

DOSSIER

*Direction générale
des infrastructures,
des transports
et de la mer*

*Direction des services
de transport*

*Département
de la sûreté
dans les transports*

23 Janvier 2012

L'essentiel en sûreté portuaire

Version 01

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**



Ministère de l'Écologie, du Développement durable,
des Transports et du Logement

www.developpement-durable.gouv.fr

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaires
01	23 janvier 2012	version initiale

Affaire suivie par

Bruno COULHON - responsable audit et formation DGITM/DST/DSûT1
<i>Tél. : 01 40 81 72 51 / Fax : 01 40 81 73 49</i>
<i>Courriel : bruno.coulhon@developpement-durable.gouv.fr</i>

Rédacteurs

Xavier BAUDE - auditeur national – DGITM/DST/DSûT1
Bruno COULHON - responsable audit et formation - DGITM/DST/DSûT1
Erwan DELAN - auditeur national – DGITM/DST/DSûT1
Romain GERMAIN - auditeur national - DGITM/DST/DSûT1
Patrick LOSSEC - auditeur national - DGITM/DST/DSûT1
Patrice PERRAULT - auditeur national - DGITM/DST/DSûT1
Hervé SARAZIN - auditeur national - DGITM/DST/DSûT1

Relecteurs

Jean-Michel ABIVEN - DGITM/DST/DSûT1
Yves ROUGIER - DGITM/DST/DSûT

Référence(s) intranet

http://

Le présent document, destiné à apporter une compréhension globale et simplifiée des questions liées à la sûreté portuaire, ne se substitue pas aux textes légaux et réglementaires dont la liste est rappelée en annexe.

Sommaire

I/ Le Groupe Interministériel de Sûreté du Transport Maritime et des Opérations Portuaires	5
I/a. A quoi sert-il ?	5
I/b. Qui sont ses membres ?	6
I/c. Quels sont ses pouvoirs ?	6
II/ Le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement	6
II/a. Le Service de Défense, de Sécurité et d'Intelligence Economique	6
II/b. La Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer	7
II/c. La Direction des Affaires Maritimes	8
II/d. La Direction des Services de Transport	8
III/ Les Organismes de Sûreté Habilités (OSH)	9
III/a. Qu'est-ce qu'un OSH ?	9
III/b. Qui peut être OSH ?	9
III/c. Quelle est la procédure ?	9
III/d. Comment les OSH interviennent-ils dans la sûreté maritime et portuaire ?	10
III/e. Quelles sont leurs obligations ?	10
IV/ Désignation des ports concernés par la réglementation européenne	11
IV/a. Quels sont les ports concernés de manière obligatoire ?	11
IV/b. Qui désigne les ports ?	11
IV/c. Quelle procédure est appliquée pour la désignation des ports ?	11
IV/d. Quels autres ports peuvent être concernés ?	11
IV/e. Qui le décide ?	12
IV/f. Quelles sont les bonnes questions à se poser avant de demander à entrer dans ce formalisme ?	12
V/ Les actions découlant de la désignation d'un port	12
V/a. Nomination d'un agent de sûreté portuaire (ASP)	12
V/b. Création d'un comité local de sûreté portuaire (CLSP)	14
V/c. Définition de la zone portuaire de sûreté (ZPS)	15
V/d. Définition des installations portuaires (IP)	16
VI/ Les actions découlant de la désignation d'une installation portuaire	17
VI/a. Nomination d'un agent de sûreté de l'installation portuaire (ASIP)	17
VII/ Les évaluations de sûreté portuaire et les évaluations de sûreté des installations portuaires	18
VII/a. Quel est l'objet d'une évaluation de sûreté ?	18
VII/b. Qui réalise ou fait réaliser les évaluations ?	19
VII/c. Quel est le processus de validation ?	19
VII/d. ESP et ESIP, comment sont-elles liées entre-elles ?	19
VII/e. Comment est pris en compte l'environnement du port dans les évaluations ?	20
VII/f. Quel lien existe-t-il entre les ESP/ESIP et les évaluations faites au titre des Directives Nationales de Sécurité ?	20
VIII/ Les plans de sûreté portuaire et les plans de sûreté des installations portuaires	20
VIII/a. Qui réalise les Plans de Sûreté des Installations Portuaires ?	20
VIII/b. Qui réalise les Plans de Sûreté Portuaire ?	20
VIII/c. Quel est le lien entre PSP et PSIP ?	21
VIII/d. Comment et par qui les PSP et PSIP sont-ils validés ?	21
VIII/e. Comment les PSP et PSIP sont pris en compte dans l'application de la réglementation concernant les secteurs d'activités d'importance vitale ?	21

