ksi-maritime.fr](http://www.ksi-maritime.fr)

SARL au capital de 5000 € - Siret : 482 698 693 00017 RCS PARIS

#### **Antenne KSI Toulon**

Centre de formation ISPS

Tél. : 04 89 669 661 Fax : 04 94 237 100 Portable: 06 62 726 695

E-mail : [laurent.brocard@ksi-maritime.fr](mailto:laurent.brocard@ksi-maritime.fr)

#### **Antenne KSI Brest**

Tél. : 02 29 004 436 Portable: 06 88 472 251

E-mail : [thierry.houette@ksi-maritime.fr](mailto:thierry.houette@ksi-maritime.fr)

## **Guide KSI**

-oOo-

### **La sûreté maritime expliquée à l'exploitant d'une installation portuaire française**

-oOo-

1. Les menaces contre l'industrie maritime
2. Présentation de la réglementation de sûreté maritime et portuaire
3. Les responsabilités des différents acteurs

-oOo-

## Note préliminaire

2009 est une année importante pour la mise en place des mesures de sûreté maritime imposées par l'Organisation Maritime Internationale, puisque cinq ans se sont écoulés depuis la mise en application du code ISPS ; cette durée de cinq ans correspondant par ailleurs à la périodicité des audits imposés aux Etats.

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2004, une réglementation abondante a vu le jour, le code français des ports maritimes a été plusieurs fois modifié, et il faut être à la fois curieux et attentif dans ce domaine, voire se livrer à une véritable veille documentaire pour conserver ses connaissances au goût du jour.

Les pages suivantes, rédigées initialement à la demande d'un l'exploitant d'installation portuaire, ont pour but de décrire pour des non spécialistes de la sûreté les implications induites par ces réglementations, et de détailler les responsabilités des différents acteurs de la sûreté tant au niveau national qu'au niveau local, les installations portuaires et pour les ports

Afin de faciliter la lecture du document, les références aux réglementations en vigueur ont été mises en notes de bas de page. Le lecteur conserve la possibilité d'aller les consulter dans le site Web [www.ksi-maritime.fr](http://www.ksi-maritime.fr), ou tous les textes cités sont disponibles en téléchargement.

L'équipe de KSI reste à l'écoute pour amélioration ultérieure de ce document qui n'engage que la responsabilité de ses auteurs et ne se substitue en aucune façon à la réglementation en vigueur. Il sera également disponible sur internet et tenu à jour par nos soins.

A Toulon, le 21 mars 2009

Laurent Brocard

## Sommaire

<b>1. LA MENACE .....</b>	<b>5</b>
<b>1.1. LE TERRORISME MARITIME .....</b>	<b>5</b>
<b>1.2. LES MENACES PUREMENT VENALES .....</b>	<b>8</b>
<b>2. LA REGLEMENTATION.....</b>	<b>9</b>
<b>2.1. LA REGLEMENTATION INTERNATIONALE.....</b>	<b>9</b>
2.1.1. NAVIRES ET INSTALLATIONS PORTUAIRES : CONVENTION SOLAS ET CODE ISPS .....	9
2.1.2. LE PORT DANS SON ENSEMBLE : .....	10
<b>2.2. LA REGLEMENTATION EUROPEENNE .....</b>	<b>11</b>
<b>2.3. LE DROIT INTERNE : .....</b>	<b>13</b>
2.3.1. DOCTRINE FRANÇAISE DE SURETE MARITIME ET PORTUAIRE .....	13
2.3.2. DISPOSITIONS LEGALES ET REGLEMENTAIRES : .....	15
<b>3. LES RESPONSABILITES DES DIFFERENTS ACTEURS DE LA SURETE MARITIME.....</b>	<b>18</b>
<b>3.1. ORGANISATION AU NIVEAU NATIONAL .....</b>	<b>18</b>
3.1.1. PREMIER MINISTRE / SGDN.....	18
3.1.2. L'AUTORITE DE SURETE MARITIME NATIONALE .....	18
3.1.3. LE GROUPE INTERMINISTERIEL DE SURETE DU TRANSPORT MARITIME ET DES OPERATIONS PORTUAIRES.....	18
3.1.4. POINT DE CONTACT NATIONAL.....	19
3.1.5. ORGANISME DESIGNÉ POUR RECEVOIR LES ALERTES SSAS.....	20
3.1.6. ORGANISMES DE SURETE HABILITES .....	20
<b>3.2. ORGANISATION AU NIVEAU LOCAL .....</b>	<b>20</b>
3.2.1. LE PREFET DE DEPARTEMENT.....	20
3.2.2. COMITE LOCAL DE SURETE PORTUAIRE.....	21
3.2.3. ROLE DES PREFETS MARITIMES.....	22
3.2.4. AUTORITE PORTUAIRE / AGENT DE SURETE PORTUAIRE.....	22
3.2.5. AUTORITE INVESTIE DU POUVOIR DE POLICE PORTUAIRE.....	23
3.2.6. POINT DE CONTACT LOCAL.....	23
<b>3.3. ORGANISATION AU NIVEAU DES INSTALLATIONS PORTUAIRES.....</b>	<b>23</b>
3.3.1. RESPONSABILITES DES EXPLOITANTS D'INSTALLATION PORTUAIRE .....	23
3.3.2. L'AGENT DE SURETE DE L'INSTALLATION PORTUAIRE (PFSO) .....	24
3.3.2.1. Désignation, agrément, formation.....	24
3.3.2.2. Rôles et responsabilités.....	24
3.3.2.3. La déclaration de sûreté .....	25
3.3.2.4. Registre de sûreté.....	26
<b>3.4. L'ORGANISATION AU NIVEAU DES COMPAGNIES MARITIMES ET DES NAVIRES .....</b>	<b>27</b>
3.4.1. LE CODE ISPS VU DE LA COMPAGNIE D'ARMEMENT ET DU NAVIRE .....	27
3.4.2. L'AGENT DE SURETE DE COMPAGNIE (CSO).....	27
3.4.3. LE CAPITAINE DU NAVIRE.....	28
3.4.4. L'AGENT DE SURETE DU NAVIRE (SSO) .....	28

## **1. La menace**

### 1.1. Le terrorisme maritime

Si les attaques en matière maritime existent depuis la quasi antiquité, elles ont en revanche connu un renouveau ces trente dernières années, du fait du choix de ce mode d'action, à l'instar du terrorisme en matière aérienne, par des groupes politiques et ce sur l'ensemble des continents. A titre d'exemple, peut citer :

- l'IRA dans les années soixante et soixante dix ;
- les mouvements palestiniens ;
- les mouvements indépendantistes indonésiens, tamouls, tchéchènes etc.. ;
- le terrorisme islamiste intégriste.

Les attentats et tentatives d'attentats, détournements, sabotages, assassinats dont la liste non exhaustive suit, démontrent que la menace d'actions terroristes contre des installations portuaires, et contre ou au moyen de navires est une réalité :

1961 : Détournement du navire de croisière « Santa Maria » (Caraïbes).

1963 : Détournement de l'Anzoategui (Venezuela).

1972 : Alerte à la bombe sur le Queen Elizabeth 2 (Atlantique nord).

1973 : Attentat par engin explosif sur le Sounio Sanya (Chypre/ Septembre Noir).

1974 : Prise d'otage sur le M/V Vory à Karachi (par Mussliùm international Mujahiden, suite de l'attentat de l'aéroport d'Athènes).

1974 : Prise d'otage sur le ferry LAJU (Singapour) par JRA et PLFP, suite à la tentative ratée de sabotage de la raffinerie Shell de Pulau Bukom.

1976 : Attaque et détournement du ferry turc Avrazya (mer noire) par indépendantistes tchéchènes.

1979 : Sabotage à l'explosif et naufrage au port de Passares ( Pays basque espagnol) du MV Montlhéry (ETA).