VIII/f. Comment les Zones d'Accès Restreint sont-elles définies dans les PSP et PSIP ?	21
VIII/g. Y-a-t-il des ZAR non permanentes, ou non surveillées en permanence ?	22
VIII/h. Quel formalisme permet ensuite de créer réglementairement les ZAR ?	22
VIII/i A quoi servent les ZAR ?	23
VIII/j Où y-a-t-il des ZAR ?	23
VIII/k. Que sont les habilitations ?	24
VIII/l. Quel est la procédure permettant d'obtenir une habilitation ?	24
VIII/m. Qui est responsable de CEZAR (Contrôle des Entrées en Zone d'accès restreint) ?	24
VIII/o. Quels sont les modes de contrôles applicables à l'entrée en ZAR ?	24
VIII/p. Comment doit-on protéger une ZAR ?	25
VIII/q. Qui fixe les taux de contrôle?	25
VIII/r. Qui fixe et comment le niveau ISPS d'un port ?	25
IX/ Les mesures transitoires de sûreté	26
X/ Les audits internes	26
XI/ Les entraînements et exercices	27
XI/a. Combien faut-il faire d'entraînements annuellement ?	27
XI/b. Qui les organise ?	27
XI/c. Quelle est leur nature (réel ou cadre ou autre) ?	27
XI/d. Comment faut-il les formaliser et en faire un compte-rendu ?	28
XII/ Les inspections et audits	28
XII/a. Quel en est le but ?	28
XII/b. Qui sont les auditeurs ?	29
XII/c. Comment sont-ils suivis ?	29
XII/d. Comment est fixé le programme d'audit ?	30
XII/e. Quelle est la procédure lors des audits et inspections européennes ?	30
XII/f. Qui sont les inspecteurs européens ?	31
XII/g. Qu'est ce que OSIRIS ?	31
XIII/ Le sûreté à bord du navire	32
XIII/a. Quelles sont les obligations des navires vis-à-vis de l'autorité du pavillon ?	32
XIII/b. Quels sont les contrôles systématiques effectués sur les navires qui annoncent leur intention d'escale dans un port français ?	33
XIII/c. Comment et par qui les navires battant pavillon étranger sont ils inspectés ?	33
XIII/d. Comment traite-t-on un navire qui n'est pas à jour de ses obligations de sûreté ?	34
XIII/e. Quel est le rôle de la Direction des Affaires Maritimes ?	34
XIV/ Glossaire	35
XV/ Liste des textes réglementaires	42

L'essentiel en sûreté portuaire

Le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (dit code "ISPS" : International Ship and Port Facility Security code) de l'OMI (Organisation Maritime Internationale), adopté à Londres le 12 décembre 2002, a été repris en droit communautaire par le règlement 725/2004, complété par la directive 2005/65. Il a été transposé en droit français par différents textes dont le décret n° 2004-290 du 26 mars 2004 portant publication des amendements à l'annexe de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et le code des ports maritimes entre autres.

Le code des transports dans les articles L. 5332 et le code des ports maritimes dans les articles R.321 précisent ainsi les modalités structurantes de mise en place de cette réglementation européenne pour les ports et installations portuaires (IP).

La mise en œuvre de ces textes implique de nombreux services et opérateurs et a parfois posé des difficultés qui nous amènent aujourd'hui à rédiger ce guide ; sa vocation est de répondre aux questions usuelles et de pérenniser les bonnes pratiques.

I/ Le Groupe Interministériel de Sûreté du Transport Maritime et des Opérations Portuaires

Le code des ports maritimes par son article R 321-1 institue le *Groupe Interministériel de Sûreté du Transport Maritime et des Opérations Portuaires* (GISTMOP). C'est le décret n° 2007-476 du 29 mars 2007 qui a modifié le code des ports maritimes pour permettre la création du GISTMOP.

I/a. A quoi sert-il ?

Le GISTMOP a tout d'abord un **rôle de proposition** par rapport aux ministres compétents. Ces propositions concernent :

- les **orientations générales** de la politique nationale de sûreté du transport maritime et des opérations portuaires,
- toute **disposition législative ou réglementaire**,
- toute **action** permettant **d'assurer** et de **renforcer la sûreté** des navires et des ports maritimes,

- les **demandes d'avis** sur toutes les questions relevant de sa compétence.

Le GISTMOP oriente également l'action des comités locaux de sûreté portuaire mis en place par les préfets de département.

I/b. Qui sont ses membres ?

Le groupe ainsi constitué est **interministériel**. Les ministères en charge de la sûreté dans le domaine portuaire y sont représentés.

Dans ces conditions, on y trouve des représentants

- du gouvernement,
- de la défense : gendarmerie maritime,
- des forces de l'ordre : sécurité civile, police aux frontières, gendarmerie,
- un représentant des douanes,
- de l'administration,
- de la justice,
- de l'outre-mer,
- des affaires étrangères.

I/c. Quels sont ses pouvoirs ?

Le GISTMOP est avant tout **une instance de proposition** vis à vis des différents ministères représentés. Les propositions qu'il peut être amené à formuler concernent les règlements et leur application.

III/ Le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement

Au sein du ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, l'exercice des prérogatives de sûreté portuaire relève de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) et du service de défense, de sécurité et d'intelligence économique (SDSIE).