1979 : Assassinat de Lord Mountbatten par destruction à l'explosif de son bateau (IRA).

1981 : Attaque et Sabotage à l'explosif et du vraquier Neillie M (IRA, Irlande du Nord). Le navire coule.

1982 : Sabotage à l'explosif du vraquier Saint Bedan au mouillage ( IRA, Irlande du Nord). Le navire coule.

1984 : Minage terroriste en mer rouge (par Roulier Libyen « Ghat »).

- 1985 : Détournement et prise d'otages sur L'Achille Lauro (Abou Abbas, FLP) – un ressortissant juif américain est assassiné mort. Cette affaire obtient un retentissement exceptionnel.
- 1988 : Attaque du « City of Poros » et assassinat de passagers (Grèce)- 9 morts et 80 blessés.
- 1994 : Assassinat des 7 marins du « Lucina » en escale à Djendjen (GIA – Algérie).
- 2000 : Attentat par engin explosif contre le ferry « Our Lady of Mediatrix » (Philippines, Front MORO)- 40 morts.
- 2000 : Canot explosif contre la frégate « USS Cole » (Yémen)- 17 membres de l'équipage sont tués.
- 2002 : Canot explosif contre le pétrolier « Limbourg » (Yémen)- un membre de l'équipage est tué.
- 2003 : Attentat par engin explosif contre le « Superferry 14 » (Philippines, Abou Sayyaf) :100 morts.
- 2004 : Canots explosifs contre le terminal pétrolier de Bassora en Irak.
- 2005 : Attaque (ratée) à la roquette Qasam contre navire US au port d'Aqaba.
- 2005 : Attentat par engin explosif contre le ferry « Dona Ramona » (Philippines, Abou Sayyaf) :1 mort.
- 2005 : Attentat à quai par engin explosif (défense piégée) contre une vedette de garde cote algérienne -1 mort.
- 2007 : Les kamikazes qui se sont fait exploser dans la ville de Casablanca visaient le port.

Citons également les fréquentes attaques par bateaux suicides chargés d'explosif du LTTE et par nageurs de combat au Sri Lanka, l'utilisation de conteneurs pour introduire des combattants (Italie 2001, Etats-Unis) ou des kamikazes (Port d'Ashdod- Israël 2004), les tentatives d'attentats au canot explosif (Turquie en 2005, détroit de Gibraltar en 2002), à la voiture piégée (dans le ferry Val de Loire par l'ETA en 2001 à Santander), les signes confirmés par les services de renseignement de divers pays de préparation d'attaque par plongeurs, ainsi que l'utilisation de gaz cyanuré ou de ricine (poison).



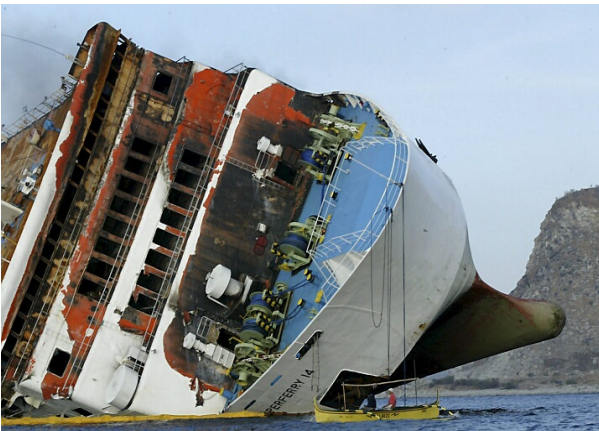



Si, à ce jour, on ne compte aucun attentat par arme chimique à l'encontre d'installations maritimes, la menace reste prégnante malgré tout : L'attaque au gaz Sarin dans le métro de Tokyo par la secte Aum Shinrikyo en 1995 est longtemps resté le seul attentat terroriste utilisant l'arme chimique, mais depuis février 2007, plus de 4 attentats chimiques (utilisant du chlore) ont eu lieu en Irak.

Comme les avions du 11 septembre 2001, tout navire peut devenir une « arme par destination » ou le porteur d'une arme de destruction massive et être utilisé contre un autre navire, en mer ou au port, voire contre une installation à terre. Par delà les conséquences humaines et environnementales, ces actes sont de nature à

paralyser le commerce mondial dont le transport maritime est l'un des vecteurs essentiels (90% des approvisionnements de l'Europe transitent par la mer).

### Illustrations

Le terrorisme maritime dans le monde est un phénomène bien réel.

	
OUR LADY OF MEDITRIX	USS COLE
	
SUPERFERRY 14	LIMBOURG
	
ACHILLE LAURO	Crainte d'un 11 Septembre maritime

## 1.2 Les menaces purement vénales





Il s'agit essentiellement :

**-de la piraterie et du brigandage** : Les attaques par des pirates des navires de commerce, de pêche et de plaisance dans le monde sont fréquentes, en particulier dans le Golfe de Guinée, et surtout depuis deux ans au large des côtes somaliennes et dans le Golfe d'Aden Cette menace est due à la déshérence de certains états côtiers et l'on peut espérer que progressivement l'action internationale comme ce fut le cas dans le détroit de Malacca mettra fin à ce type d'actions ; cependant, la recrudescence actuelle ne laisse planer aucun doute sur les capacités de résilience de la piraterie locale ;

**-du vol** : Des marchandises pour des valeurs atteignant des centaines de millions d'euros sont volées chaque année dans la chaîne du transport, en particulier dans les ports ;

**-de l'immigration clandestine** : le problème des passagers clandestins à bord des navires de commerce représente un problème humain, technique et économique de taille, que ce soit pour les navires ou pour les Etats ;

**-des trafics en tout genre** : d'hommes, de drogue, d'armes, de contrefaçons, ou de tout autre article de contrebande empruntent la voie maritime pour transporter leur marchandise illicite ;

	
<b>Trafics</b>	<b>clandestins</b>
	
<b>piraterie</b>	<b>vols</b>

- **de la criminalité au sens large** : utilisation des navires pour des pollutions volontaires, rachat d'opérateurs maritimes pour blanchiment d'argent, voire main mise sur un hub important (le port de GIAO TORO à Messine est sous le contrôle de la mafia calabraise N'DRANGUETA) ;

En tout état de cause ces menaces vénales s'effectueront parfois avec la complicité volontaire ou non de certains acteurs de la chaîne de transport maritime. A ce titre, la menace interne est à évaluer et éventuellement à prendre en compte.

Sous la pression anglo-saxonne et considérant principalement la menace terroriste, les communautés internationale et européenne ont adopté une série de textes destinés à sécuriser la chaîne du transport maritime ; la France les a transposés en droit interne en les abondant « à la française » d'un concept en matière de sûreté maritime et portuaire.

Il s'agit maintenant d'appréhender de manière la plus simple cet important volume de textes récents.

## **2. La réglementation**

### **2.1. La réglementation internationale**

A la suite des attentats terroristes du 11 septembre 2001, les Etats-Unis ont saisi l'organisation maritime internationale (O.M.I) afin de définir un dispositif général de sûreté pouvant constituer un outil international de détection et de prévention des actes illicites volontaires ou de malveillance à l'encontre des navires, de leur équipage, de leurs passagers, et de leurs cargaisons. Par ailleurs, et c'est un élément très novateur, celui ci s'étend aux actes visant les « installations portuaires », lieux d'interface entre les navires et la terre, ce qui correspond selon la définition française aux terminaux portuaires, à leurs aires d'embarquement, de débarquement et de stockage.

L'OMI a donc adopté une série de textes dans le but de protéger non seulement les navires, mais aussi la totalité de la chaîne du transport maritime.

Ses efforts se sont concentrés sur la sécurisation des navires et des installations portuaires.

#### **2.1.1. Navires et installations portuaires : Convention SOLAS et code ISPS**

Ces travaux se sont conclus le 12 décembre 2002 par l'adoption d'un avenant à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer<sup>1</sup>(la procédure choisie avait pour but de gagner du temps, l'élaboration et la ratification d'un texte spécifique pouvant prendre des années). C'est ainsi qu'un

---

<sup>1</sup> Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer signée à Londres le 1<sup>er</sup> novembre 1974, dite convention SOLAS.

nouveau chapitre 11-2, intitulé "mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime" a été rajouté, il s'agit du « code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires », dit « code ISPS » (International Ships And Port Facilities Security Code)

Le code ISPS établit un cadre international obligeant les parties signataires à une coopération entre les administrations, les opérateurs maritimes et portuaires pour prévenir les menaces contre la sûreté des navires et des installations portuaires. Ce sont donc des mesures à caractère essentiellement préventif, les mesures en réaction à l'issue d'un incident relevant quant à elles des Etats.

Ces dispositions s'appliquent aux navires à passagers, aux navires de charge d'une jauge brute supérieure ou égale à 500<sup>2</sup>, aux unités mobiles de forage au large et aux installations portuaires desservant le trafic international<sup>3</sup>.

Le code ISPS comprend deux parties, A et B. La partie A comporte les mesures à caractère obligatoire, tandis que la partie B ne comprend que des recommandations, éventuellement rendus obligatoires par des Etats ou des organisations régionales, c'est le cas de l'union européenne (UE). Ces prescriptions ne s'appliquent qu'au trafic, et prévoient notamment :

- une définition commune à tous les Etats de trois niveaux de sûreté gradués, applicables en fonction de l'appréciation du niveau de menace (mesures minimales permanentes, mesures additionnelles renforcées, mesures spéciales élevées pour une période restreinte) ;
- pour les navires et les installations portuaires : l'établissement de plans de sûreté qui auront été précédés par les évaluations afférentes appelées « évaluations de sûreté » ainsi que la désignation de responsables en ce domaine nommés « agents de sûreté » ;
- l'institution de certificats internationaux de sûreté des navires
- l'installation d'un système d'alerte de sûreté à bord des navires ;
- l'obligation d'assurer des formations et exercices en ce domaine.

Le code ISPS est entré en vigueur pour les Etats signataires le 1<sup>er</sup> juillet 2004.

### **2.1.2. Le port dans son ensemble :**

La prévention des menaces ne concernant pas la seule installation portuaire, mais aussi l'ensemble du port, dont les travailleurs œuvrant au sein de celui-ci et les équipages des navires. C'est pourquoi, à ce titre, un deuxième acteur, l'organisation internationale du travail (OIT) est rentrée en jeu, sur demande de l'OMI, afin d'étudier l'extension des principes précédents aux ports en eux-mêmes. En effet, le port constitue le maillon d'une chaîne logistique dont une partie est maritime et l'autre terrestre. Un acte terroriste perpétré sur cette chaîne, y compris sur la partie terrestre, compromettrait gravement son fonctionnement.

<sup>2</sup> Le tonnage du navire ne s'exprime plus en tonneaux, mais en UMS (Universal Measurement System)

<sup>3</sup> Les ports concernés sont désignés par les Etats (ISPS A 3.2)

Dans le dessein d'amoindrir cette vulnérabilité, L'OMI et l'OIT ont élaboré un recueil de directives pratiques sur la sûreté dans les ports<sup>4</sup> en application de la résolution 8 de la Conférence SOLAS. Il complète les dispositions du code ISPS en étendant la question de la sûreté à une entité plus large que l'installation portuaire, **le port**.

Cependant, un recueil des directives communes à l'OMI et à l'OIT n'ayant pas de valeur normative, l'UE a souhaité engager les Etats membres dans l'application de normes plus contraignantes pour les ports de l'Union par le biais d'une directive s'inspirant des travaux précédents.

La résolution 8 a été par ailleurs à la source de l'adoption par l'OIT, en juin 2003, de la convention n° 185 sur les pièces d'identité des gens de mer. Ainsi, tous les marins des états signataires seront dotés d'une carte d'identité infalsifiable, biométrique, permettant une identification sûre et vérifiable de nature à sécuriser les zones portuaires. Cette convention a été très rapidement ratifiée par la France.

## 2.2. La réglementation européenne

L'UE a adopté en 2004 un règlement<sup>5</sup> pour décliner au niveau européen, en les renforçant, les dispositions adoptées dans le cadre de l'O.M.I

Ce règlement relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires poursuit plusieurs objectifs :

- harmoniser entre les Etats de l'UE les dispositions prises en vertu du code ISPS ;
- étendre à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2005, l'application du code au transport national de passagers de classe " A ", c'est à dire pour les voyages à plus de 20 milles des côtes (de fait, sortir du contexte des voyages internationaux) ;
- étendre les mêmes obligations aux autres trafics à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2007 selon les conclusions d'une évaluation du risque par les États membres ;
- rendre obligatoires certaines dispositions à caractère recommandé mentionnées dans la partie " B " du code telle que la création d'un " point de contact national " (entité nominativement désignée au sein d'une administration ou d'une agence nationale ) pour la sûreté maritime dans chaque État membre, la périodicité des exercices, la désignation d'organismes de sûreté habilités<sup>6</sup>, les standards minimum d'évaluation de sûreté, la délivrance de documents d'identification pour les fonctionnaires montant à bord des navires...

---

<sup>4</sup> Ref : MESSHP/2003/14 OMI-OIT

<sup>5</sup> Règlement (C.E.) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires.

<sup>6</sup> Les organismes de sûreté reconnus ou habilités sont des sociétés de droit privé auquel les Etats délèguent certaines de leurs prérogatives en matière notamment d'établissement d'évaluations de sûreté ou de plans de sûreté

- enfin, instituer un système de contrôle au niveau de l'Union à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005.<sup>7</sup>

La commission, en liaison avec « le point de contact national », doit effectuer des inspections pour vérifier le respect de ce règlement. Ces inspections concerneront les navires, les installations portuaires et les ports (de fait l'intégralité de la zone de sûreté<sup>8</sup>).

Elaborée dans le cadre de la politique commune des transports de la C.E., une directive<sup>9</sup> de 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports a vocation à s'appliquer à l'ensemble des ports abritant une ou plusieurs installations portuaires soumises au code ISPS dont il reprend les grandes lignes :

- les « niveaux de sûreté » sont les mêmes que ceux utilisés dans le code ISPS et le règlement de 2004 ;
- l'« évaluation de la sûreté portuaire » doit tenir compte des spécificités des différentes sections du port, notamment de ses zones névralgiques ainsi que des évaluations effectuées conformément aux dispositions du règlement CE pour les installations portuaires qui sont situées dans le périmètre du port ;
- le « plan de sûreté portuaire » transpose en plan d'action très concret les préconisations de l'évaluation, en coordination avec les plans de sûreté déjà rédigés des installations portuaires ;
- l'« autorité de sûreté portuaire » est l'autorité chargée de définir et de mettre en œuvre les mesures de sûreté portuaire en s'appuyant sur l'évaluation et le plan de sûreté ;
- l'« agent de sûreté portuaire » assure au niveau du port la coordination adéquate de l'élaboration, de la mise à jour et du suivi des évaluations et des plans de sûreté ;
- Le « correspondant pour la sûreté portuaire » assure la mission de point de contact national vis à vis de la commission européenne..

Ces nouvelles règles de sûreté ont été transposées en droit interne.

---

<sup>7</sup> La Commission, en liaison avec le « point de contact national », doit effectuer des inspections pour vérifier le respect de ce règlement. Ces inspections ne seront pas limitées aux navires et aux installations portuaires, elles s'effectueront dans toute la « zone portuaire de sûreté ».