III/a. Le Service de Défense, de Sécurité et d'Intelligence Economique

Le service contribue à la **préparation à la gestion de crise**, notamment en élaborant et en mettant en œuvre le programme d'entraînement des acteurs ministériels.

Il assure le **développement et veille au fonctionnement du système d'information** permettant de connaître la ressource des entreprises de transport, de bâtiment et de travaux publics mobilisables en situation de crise, ainsi que les conditions de leur mobilisation.

Il assure le **contrôle** des matières et transports nucléaires (CMT).

Il intègre le centre ministériel de veille opérationnelle et d'alerte (CMVOA) qui recueille et traite en permanence les informations de sécurité et de défense relatives au champ de compétence du ministère.

Il contribue à l'élaboration de **la réglementation nationale, européenne et internationale dans ses domaines d'attribution**, ainsi qu'à l'établissement **des plans gouvernementaux** relatifs à la lutte contre le terrorisme, et à leur mise en œuvre par les services et les opérateurs.

Il contribue aux **travaux de planification interministériels** résultant de la législation relative à la sécurité civile ou d'accords communautaires ou internationaux. Il prend part à l'élaboration de la réglementation et des plans gouvernementaux concernant la gestion des catastrophes naturelles, technologiques, sanitaires ou dues à des accidents de transport.

Il contribue à la **définition des dispositifs d'inspection, de contrôle et d'audit en matière de sécurité** ; il veille à leur mise en œuvre et il en organise le retour d'information. Il met en œuvre, sous l'autorité du secrétariat général de la défense nationale, les instructions du Premier Ministre en cas de menace ou d'attaque sur les systèmes d'information des services, établissements et organismes rattachés.

Il **pilote, anime et coordonne la conduite de la politique d'intelligence économique** tant en termes de protection des savoir-faire et des entreprises qu'en termes de stratégie d'influence. Il assure les responsabilités confiées au haut fonctionnaire de sécurité de défense (HFSD).

Pour le domaine portuaire et maritime, l'adjoint mer exerce les fonctions de point de contact pour la sûreté maritime et est le correspondant de la commission européenne sur ces questions, notamment en ce qui concerne les inspections des installations portuaires (IP) ou des navires. Sous sa responsabilité, une veille permanente est mise en place, pour le traitement des actes d'atteinte à la sûreté des navires et des ports.

II/b. La Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer

La direction générale élabore et met en œuvre **les orientations de la politique multimodale des transports terrestres et maritimes**, dans le respect des principes du développement durable.

Elle définit les **orientations en matière de politique des déplacements**. Elle assiste le ministre pour ses relations avec les collectivités territoriales et les établissements publics organisateurs ou prestataires de transport, ainsi que pour ses relations avec les entreprises de transport ou gestionnaires d'infrastructures.

Elle définit en association avec ces collectivités **les normes et règles techniques** adaptées à la spécificité de chacun des réseaux d'infrastructures. Elle exerce, pour le compte du ministre chargé des transports, la tutelle de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

A cette direction, sont rattachées deux directions concernées par la sûreté maritime et portuaire:

- la direction des affaires maritimes (DAM),
- la direction des services de transport (DST).

II/c. La Direction des Affaires Maritimes

La direction des affaires maritimes élabore et met en œuvre la **politique de la sécurité maritime**, y compris de la prévention de la pollution par les navires, et de la sûreté des navires. A ce titre, elle est chargée de la recherche et du sauvetage en mer, de la surveillance de la navigation et de la signalisation maritime. Dans ces domaines, elle élabore et met en œuvre la réglementation et veille à son respect.

Elle définit les **orientations de la formation et de l'enseignement maritimes** et conduit la politique de **l'emploi des gens de mer**. Elle définit la politique relative à la réglementation du travail, aux conditions de travail et à la protection sociale des marins.

Elle participe à **l'élaboration et à la mise en œuvre de l'action de l'Etat en mer** en liaison avec le secrétariat général de la mer et les autres départements ministériels concernés, dans les domaines de **la protection et du développement durable de l'environnement marin**, de la **police des pêches**, de la police de la navigation et des autres polices spéciales.

Elle promeut le développement du pavillon national.

Elle anime la politique de la plaisance et des activités nautiques.

Elle exerce la tutelle d'établissements et de centres de formation.

II/d. La Direction des Services de Transport

La direction des services de transport élabore et met en œuvre les **orientations de la politique des transports maritimes, routiers, fluviaux, ferroviaires** et des **transports collectifs de voyageurs** ainsi que les orientations de la politique des déplacements et des **transports multimodaux de voyageurs et de marchandises**. Elle élabore les orientations de la politique relative aux ports.

Elle élabore et met en œuvre la politique de sécurité et de sûreté des transports terrestres et des ports ainsi que la politique de sûreté des transports maritimes.

Elle élabore la réglementation des transports terrestres et maritimes, des infrastructures de transport ferroviaire et collectif, de la navigation intérieure et des ports maritimes et intérieurs.