<sup>8</sup> Art. L. 321-1 du code des ports maritimes : La zone portuaire de sûreté, délimitée par l'autorité administrative, comprend le port dans ses limites administratives et les zones terrestres contiguës intéressant la sûreté des opérations portuaires.

<sup>9</sup> La directive n° 2005/65/CE du Parlement et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports.

### 2.3. **Le droit interne :**

Comme souvent, la France a mené une double action :

- transposition des normes communautaires en droit interne ;
- élaboration d'une doctrine nationale.

En février 2006, une « doctrine nationale de sûreté maritime et portuaire », fruit d'une concertation interministérielle, a été approuvée par l'ensemble des ministères associés (elle fait l'objet d'une instruction interministérielle du secrétariat général de la défense nationale –SGDN- du niveau CONFIDENTIEL DEFENSE), et la transposition précitée effectuée dans le cadre d'une modernisation du code des ports maritimes.

#### 2.3.1. Doctrine française de sûreté maritime et portuaire

La “ doctrine de sûreté maritime et portuaire ” vise à donner une cohérence générale aux dispositions nationales découlant des prescriptions internationales et européennes en matière de sûreté.

En effet, l'adoption du code ISPS n'est pas exclusive d'autres démarches telles que :

- l'initiative américaine de sûreté des conteneurs (CSI) ;
- l'initiative multinationale de sécurité contre la prolifération (PSI) ;
- la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (convention SUA) ;
- ou encore le traité franco-britannique du Touquet portant sur la mise en œuvre de contrôles frontaliers d'immigration dans les ports maritimes de la Manche et de la mer du Nord ;
- voire dans un futur proche, l'application éventuelle par l'UE des dispositions de la loi américaine HR1 relative au scanning à 100% des conteneurs destinés aux USA.

C'est pourquoi, groupe de travail, sous la co-présidence du SGDN et du secrétariat général de la mer (SGMER), s'est attaché à définir une politique globale de prévention, de détection et de réactivité vis à vis du risque essentiellement terroriste.

Il s'est appuyé sur les réflexions et les actions déjà dégagées dans ce domaine : développement du concept de « sauvegarde maritime » par l'état major de la marine, création des « cellules de coordination de l'information maritime » dans les préfectures maritimes, mobilisation des infrastructures fixes de surveillance côtière et des centres de surveillance du trafic maritime. A ce titre, on peut citer : le déploiement de l'outil SPATIONAV d'amélioration des capacités de

surveillance des approches maritimes ou encore, l'application au titre de la sûreté des programmes SAFESEANET et TRAFIC 2000 de suivi du trafic des navires et des cargaisons.

Les points suivants de la doctrine ont fait l'objet d'une analyse détaillée :

- l'état des menaces : un inventaire de scénarii a été répertorié et ventilé par mode d'action en vue de déterminer les parades possibles ;
- divers principes de sûreté ont été définis pour permettre la mise en place d'un dispositif adapté aux menaces ainsi hiérarchisées et à leur évolution dans le temps ;
- les différents ports français ont été classés en fonction de l'importance de leur rôle économique et de la nécessité de résilience des capacités économiques nationales.

En outre, la doctrine a mis en évidence la nécessité d'introduire des dispositions du code ISPS dans la nomenclature du plan gouvernemental VIGIPIRATE (responsabilité du SGDN) par niveau d'alerte et de les préciser dans les plans d'application propre au domaine maritime VIGIMER (décliné du précédent sous la responsabilité du SG MER, avec des mesures d'application locales relevant des préfets maritimes).

Ces différents plans comprennent cinq niveaux d'alerte dans une gradation d'intensité et d'imminence de la menace qui doivent se combiner avec les trois niveaux retenus pour l'application du code ISPS.

Par ailleurs la France dispose dans ce domaine comme dans d'autres (agression biologique, pandémie, etc...) d'un plan gouvernemental de réaction à une agression, le plan PIRATE MER.

Une cohérence d'ensemble est bien entendu nécessaire pour faire cohabiter droit international et interne, autorités « terrestres et maritimes ».

Les approches maritimes sont placées sous l'autorité du préfet maritime, les bassins portuaires, sous celle du préfet de département à l'intérieur de la limite administrative du port, et la nécessaire coordination entre ces deux autorités constitue un facteur déterminant de l'efficacité du dispositif.

Une solution retenue vise à assurer la continuité de l'action opérationnelle de cette mission de sûreté en la confiant aux moyens de la gendarmerie maritime et de la police nationale pour quelques ports particulièrement sensibles que ce soit pour leur activité de grand port maritime ou de volume de passagers. S'agissant de la gendarmerie maritime, le dispositif prévu est aujourd'hui opérationnel au port du Havre et sera progressivement étendu à Marseille en 2009 ; puis, à l'issue éventuellement à Donges Montoir et à Dunkerque.

### 2.3.2. Dispositions légales et réglementaires :

La traduction juridique des prescriptions nouvelles en matière de sûreté a été recherchée dans le cadre d'une modernisation des dispositions prévues par le code des ports maritimes.

S'agissant de la partie législative du code, une première ordonnance<sup>10</sup> de 2004 a inséré les dispositions sur la sûreté des navires dans la loi sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution.

Il est notamment prévu que les armateurs, propriétaires et exploitants de navires élaborent pour chaque navire un " plan de sûreté du navire " qui définisse les mesures devant être appliquées pour les trois niveaux de sûreté. Ces plans de sûreté doivent être approuvés par la direction des affaires maritimes (DAM).

L'ordonnance précitée a également inséré dans le code des ports maritimes des dispositions relatives à la sûreté des installations portuaires. Ainsi, les évaluations de sûreté et les plans doivent être approuvés et leur application contrôlée par les préfets de départements

L'évaluation de sûreté des installations a pour objet d'identifier les infrastructures à protéger, d'évaluer les risques et les menaces, de répertorier les moyens existants et d'identifier des contre-mesures éventuelles.

Elle aboutit à l'établissement d'un plan de sûreté pour chaque installation portuaire qui définit des mesures organisationnelles et opérationnelles pour chaque niveau de sûreté. Ces plans doivent être approuvés par les préfets de département qui procèdent également au contrôle de leur mise en œuvre.

Trente sept ports maritimes français sont aujourd'hui concernés par ces dispositions.

Une seconde ordonnance<sup>11</sup> a complété le dispositif en 2005, intégrant la loi de décentralisation<sup>12</sup> intervenue dans le domaine portuaire. Cette ordonnance précise les missions relevant de l'État en matière de sûreté du transport maritime ainsi que des opérations de police portuaire, notamment pour ce qui concerne la police du plan d'eau.

Pour que l'État demeure le garant de la bonne exécution des opérations de police les plus sensibles, la distinction voulue par le législateur conduit à introduire la notion d'" autorité investie du pouvoir de police portuaire " désignant l'autorité responsable des opérations de police sensibles à côté de la notion plus traditionnelle d'" autorité portuaire " désignant le représentant de la personne morale chargée de l'administration du port et des opérations de police courantes

---

<sup>10</sup> L'ordonnance n° 2004-691 du 12 juillet 2004 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports.

<sup>11</sup> L'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres 3 et 4 du code des ports maritimes (partie législative).

<sup>12</sup> La loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

(aujourd'hui un grand port maritime, une collectivité territoriale, une CCI, une société de droit privé etc...).

Pour les grands ports maritimes, pour lesquels les missions de sûreté sont primordiales au regard de leur importance en matière d'approvisionnements stratégiques, le préfet de département édicte le règlement particulier pour les limites administratives du port et le préfet maritime fixe le règlement particulier de la " zone maritime de régulation " pour les approches maritimes et portuaires. Cette zone comprend les espaces nécessaires à l'approche et au départ du port, c'est-à-dire les chenaux d'accès ainsi que les zones d'attente et de mouillage à proximité de celui-ci.