Elle exerce, pour le compte du ministre chargé des transports et des ports maritimes, la tutelle d'établissements publics.

Elle s'assure de la mise en œuvre des systèmes d'information nécessaires aux activités portuaires et fluviales, notamment en termes de sécurité et de contrôle.

III/ Les Organismes de Sûreté Habilités (OSH)

III/a. Qu'est-ce qu'un OSH ?

Les **Organismes de Sûreté Habilités** (OSH) sont des **sociétés de droit privé** qui ont vocation à réaliser différentes missions dans le domaine de la sûreté maritime et portuaire.

Ils peuvent effectuer pour le compte de l'État des **missions d'évaluation et de contrôle** (dont l'élaboration des évaluations de sûreté des installations portuaires ou des navires ainsi que les évaluations de sûreté des ports). L'OSH peut aussi intervenir sur des éléments de l'évaluation de sûreté à la demande de l'exploitant. Dans ce cas, l'exploitant fournit les éléments qui relèvent de son installation portuaire, soit près de 80 % de l'évaluation, la préfecture concernée prend acte des menaces à prendre en compte et un comité d'experts de l'Etat et l'exploitant rédigent in fine un compte-rendu.

Ils peuvent aussi se voir confier par l'autorité portuaire ou l'exploitant de toute installation portuaire la réalisation du **plan de sûreté** du port (à l'exception de la partie relative à la surveillance du plan d'eau) ou du plan de sûreté de l'installation concernée.

Enfin, les OSH interviennent dans les ports et les installations portuaires pour dispenser des **actions de sensibilisation ou de formation** des personnels à la sûreté.

III/b. Qui peut être OSH ?

Toute entreprise légalement constituée et inscrite au registre du commerce et des sociétés peut demander à être habilitée en tant qu'organisme de sûreté, sous réserve qu'elle démontre qu'elle détient les compétences voulues dans les domaines de la sûreté, des opérations des navires et des ports et qu'elle peut maintenir et améliorer le niveau des connaissances de ses personnels dans ces matières.

III/c. Quelle est la procédure ?

L'organisme demandeur doit adresser au **ministre chargé des transports** un dossier comprenant les éléments d'identification de cet organisme et la structure de son capital, les effectifs et l'identité des personnels effectuant des missions de sûreté et les catégories de navires et d'installations portuaires pour lesquelles il souhaite être habilité.

Par ailleurs, l'organisme doit inclure dans son dossier de demande les éléments permettant **d'apprécier ses compétences dans les domaines pertinents de la sûreté maritime et portuaire**.

La requête est ensuite instruite par la commission nationale d'habilitation des organismes de sûreté qui émet à destination du ministre, un avis concernant les demandes d'habilitation.

En cas d'avis favorable, l'organisme demandeur est alors habilité par arrêté ministériel (publié au Journal Officiel) pour une ou plusieurs catégories de navires ou d'installations

portuaires, et pour une durée ne dépassant pas cinq ans. En cas d'avis défavorable, l'organisme demandeur est informé par une note. Il peut par la suite présenter un nouveau dossier.

III/d. Comment les OSH interviennent-ils dans la sûreté maritime et portuaire ?

Comme indiqué ci-dessus, les missions que peuvent exercer les organismes de sûreté habilités pour le compte de l'État comportent notamment les évaluations de sûreté des installations portuaires et des ports, les audits de sûreté des installations portuaires et des ports.

Les organismes de sûreté ne peuvent exercer des missions relatives aux évaluations de sûreté portuaire (ESP) ou aux plans de sûreté portuaire (PSP) que s'ils sont habilités pour la totalité des catégories d'installations portuaires présentes dans le port concerné. **Un OSH ne peut pas réaliser le plan de sûreté d'un port pour lequel il a lui-même participé à la réalisation de l'évaluation de sûreté portuaire (article R. 321-12).**

Par ailleurs, ils peuvent, pour le compte des compagnies maritimes, élaborer les évaluations et les plans de sûreté des navires. De même, ils peuvent participer, au bénéfice des exploitants d'installations portuaires ou des autorités portuaires, à l'élaboration des plans de sûreté des IP ou des ports respectivement.

Enfin, les organismes de sûreté (pas nécessairement habilités) peuvent organiser des **actions de sensibilisation ou de formation** à la sûreté des personnels embarqués ou à terre. Les formations obligatoires pour l'accès à certaines fonctions (agents de sûreté navire, compagnie ou d'installation portuaire) doivent être agréées par le réseau des directions inter-régionales des affaires maritimes (DIRM).

III/e. Quelles sont leurs obligations ?

Les OSH s'engagent à :

- fournir annuellement au ministre chargé des transports un **rapport d'activité** dont le cadre est fixé par arrêté de ce ministre ;
- à ne confier l'exécution des missions ci-dessus qu'à des personnes agréées individuellement par la préfecture du département où se situe leur siège social ;
- à garantir la **confidentialité des faits, informations et documents** portés à leurs connaissances, dans l'exercice de leurs missions.