L'ordonnance a également introduit la notion de « zone portuaire de sûreté » qui comprend le port dans ses limites administratives et les zones terrestres contiguës intéressant la sûreté des opérations portuaires (zones de stockage hors port, accès etc..).

Enfin, en vue d'assurer préventivement la sûreté des transports maritimes et des opérations portuaires, notamment à l'égard des navires et des installations à passagers, les officiers de police judiciaire et les agents des douanes peuvent effectuer des visites de navires, ainsi que des fouilles des personnes, bagages, colis, marchandises et véhicules pénétrant dans les zones d'accès restreint (ZAR) de la zone portuaire ou embarqués à bord des navires.

S'agissant de la partie réglementaire du code, deux décrets ont été pris en mars et mai 2007 :

- un décret relatif à la sûreté du transport maritimes et des opérations portuaires<sup>13</sup>, qui prévoit notamment la création d'un " groupe interministériel de sûreté du transport maritime et des opérations portuaires ", à l'instar de ce qui existe pour le transport aérien. Il fixe également les règles d'évaluation de la sûreté et de constitution du plan de sûreté portuaire ainsi que des installations portuaires et décrit les mesures applicables dans les ZAR.
- un décret relatif à la sûreté des navires<sup>14</sup> qui détaille les obligations des exploitants de navires en matière de sûreté, les dispositions essentielles de leur plan de sûreté, les règles présidant à la délivrance, au renouvellement, au contrôle ou au retrait de leur titres de sûreté, les modalités de délivrance des habilitations ; mais aussi les pouvoirs des inspecteurs, les conditions d'accès aux navires, le déroulement des inspections, les modalités du refus d'entrée dans un port qui peuvent leur être opposées ainsi que l'expulsion éventuelle du port.

S'agissant de dispositions réglementaires complémentaires :

---

<sup>13</sup> Décret n° 2007-476 du 29 mars 2007 du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer

<sup>14</sup> Décret n° 2007-937 du 15 mai 2007 du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer

- l'arrêté du 22 avril 2008<sup>15</sup> a défini les modalités d'établissement des évaluations et plans de sûreté des IP et des ports, précisant les responsabilités respectives de l'Etat et des organismes de sûreté habilités (OSH)<sup>16</sup>
- l'arrêté du 20 mai 2008 fixe la liste des équipements et systèmes intéressant la sûreté mis en œuvre dans les zones d'accès restreint, mais aussi les normes techniques auxquelles sont astreints ces dispositifs
- l'arrêté du 4 juin 2008 décrit les conditions d'accès et de circulations dans les zones d'accès restreint des ports (ZAR) et des IP, ainsi que les conditions de délivrances des titres de circulation,
- celui du 2 juin précise les modalités d'exercices
- celui du 18 juin les procédures d'agrément des personnels.

Par ailleurs, la formation SSO (Ship security Officer) étant intégrée dans la norme STCW 95 le 1<sup>er</sup> janvier 2008, les conditions de délivrance de ce certificat ont été précisées dans l'arrêté du 26 juin 2008

Enfin, les menaces qu'elles soient de nature terrorisme ou simplement criminelles constituant une donnée durable pour nos sociétés, les instances européennes souhaitent encore élargir le cadre de la protection.

C'est pourquoi la récente proposition de règlement du Parlement européen<sup>17</sup> et du Conseil relatif au renforcement de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement qui se base sur une disposition émise par l'organisation mondiale des douanes, comporte un volet important pour sécuriser la préparation, l'expédition, le transit et le stockage des marchandises empruntant la voie maritime.

En effet, l'adaptation permanente de nos organisations restera toujours la condition d'une réponse appropriée aux menaces du monde moderne.

---

<sup>15</sup> Cet arrêté et les quatre suivants sont sous timbre du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire

<sup>16</sup> C'est l'état ou un OSH qui doit établir les évaluations de sûreté, ce qui n'avait pas été le cas en 2004

<sup>17</sup> règlement(CE) n° 1875/2006 de la commission du 18 décembre 2006modifiant le règlement (CEE) n°2454/93 fixant certaines dispositions d'application du règlement(CEE) n° 2913/92 du Conseil établissant le code des douanes communautaire

### 3. Les responsabilités des différents acteurs de la sûreté maritime

#### 3.1. Organisation au niveau national

##### 3.1.1. Premier ministre / SGDN

Le Premier ministre fixe, sur proposition du secrétariat général de la défense nationale, le **niveau de sûreté**<sup>18</sup>. Ce niveau de sûreté est établi en prenant en considération les éléments d'appréciation de la menace en possession des services spécialisés de l'Etat (directions de la sécurité intérieure et extérieure).

##### 3.1.2. L'autorité de sûreté maritime nationale

Sous l'autorité du ministre chargé des transports, la direction générale de l'infrastructure des transports et de la mer (DGTIM) constitue « l'autorité de sûreté maritime nationale »<sup>19</sup> compétente pour la sûreté des navires, des installations portuaires et des ports.

Le directeur général des infrastructures des transports et de la mer définit les orientations relatives à la sûreté des transports maritimes, des ports et des navires. Il est responsable de l'application des dispositions législatives et réglementaires, de la surveillance des opérateurs, de la délivrance des agréments, certificats et autres autorisations administratives et du contrôle des compétences techniques des personnels.

Il est assisté par :

-Le directeur des services de transport (DST), qui via le chef de la mission sûreté défense (MSD) assure le pilotage de l'ensemble des questions de sûreté et de défense liées aux transports terrestres et maritimes ;

-le directeur des affaires maritimes (DAM), responsable de l'application et du contrôle des mesures de sûreté mises en œuvre à bord des navires ;

-Le haut fonctionnaire de défense, chef du service de défense, de sécurité d'intelligence économique (HFDSIE), conseille le ministre en matière de sûreté et de défense, et l'assiste en situation de crise de manière concomitante avec les directeurs d'administrations centrales

##### 3.1.3. Le groupe interministériel de sûreté du transport maritime et des opérations portuaires

Il est institué un groupe interministériel de sûreté du transport maritime et des opérations portuaires<sup>20</sup>, présidé par le ministre chargé des transports.

Outre son président, ce groupe comprend douze membres à raison de :

– deux désignés par le Premier ministre ;

<sup>18</sup> Prévu par le paragraphe 1 de la règle 3 du chapitre XI-2 de la convention SOLAS

<sup>19</sup> Dans le cadre de l'application du paragraphe 1.1 de la règle 13 du chapitre XI-2 de la convention SOLAS

<sup>20</sup> Décret no 2007-476 du 29 mars 2007 relatif à la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires

- deux désignés par le ministre chargé des transports ;
- deux désignés par le ministre de l'intérieur ;
- deux désignés par le ministre de la défense ;
- un désigné par le ministre chargé des douanes ;
- un désigné par le ministre de la justice ;
- un désigné par le ministre chargé de l'outre-mer ;
- un désigné par le ministre des affaires étrangères.

Ce groupe a remplacé en 2007 le comité national de sûreté portuaire qui avait été mis en place en 1999, sur décision purement française (à l'issue notamment des actions du GIA en Algérie), avant l'entrée en vigueur et même le début de la rédaction du code ISPS. Il a une mission de conseil et de proposition, et doit en particulier orienter l'action des comités locaux de sûreté portuaire.

Par ailleurs, diverses commissions spécialisées chargées d'apporter une expertise sur certaines questions particulières peuvent être instituées en fonction des besoins. Certaines le sont en revanche à titre permanent, notamment la commission consultative de reconnaissance des organismes de sûreté maritime<sup>21</sup>.

#### 3.1.4. Point de contact national<sup>22</sup>

Le point de contact national, cellule opérationnelle de sûreté a pour responsabilité de recevoir les communications émanant des organisations internationales, de l'UE, d'autres gouvernements et d'y donner suite, notamment vis à vis des ports, et des armateurs.