Par ailleurs, les dispositions réglementaires font obligation aux OSH d'autoriser les personnes désignées à cet effet par le ministre chargé des transports, ainsi que les membres de la commission nationale d'habilitation, à accéder à leurs locaux et à y procéder aux contrôles portant sur leurs activités de sûreté.

IV/ Désignation des ports concernés par la réglementation européenne

IV/a. Quels sont les ports concernés de manière obligatoire ?

Tous les ports comprenant au moins **une installation portuaire fournissant des services à des navires à passagers ou à des navires de charge de jauge égale ou supérieure à 500, dès lors qu'ils effectuent des voyages internationaux**, sont concernés par les dispositions législatives et réglementaires applicables en matière de sûreté.

Par ailleurs, en ce qui concerne les États membres, la législation européenne a rendu ces dispositions obligatoires pour les ports comprenant une ou plusieurs installations portuaires accueillant des navires à passagers effectuant une navigation nationale de plus de 20 milles.

IV/b. Qui désigne les ports ?

La liste des ports entrant obligatoirement dans le champ d'application de la réglementation européenne fait l'objet d'un arrêté du ministre chargé des transports.

Cet arrêté fait l'objet d'une publication au Journal Officiel de la République Française.

IV/c. Quelle procédure est appliquée pour la désignation des ports ?

L'autorité portuaire, lorsqu'elle estime que son port réunit les critères indiqués ci-dessus, informe la préfecture du département de son souhait d'inscrire le port concerné dans la liste définie par arrêté ministériel. Le préfet transmet alors une fiche standardisée comprenant les informations pertinentes relatives aux installations portuaires visées.

A réception de ces informations, la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGTIM), autorité nationale de sûreté maritime au sens des textes européens, décide de l'opportunité de modifier l'arrêté ministériel pour y inclure le port en question.

IV/d. Quels autres ports peuvent être concernés ?

D'autres ports que ceux accueillant un trafic maritime international régulier peuvent être concernés par la réglementation sûreté. En effet, en application de la législation européenne, le ministre chargé des transports, sur la base de l'évaluation de sûreté qu'il a obligation de faire réaliser, détermine dans quelle mesure la réglementation sûreté s'applique à certaines catégories de navires effectuant des services intérieurs et aux ports et installations portuaires les desservant.

IV/e. Qui le décide ?

Comme indiqué ci-dessus, **le ministre chargé des Transports définit la liste des ports soumis à la législation applicable en matière de sûreté**, compte tenu des prescriptions du règlement européen, d'application systématique au sein des États membres.

IV/f. Quelles sont les bonnes questions à se poser avant de demander à entrer dans ce formalisme ?

La réglementation européenne et sa déclinaison nationale imposent des contraintes aux autorités portuaires et aux exploitants d'installations portuaires. Avant de demander un "classement ISPS", il est donc essentiel de s'interroger, en conduisant une évaluation de sûreté, sur la nécessité de s'inscrire dans ce formalisme, notamment au regard :

- de **la nature du trafic (international, national)** et de **l'importance du trafic** ;
- des enjeux particuliers de sûreté qui pourraient apparaître (menaces locales ou contextuelles par exemple) ;
- de **l'impact d'un éventuel incident de sûreté** (présence ou pas de marchandises dangereuses...).

En effet, pour les ports qui ne sont pas tenus d'avoir ou de mettre en œuvre un plan de sûreté, la législation européenne prévoit la possibilité d'avoir recours à un traitement au cas par cas, entre l'exploitant de l'IP (ou l'autorité portuaire) et le navire en escale.

Cet arrangement est formalisé par un document nommé "Déclaration de Sûreté" (ou DoS selon l'acronyme anglais généralement utilisé) qui précise les responsabilités respectives, en matière de sûreté, des services à terre et du navire lors de l'escale.

VI Les actions découlant de la désignation d'un port

V/a. Nomination d'un agent de sûreté portuaire (ASP)

- **Qui sont les ASP? Qui peut être ASP ?**

Toute personne possédant l'expérience et les compétences requises dans les domaines de la sûreté et des opérations portuaires peut exercer les fonctions d'ASP.

L'ASP peut ainsi être choisi parmi le personnel des capitaineries (commandant de port ou adjoint) ou bien être un collaborateur de l'autorité portuaire possédant le profil recherché.

- **Qui nomme les ASP et comment ?**

C'est l'**autorité portuaire** (Grand Port Maritime, Port Autonome ou collectivité territoriale) qui désigne parmi le personnel placé sous son autorité, pour une **durée maximale de cinq ans renouvelable**, un agent de sûreté chargé de préparer et de mettre en œuvre le plan de sûreté portuaire.

La désignation en qualité d'ASP est subordonnée à la possession d'un agrément délivré par le représentant de l'État dans le département et d'un certificat d'aptitude.