Cette cellule opérationnelle comporte plusieurs personnes, qui assurent une permanence 24 heures sur 24; sa direction est assurée par l'adjoint mer du service de défense et de sécurité rattaché au HFDSIE du ministère.

Il assure enfin la responsabilité de « fonctionnaire du gouvernement »<sup>23</sup> auquel peuvent faire part de leurs préoccupations les agents de sûreté des navires, des compagnies et des installations portuaires.

La cellule opérationnelle est responsable de porter à la connaissance des autorités et des opérateurs concernés les éléments relatifs au niveau de sûreté. Au besoin, et notamment lorsqu'elle transmet une décision d'élévation du niveau de sûreté, elle assortit son message d'instructions particulières adaptées aux circonstances (surtout dans le cadre du niveau de sûreté 3).

La cellule opérationnelle est immédiatement informée par le CROSS Gris-Nez des alertes de sûreté qui ont été émises par le système navire-terre d'alerte de sûreté des navires battant pavillon français.

---

<sup>21</sup> Arrêté interministériel du 25 juin 2004

<sup>22</sup> Règle 9.3.1 et règle 13, paragraphe 1.4 .du chapitre XI-2 de la convention SOLAS

<sup>23</sup> au sens de l'article B/4.16 du code ISPS.

Elle peut informer le point de contact national de l'Etat à proximité duquel le navire est exploité. Elle est le cas échéant informée par les points de contact nationaux étrangers des alertes de sûreté émises par les navires étrangers exploités dans les eaux françaises. Elle retransmet également aux points de contact nationaux étrangers les alertes de sûreté qui auraient pu être émises par les navires étrangers et captées par les autorités françaises.

### 3.1.5. Organisme désigné pour recevoir les alertes SSAS

Le SSAS (Ship Security Alert System) est un système installé sur tous les navires<sup>24</sup>, leur permettant d'envoyer -via satellite- une alerte discrète en cas de problème majeur de sûreté, type détournement, prise d'otage, attaque du navire ou autre. Le CROSS Gris-Nez a été désigné pour recevoir les alertes envoyées par les navires battant pavillon français

### 3.1.6. Organismes de sûreté habilités<sup>25</sup>

Le gouvernement peut s'appuyer sur des organismes privés OSH (correspondant à la traduction du sigle anglais RSO, recognized security organisation), disposant des compétences appropriées en matière de sûreté, et d'une connaissance suffisante des opérations des navires et des ports, pour effectuer une activité d'évaluation, de vérification, d'approbation ou de certification.

La DAM peut déléguer à des organismes habilités la possibilité de réaliser les visites de vérification initiale de certains navires. La DGITM peut confier par voie de marché publics la réalisation des évaluations de la sûreté des installations portuaires à des organismes de sûreté reconnus. Elle se réserve la possibilité de faire appel à leurs services pour des missions de contrôle ou d'audit.

Les organismes de sûreté reconnus sont habilités par le ministre chargé de la mer, (sous timbre GDITM) pour un ou plusieurs domaines dans lesquels l'organisme est autorisé à exercer sa compétence.

## 3.2. Organisation au niveau local

### 3.2.1. Le préfet de département

En tant que représentant de l'Etat dans le département, le préfet est responsable :

- du contrôle des mesures de sûreté des installations portuaires;
- de la direction des services de l'Etat concourant à la sûreté des ports et des installations portuaires (police, gendarmerie, douanes...);

En particulier, le préfet est responsable :

- de la délimitation de la zone portuaire de sûreté ;<sup>26</sup>

<sup>24</sup> Prévu dans la convention SOLAS chapitre XI-2 règle 6

<sup>25</sup> Prévu dans la convention SOLAS chapitre XI-2 règle 1.1.16

- de la délimitation des zones d'accès restreint ;<sup>27</sup>
- de l'approbation des plans de sûreté des ports et des plans de sûreté des installations portuaires.<sup>28</sup>

### 3.2.2. Comité local de sûreté portuaire

Un comité local de sûreté portuaire est mis en place dans les ports traitant un commerce significatif de marchandises et de passagers.<sup>29</sup>

Le comité local de sûreté portuaire, présidé par le préfet, comprend :

- le directeur du grand port maritime, du port ou du service maritime concerné;
- le représentant du préfet maritime,
- les directeurs des services dont l'action contribue à la sûreté des opérations et des installations portuaires, notamment les affaires maritimes, la douane, la gendarmerie/gendarmerie maritime, la police et le directeur de l'organisme gestionnaire du port concerné;
- le représentant dans le port du commandant de région maritime ou du commandant de la marine outre-mer;
- le cas échéant, le représentant de la base de transit interarmées (BTI)<sup>30</sup>

Le comité peut entendre les représentants des professions maritimes et portuaires ou tout expert approprié en fonction des questions figurant à l'ordre du jour.

Le comité local de sûreté portuaire est chargé :

- d'apporter son avis au préfet de département sur la sûreté du port et l'adéquation des mesures adoptées ou envisagées pour prévenir ou répondre aux atteintes ou aux menaces à l'ordre public et à la sécurité publique;
- de proposer au préfet, en cas de circonstances exceptionnelles, l'adoption de mesures spécifiques temporaires s'ajoutant aux mesures permanentes de sûreté;
- d'examiner la répartition des tâches entre les divers organismes ayant des responsabilités en matière de sûreté,
- d'apporter un avis au préfet sur les évaluations et les plans de sûreté des installations portuaires du port.

---

<sup>26</sup> Article L. 321-1 du code des ports maritimes

<sup>27</sup> Article L. 321-5 du code des ports maritimes : zones dans lesquelles les régimes de contrôle des accès dérogent au droit commun;

<sup>28</sup> Article L. 321-4 du code des ports maritimes.

<sup>29</sup> Liste définie par les arrêtés du 9 août 1999 et du 11 décembre 2003, qui comprend actuellement 36 ports

<sup>30</sup> Organisme chargé d'assurer les transports maritimes propres aux armées dans les ports à partir notamment du port de la Rochelle »

### 3.2.3. Rôle des préfets maritimes

Le représentant de l'Etat en mer en France métropolitaine est le préfet maritime. C'est un officier général de marine. Il exerce également les fonctions militaires de commandant de zone maritime. A ce titre, il est responsable de la mise en oeuvre des moyens de la marine nationale dans sa zone.

Son autorité s'exerce à partir de la laisse de basse mer, sauf dans les ports à l'intérieur de leurs limites administratives et dans les estuaires en deçà des limites transversales de la mer (qui relèvent des préfets de département).

Investi du pouvoir de police générale, il a autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'Etat en mer. Il anime et coordonne l'action en mer des administrations et la mise en oeuvre de leurs moyens.

Au sein des DOM/TOM, ces fonctions sont assurées par les délégués du gouvernement assistés techniquement par les commandants locaux de la marine.

### 3.2.4. Autorité portuaire / Agent de sûreté portuaire

L'autorité portuaire est la personne publique ou privée qui assure l'administration du port<sup>31</sup>.

L'autorité portuaire est aujourd'hui:

- un établissement public de l'Etat, pour les huit principaux « grands ports maritime » français (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes - Saint-Nazaire, Bordeaux, Marseille, la Guadeloupe, La Rochelle) ;
- une collectivité territoriale pour les ports d'importance intermédiaire (Calais, Cherbourg, Bayonne, Sète, Toulon...), qui ont le statut de ports d'intérêt national.<sup>32</sup>
- une collectivité territoriale (région, département, commune) ou un groupement de collectivités territoriales, ou une société de droit privé pour les ports d'importance secondaire

En matière de sûreté, l'autorité portuaire désigne pour exercer ces responsabilités un agent de sûreté portuaire (ASP), (ou PSO : Port security Officer), qui :

- propose au préfet la désignation des installations portuaires;
- assure la coordination en matière de sûreté entre les différentes installations portuaires du port;
- est responsable de la sûreté des zones portuaires non incluses dans une installation portuaire.

<sup>31</sup> Dans les conditions définies par le livre Ier et le livre VI du code des ports maritimes.

<sup>32</sup> Dans le cadre de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales

### 3.2.5. Autorité investie du pouvoir de police portuaire

C'est dans tous les cas l'autorité publique.

Il est établi une répartition des compétences en matière de police dans les ports décentralisés, entre la collectivité ("autorité portuaire") et l'Etat ("autorité investie du pouvoir de police portuaire") : la collectivité exerce la police de la conservation du domaine (bon état et propreté des installations portuaires) et la police de l'exploitation (occupation des terre-pleins et attribution des postes à quai), tandis que l'Etat conserve l'exercice de la police des matières dangereuses et de la police du plan d'eau (organisation des entrées, sorties et mouvements des navires)<sup>33</sup>.

### 3.2.6. Point de contact local

Le point de contact local<sup>34</sup> doit pouvoir fournir à tout navire ou toute compagnie maritime des renseignements à jour sur les installations portuaires (en particulier si elles sont astreintes à un plan approuvé), et les coordonnées des agents de sûreté portuaire afférents.

Ce point de contact est mis en place dans chaque port, et est compétent à l'égard de l'ensemble des installations portuaires.. La capitainerie du port est le plus souvent désigné pour assurer ce rôle ;

Dans de nombreux ports étrangers, on constate que ce sont les agents de sûreté d'installation portuaire qui sont désignés.

## 3.3. Organisation au niveau des installations portuaires

### 3.3.1. Responsabilités des exploitants d'installation portuaire

Chaque installation portuaire est gérée par un exploitant<sup>35</sup> qui établit et met en œuvre le plan de sûreté de l'installation portuaire, et assure de manière générale l'ensemble des responsabilités en matière de sûreté<sup>36</sup>.

L'exploitant de l'installation portuaire désigne pour exercer ces responsabilités un agent de sûreté de l'installation portuaire, ou ASIP<sup>37</sup> (en anglais Port Facility Security Officer ou PFSO)

---

<sup>33</sup> Depuis L'ordonnance du 2 août 2005, qui modifie le code des ports maritimes

<sup>34</sup> Désignés conformément à l'article B/4.14 du code ISPS

<sup>35</sup> L'exploitant de l'installation peut être la personne publique gestionnaire du port : L'établissement portuaire dans les grands ports maritimes (pour environ 15% des installations portuaires françaises); le concessionnaire dans les ports d'intérêt national et les ports des collectivités territoriales (pour environ 35% des installations) ou une personne privée, ou éventuellement publique, qui exploite l'installation portuaire selon des modalités définies par contrat avec la personne publique gestionnaire du port (pour 50% des installations).

<sup>36</sup> qui lui sont attribuées par le chapitre XI-2 de la convention SOLAS, le code ISPS et le règlement communautaire N°725/2004.

<sup>37</sup> Conformément à l'article A/17.1 du code ISPS

L'agent de sûreté de l'installation portuaire doit bénéficier de l'appui nécessaire de sa direction pour s'acquitter des tâches et des responsabilités qui sont les siennes.

### 3.3.2. l'Agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO)

#### 3.3.2.1. Désignation, agrément, formation

Un agent de sûreté d'installation portuaire est désigné dans chaque installation ; il peut être chargé de plusieurs installations portuaires<sup>38</sup>.

L'agent doit être désigné par l'exploitant en fonction de sa connaissance de l'installation portuaire, des compétences qu'il aura déjà acquises dans le domaine de la sûreté ou découlant de son expérience professionnelle, et en considération de ses aptitudes de concepteur, de coordonnateur, d'animateur et de sa faculté à entretenir une bonne qualité relationnelle avec ses interlocuteurs obligés que seront les agents de sûreté des navires et des compagnies, ainsi que les services de l'Etat intervenant en matière de sûreté.

L'ASIP doit avoir suivi une formation dispensée par un organisme agréé et sanctionné par une attestation pour pouvoir être habilité à exercer sa mission,

Un agrément lui sera délivré par le préfet après procédure de demande d'agrément<sup>39</sup>

#### 3.3.2.2. Rôles et responsabilités

L'ASIP participe à l'élaboration du plan de sûreté, dont la mise en œuvre est à sa charge . Le plan étant un document vivant et évolutif, l'ASIP propose les modifications nécessaires pour en rectifier les lacunes et tenir compte des changements survenant dans l'installation.

-il doit procéder à des inspections régulières pour s'assurer que les mesures de sûreté sont appliquées, et restent appropriées ;

-il doit veiller à ce que le personnel participant à la sûreté de l'installation portuaire, y compris le personnel de société de gardiennage sous traitance, ait reçu la formation adéquate (voir ISPS B18.2) ;

-il doit accroître la prise de conscience de la sûreté et la vigilance de l'ensemble du personnel de l'installation portuaire par des séances de sensibilisation (ISPS B 18.3) ;

-il doit planifier et organiser des exercices : un exercice simple par trimestre, un exercice majeur par an, la règle précisant que l'intervalle entre deux

---

<sup>38</sup> à condition que leurs exploitants s'entendent pour procéder à une mutualisation des moyens dans les conditions prévues aux articles A/15.6 et A/16.8 du code ISPS

<sup>39</sup> Arrêté du 18 juin 2008 relatif à la délivrance d'un agrément nécessaire pour l'exercice de missions de sûreté

exercices majeurs ne doit pas dépasser 18 mois (exercice majeur signifie intervention d'éléments extérieurs à l'installation portuaire<sup>40</sup>) ;

- il s'assure que le matériel de sûreté qui doit correspondre aux normes en vigueur est correctement utilisé, mis à l'essai, étalonné et entretenu ;

-il tient un registre de sûreté (voir para ci-dessous) ;

-il fait rapport aux autorités compétentes des événements qui menacent la sûreté de l'installation portuaire, et est en charge de la coordination avec les services de l'Etat, ;

-il coordonne les mesures de sûreté avec les navires (CSO des compagnies, SSO ou commandants des navires) ; en particulier, il l'aide à confirmer l'identité des personnes cherchant à monter à bord du navire (personnels des entreprises de manutention par exemple)).

Enfin, il conclue avec le navire, le cas échéant, une déclaration de sûreté (DoS). La DoS restant un élément fondamental du dispositif de sûreté mis en place, par ailleurs pas toujours bien compris, il convient de préciser dans quelles conditions elle doit être réalisée : c'est l'objet du paragraphe suivant.

### 3.3.2.3. La déclaration de sûreté<sup>41</sup>

C'est un accord entre un navire et une installation portuaire, permettant à chacun de conserver le niveau de sûreté qui lui est imparti.<sup>42</sup> On en trouve le modèle en appendice dans le code ISPS.

Cette déclaration est à considérer comme un contrat dans lequel chaque partie s'engage à assumer la responsabilité de telle ou telle mesure de sûreté. Il est donc conseillé, si l'étendue de cette responsabilité n'apparaît pas clairement en cochant la case prévue dans le formulaire, de préciser -dans une annexe à joindre- les mesures spécifiques qui seront prises.

De fait, mis à part quelques situations particulières qui doivent être précisées dans le plan de sûreté, le cas standard de l'établissement d'une DoS est le suivant :

Un navire se trouvant au niveau de sûreté 2 (sur décision de l'Etat du pavillon sous lequel il navigue) vient faire escale dans l'installation portuaire qui se trouve au niveau 1 (par décision de l'Etat du port). Le plan de sûreté du navire lui impose de prendre des mesures supplémentaires (par exemple, accompagnement des visiteurs, surveillance des zones autour du navire, etc.) qu'il va soit exécuter lui-même, soit demander à l'installation portuaire d'exécuter à sa place.