Afin d'assurer la permanence des fonctions, l'autorité portuaire peut désigner un ou plusieurs suppléants qui sont agréés dans les mêmes conditions que l'agent de sûreté titulaire.

- **Quelle formation doit recevoir un ASP ?**

L'ASP (ainsi que ses suppléants) doit avoir reçu une formation initiale dont le programme et les conditions de délivrance sont celles de la formation des ASIP à défaut d'être définis spécifiquement par un arrêté du ministre chargé des transports.

- **Quel est le rôle d'un ASP ?**

L'ASP a un rôle moteur dans l'**animation de la sûreté du port**. Il doit faciliter les relations entre les exploitants des différentes installations portuaires et les services de l'État compétents en matière de sûreté (préfecture, services de Police et de Gendarmerie, Douanes...). En particulier, il assure la transmission des évolutions du niveau de sûreté à l'ensemble des exploitants.

A ce titre, il se doit de **coordonner les mesures de sûreté** mises en œuvre à l'échelle du port, et définies dans le plan de sûreté portuaire (PSP), avec les mesures de sûreté prises au niveau des IP.

Il est chargé, pour le compte de l'autorité portuaire, de **l'élaboration et de la mise en œuvre du plan de sûreté portuaire** et doit donc organiser de manière régulière des **entraînements et des exercices de sûreté**.

- **Qu'est-ce que l'agrément et qui en est responsable ?**

L'agrément est une procédure administrative visant à vérifier que les personnes proposées pour exercer les fonctions d'agent de sûreté portuaire (ASP) ou d'agent de sûreté des installations portuaires (ASIP) présentent les garanties requises au regard de la sûreté de l'État, de la sécurité publique, de la sécurité des personnes, de l'ordre public.

L'agrément d'agent de sûreté portuaire ou de suppléant d'agent de sûreté portuaire est valable sur l'ensemble du territoire national. Il est demandé par l'autorité portuaire, qui établit, pour chaque agent, un dossier dont la composition et les modalités de transmission sont fixées par un arrêté interministériel. Ce même arrêté définit en outre la procédure d'agrément, qui s'effectue par un logiciel spécifique nommé CEZAR.

L'agrément est délivré, à l'issue d'une enquête administrative, pour une durée qui ne peut excéder cinq ans.

V/b. Création d'un comité local de sûreté portuaire (CLSP)

- **Qui crée le CLSP ?**

Dans chacun des ports concernés par la législation sûreté, la réglementation (CPM) a créé un **comité local de sûreté portuaire** (CLSP). Les membres de ce CLSP, qui est placé auprès du préfet, sont désignés par un arrêté du représentant de l'État dans le département.

- **Quels en sont les membres de droit ?**

Le CLSP regroupe, sous la présidence du préfet ou de son représentant, les membres suivants (ou leur représentant):

- les **chefs des services déconcentrés de l'État** dont l'action concourt à la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires (services de Police, de Gendarmerie, Douanes...);
- le **préfet maritime** ou le **délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer** ;
- le **commandant de zone maritime** pour les ports métropolitains ou le commandant supérieur des forces armées pour les ports d'outre-mer ;
- **l'autorité portuaire et l'agent de sûreté portuaire** ;
- **l'autorité investie du pouvoir de police portuaire** ;
- **le gestionnaire du port** (concessionnaire) le cas échéant.

Il n'est pas prévu d'inclure dans le CLSP les opérateurs d'installations portuaires en tant que membre, mais ils peuvent être invités à certaines séances, et il est recommandé de faire de même pour les armements des navires fréquentant habituellement le port. Il est possible d'y convier d'autres personnalités ou organismes, selon la situation locale.

- **Quel est le formalisme de création ?**

Le **préfet de département** nomme par arrêté les membres du CLSP en précisant les directions et services de l'État qu'il souhaite voir représentés dans ce comité.

- **A quoi ça sert ?**

Le CLSP émet un avis sur :

- le projet d'évaluation de la sûreté portuaire et le projet de plan de sûreté portuaire ;
- les projets d'évaluation de la sûreté des installations portuaires et les projets de plan de sûreté des installations portuaires ;
- les projets de travaux de construction et de modernisation des infrastructures et des équipements portuaires, lorsque le préfet estime qu'ils présentent des enjeux en matière de sûreté.

Le CLSP peut également être consulté par le préfet en vue :

- d'émettre un avis sur toutes les questions relatives à la sûreté dans la zone portuaire de sûreté ;
- de proposer toute mesure concourant au renforcement du niveau de vigilance dans le port, notamment en ce qui concerne les actions d'information, de sensibilisation, les formations, les exercices et les entraînements ;
- de proposer toute mesure de coordination entre les services publics compétents en matière de sûreté et les organismes privés s'il y a lieu.

Le CLSP peut aussi utilement :

- examiner des programmes d'exercices et d'entraînement et s'y faire présenter les leçons de ceux-ci,
- si faire présenter les « bilans d'exploitation » des exploitants de ZAR ou d'IP : contrôles effectifs, incidents, difficultés, ;....