<sup>40</sup> Arrêté du 2 juin 2008 fixant les conditions d'organisation des exercices et entraînements de sûreté dans les ports et les installations portuaires

<sup>41</sup> Voir code ISPS part A para 5 (5.1 à 5.7) et part B para 5 (5.1 à 5.6)

<sup>42</sup> Ne pas confondre avec la déclaration préalable d'escale, ou « pre arrival form » dans laquelle le navire indique son niveau de sûreté actuel, ainsi que l'historique de ses dix dernières escales.

La DoS permet donc de répartir les tâches et précise les moyens de communication Navire/ Terre (n° de téléphone, par exemple) qui seront utilisés en cas de problème.

Le moins qu'on puisse dire est que cette nouvelle pratique est généralement mal comprise, certains navires ou certaines installations portuaires exigeant systématiquement l'établissement d'une DoS, à tel point que l'OMI a rapidement publié un guide<sup>43</sup> qui précise : « Une DoS ne devrait normalement pas être remplie si le navire et l'installation portuaire (...) sont exploités au niveau de sûreté 1 » ou encore : « La DoS est destinée à être utilisée dans des cas exceptionnels généralement liés à des risques plus élevés, lorsqu'il est nécessaire de parvenir à un accord entre l'installation portuaire et le navire... »

Validité de la DoS : les parties signent habituellement une DoS pour la durée de l'escale. Dans le cas des lignes régulières, ou d'escales fréquentes d'un même navire, il est recommandé de rédiger une DoS qui sera valable pour une longue durée (annuelle par exemple), contractée avec la compagnie (le CSO pouvant parapher la partie « navire »)

#### 3.3.2.4. Registre de sûreté

L'ASIP tient un registre (document protégé CONFIDENTIEL SURETE) dans lequel doit être consigné tout événement relatif à la sûreté de l'installation, notamment :

- Historique
  - Les incidents de sûreté, les infractions
  - Les changements de niveau de sûreté;
  - Les mesures particulières prises
- Formation & entraînement
  - Les dates de réalisation et le contenu des actions d'information, de formation, d'exercices et d'entraînements
- Gestion du matériel
  - Les opérations d'entretien, d'étalonnage et de mise à l'essai du matériel et des équipements de sûreté;
- Résultat des Audits
  - contenu et les observations relatifs aux audits internes
  - les résultats des examens périodiques d'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire;
  - Les dates et contenus des modifications apportées au plan de sûreté de l'installation.
- Les déclarations de sûreté (DOS) conclues entre l'installation portuaire et le navire (à conserver au moins 2 ans).

---

<sup>43</sup> Guide concernant l'application du chapitre XI-2 de la convention SOLAS et du code ISPS ; Réf. Circ MSC.1132du 14 décembre 2004

### 3.4. L'Organisation au niveau des compagnies maritimes et des navires

#### 3.4.1. Le code ISPS vu de la compagnie d'armement et du navire

La convention SOLAS et le code ISPS ont imposé aux navires la mise en place avant le 31 décembre 2004 de l'AIS (Automatic Identification System) et du SSAS (Ship Security Alert System), le marquage du numéro d'identification IMO sur la coque et à l'intérieur du navire, la détention d'une fiche synoptique continue (Continuous Synopsis Record), document facilitant la « traçabilité » du navire, puis l'installation du LRIT (Long Range Identification Tracking) avant le 31 décembre 2008.

La certification ISPS des navires passe ainsi par les étapes suivantes : approbation par la DAM de l'évaluation de sûreté et du plan de sûreté propre au navire, inspection initiale, délivrance du certificat international de sûreté du navire, contrôle quinquennal et inspection intermédiaire par un centre de sécurité des navires (CSN) des affaires maritimes.

Le navire est tenu de contrôler ses accès et le personnel montant à bord, de désigner des zones d'accès restreints, de surveiller son périmètre et ses alentours, les provisions de bords, les bagages non accompagnés, de superviser la manutention de sa cargaison. Son plan de sûreté doit prévoir des mesures graduées à prendre en mer, à quai, et dans tous les scénarii de menaces envisagées, en particulier les alertes à la bombe, la piraterie et les tentatives d'intrusion par passagers clandestins. L'équipage doit être formé et entraîné (exercice trimestriel, exercice majeur...). Le plan de sûreté doit pouvoir être modifié sous forme d'avenant en fonction des circonstances particulières de navigation (zones ou escales à risques notamment).

Le navire doit enfin communiquer au port avant l'accostage des informations nouvelles, concernant son niveau de sûreté et l'historique de ces dix dernières escales.

#### 3.4.2. L'agent de sûreté de compagnie (CSO)

Chaque compagnie maritime doit désigner un CSO, qui est la personne référente en matière de sûreté, joignable en permanence (d'où la nécessité d'un suppléant), formée et agréée par le préfet de département du siège de la compagnie,

Ses responsabilités<sup>44</sup> sont nombreuses : relais entre l'Etat (point de contact national) et les navires, il veille à la certification ISPS de chaque navire, propose les projets d'évaluation et de plan de chacun de ces navires à l'administration, facilite les vérifications initiales et ultérieures du navire, organise les audits internes, veille à la formation et l'entraînement des équipages, fait rectifier les non-conformités, notifier les incidents aux autorités, prépare les escales avec les PFSO concernés si nécessaire.

---

<sup>44</sup> Elles sont décrites en détail au para 11 partie A du code ISPS.

### 3.4.3. Le capitaine du navire

Responsable de la sécurité et de la sûreté de son navire<sup>45</sup>, il s'appuie sur le SSO pour faire appliquer les règles de sûreté. Il peut, de son propre chef, adopter un niveau de sûreté supérieur à celui ordonné par l'Etat du pavillon, mais, en aucun cas, ne peut descendre à un niveau inférieur à celui imposé par celui-ci.

### 3.4.4. L'Agent de sûreté du navire (SSO)

L'agent de sûreté du navire est responsable devant son capitaine de la mise en œuvre du plan de sûreté<sup>46</sup>. Il doit être formé et agréé.

C'est souvent le second capitaine, c'est parfois le capitaine lui-même.

Il organise la formation, l'information, l'entraînement de l'équipage, gère le matériel spécifique (SSAS, LRIT, clés, vidéo, badges), tient à jour le registre de sûreté, notifie au CSO les non-conformités et incidents.

Il coordonne les aspects liés à la sûreté de l'embarquement de la cargaison, éventuellement des véhicules et passagers s'il y a lieu, ainsi que la livraison des provisions de bord.

Il prend contact si nécessaire avec le PFSO de l'installation portuaire qui accueille son navire pour régler les modalités concernant les mesures prises ou à prendre pendant la durée de l'escale, prépare et signe la DoS le cas échéant.

Le plan de sûreté du navire étant par nature un document vivant et évolutif, il propose par voie d'avenant les modifications nécessaires pour en rectifier les lacunes et tenir compte des changements éventuels.

Enfin, la formation à la sûreté fait partie intégrante du cursus minimal de formation maritime de tous les officiers de la marine marchande (norme STCW 95) depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008)

---

<sup>45</sup> La règle 8 du chapitre XI-2 de la SOLAS précise que le capitaine ne doit pas être soumis à des pressions de la part de son armateur ou affréteur qui l'empêcheraient de prendre les décisions qui s'imposent du point de vue de la sûreté, comme par exemple refuser d'embarquer des personnes ou des cargaisons douteuses, et précise également qu'il doit régler les éventuels conflits entre la sûreté et la sécurité du navire.

<sup>46</sup> Elles sont décrites en détail au para 12 de la partie A du code ISPS