V/c. Définition de la zone portuaire de sûreté (ZPS)

- **Comment définit-on une ZPS ?**

La ZPS est **l'étendue géographique sur laquelle porte l'évaluation de sûreté portuaire**. Par suite, c'est aussi la zone sur laquelle s'appliquent les mesures de sûreté définies dans le plan de sûreté du port. Elle comprend au minimum l'ensemble du port dans ses limites administratives, ainsi, éventuellement, que les zones contiguës intéressantes (ou pouvant avoir un impact sur) la sûreté du port.

- **Qui définit la ZPS ?**

La ZPS est délimitée par arrêté du préfet de département, après avis de l'autorité portuaire.

- **Quelle relation existe-t-il entre la ZPS et les implantations industrielles du port ?**

C'est à l'intérieur de cette ZPS que le préfet définit par arrêté la liste et le périmètre des installations portuaires (IP) qui sont appelées à rédiger et mettre en œuvre un plan de sûreté, en application de la législation européenne.

Parallèlement à ces IP, la ZPS peut aussi inclure des implantations industrielles ou logistiques qui ne sont pas directement impliquées dans la chaîne du transport maritime et les opérations portuaires.

Le plan de sûreté portuaire, qui couvre la ZPS, doit par conséquent prendre en compte les mesures de sûreté (et de sécurité) spécifiques qui sont mises en œuvre au sein de ces établissements. Les modalités d'articulation du PSP avec les différents plans de secours et de sûreté (POI, ...) doivent être précisées dans ce document.

A l'inverse, dès lors que le PSP est approuvé par l'autorité administrative, les dispositions qu'il contient (en matière de zones non librement accessibles par exemple) s'imposent à l'ensemble des intervenants de la place portuaire.

V/d. Définition des installations portuaires (IP)

- **Qui définit les IP ?**

En France, c'est le **préfet** qui définit par arrêté, dans chaque port, la liste des IP soumises à la réglementation sûreté, sur proposition de l'autorité portuaire. Cet arrêté doit préciser, pour chaque IP, l'**exploitant** (entité responsable de l'élaboration du plan de sûreté et de la mise en œuvre des mesures sur site), le **périmètre et les principales caractéristiques physiques et fonctionnelles d'installation**.

- **Quelles sont les règles et/ou bonnes pratiques pour définir les IP ?**

La **législation européenne** définit l'IP comme le lieu de l'**interface navire/port**.

En **France**, l'IP est souvent assimilée au **terminal pour des questions d'organisation**. C'est en effet au niveau du terminal qu'on trouve généralement (mais pas toujours) une unicité d'exploitant et, de plus en plus, une spécialisation des outillages en fonction du type de transport maritime : passagers, conteneurs ou pétrole, produits chimiques, gaz.

L'IP doit obligatoirement comprendre le bord à quai où accoste le navire lors de l'escale. Son extension à terre dépend des objectifs de sûreté visés (existence de vulnérabilités autres que celles directement liées au navire,...) et des modalités de contrôle d'accès envisagées. L'IP peut par exemple ne comprendre qu'un appontement pour produits pétroliers ou, au contraire, la totalité d'un terminal conteneurs. L'évaluation de la sûreté de l'IP peut, lorsqu'elle est bien conduite, proposer une définition ou une modification de ce périmètre.

- **Comment fait-on pour définir le périmètre d'une IP industrielle (raffinerie...) ?**

Pour les **sites industriels** présentant souvent des menaces graves pour les populations et l'environnement en cas d'acte illicite intentionnel, deux situations sont généralement possibles :

- soit les **appontements sont situés à l'intérieur du site** avec un contrôle d'accès en amont et dans ce cas, l'IP recouvre généralement la totalité de l'usine ;
- soit les **appontements sont physiquement séparés du reste du site** industriel auquel ils sont souvent reliés par un système de pipes souterrains ou aériens, et dans ce cas l'IP se limite généralement au périmètre du ou des appontements.

- **Quel est le formalisme à suivre ?**

L'autorité portuaire, propriétaire du port, a un rôle essentiel dans la définition des IP. En effet, c'est elle qui est le mieux à même **d'identifier l'exploitant et le périmètre le plus adapté pour chaque installation portuaire**, en prenant en compte les données indiquées ci-dessus. Il lui revient donc de proposer au préfet du département la liste de ces IP, le ou les exploitants identifiés dans chaque cas, ainsi que l'étendue géographique couverte par chaque installation.

Ces éléments seront ensuite repris dans un arrêté préfectoral. Parallèlement, les services préfectoraux devront communiquer à la DGITM une fiche récapitulatif, pour chaque IP, les informations standardisées requises par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et la Commission Européenne.

Pour chaque port de chaque État, les IP figureront en fin de processus sur la base de données de référence de l' OMI : <http://gisis.imo.org/Public/Default.aspx>

VI/ Les actions découlant de la désignation d'une installation portuaire

VI/a. Nomination d'un agent de sûreté de l'installation portuaire (ASIP)

- **Qui sont les ASIP ? Qui peut être ASIP ?**

Comme dans le cas de l'ASP, toute personne possédant l'expérience et les compétences requises dans les domaines de la sûreté et des opérations portuaires peut exercer les fonctions d'ASIP. Il est cependant souhaitable que l'ASIP qui sera désigné bénéficie au sein de l'entreprise de l'autorité nécessaire pour l'accomplissement des missions que lui confie la réglementation.

- **Qui nomme les ASIP et comment ?**

C'est l'**exploitant** qui désigne parmi le personnel placé sous son autorité, pour une **durée maximale de cinq ans renouvelable**, un agent de sûreté chargé de préparer et de mettre en œuvre le plan de sûreté de l'installation portuaire.

La désignation en qualité d'ASIP est subordonnée à la possession d'un agrément délivré par le représentant de l'État dans le département et d'un certificat d'aptitude.

Afin d'assurer la permanence des fonctions, l'exploitant peut désigner un ou plusieurs suppléants qui sont agréés dans les mêmes conditions que l'agent de sûreté titulaire.

- **Quelle formation doit recevoir un ASIP ?**

Les conditions de délivrance de l'attestation d'ASIP, ainsi que le référentiel de la formation sont définis par un arrêté du ministre chargé des transports (NOR: *EQUH0400789A*).

Cette formation, d'une durée de 32 heures, est dispensée par les établissements de l'ENSM ou par des centres agréés par l'Administration. Elle comprend différents modules, traitant aussi bien de la réglementation applicable en matière de sûreté, de la méthodologie d'élaboration d'un plan de sûreté que des opérations maritimes ou de la prévention des actes illicites intentionnels.

Le suivi de cette formation constitue un pré requis pour l'exercice des fonctions d'ASIP.

- **Quel est le rôle d'un ASIP ?**

L'ASIP est chargé **de préparer, de tenir à jour et de mettre en œuvre le plan de sûreté de l'installation portuaire (PSIP)**, basé sur une évaluation réalisée sous la responsabilité de l'État.

La mise en œuvre de ce plan nécessite qu'il **organise périodiquement des entraînements et des exercices de sûreté à cet effet.**

Il doit en outre effectuer à intervalles réguliers des **inspections et des audits destinés à s'assurer que les mesures de sûreté prévues au plan restent appropriées** et veiller à ce que l'ensemble du personnel de l'IP ait reçu la formation appropriée en matière de sûreté pour exécuter les tâches qui lui sont confiées, à tous les niveaux d'implication dans le processus de sûreté du terminal.

Enfin, il est responsable de la **coordination avec l'agent de sûreté du navire en escale** et doit faire rapport aux services de l'État compétents et à l'agent de sûreté portuaire.

- **Qu'est-ce que l'agrément et qui en est responsable ?**

La procédure d'agrément des ASIP est identique à celle des agents de sûreté portuaire (voir plus haut), étant entendu que la demande d'agrément est effectuée dans ce cas par le représentant légal de l'IP et non par l'autorité portuaire.

VII/ Les évaluations de sûreté portuaire et les évaluations de sûreté des installations portuaires

VII/a. Quel est l'objet d'une évaluation de sûreté ?

Dès que l'installation portuaire ou le port ont été identifiés comme devant répondre aux attendus de la réglementation en matière de sûreté, une évaluation de la sûreté doit être conduite.

Elle a pour objet **d'identifier les personnes, les biens et les infrastructures à protéger, d'évaluer les menaces d'action illicite intentionnelle et la vulnérabilité à leur égard, d'identifier les risques et de classer ceux-ci selon leur importance.**

Pour chaque risque, l'évaluation de sûreté portuaire et l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire proposent un **ensemble de mesures de sûreté au degré de priorité hiérarchisé** (*équipements, aménagement d'infrastructures, procédures spécifiques, mesures organisationnelles*) permettant de le supprimer ou de l'atténuer.

Les mesures proposées par l'évaluation de sûreté seront reprises par le plan de sûreté. Assurer la cohérence entre l'évaluation, le plan et les mesures mises en œuvre constitue donc un objectif permanent

L'évaluation doit aussi tenir compte des **contraintes de fonctionnement du port et de ses installations**, afin que les mesures permanentes de sûreté soient compatibles avec son activité économique.

Facteur d'acceptation et de pérennité des mesures qui en découleront, la recherche de la proportionnalité de la réponse aux enjeux devra également être au cœur de la démarche d'évaluation.

Qu'il s'agisse de l'évaluation de sûreté d'une installation portuaire ou de l'évaluation de sûreté portuaire, l'évaluation fait partie intégrante du plan de sûreté établi au terme de son approbation ; respectivement, elles constituent les bases du plan de sûreté de l'installation portuaire (PSIP) et du plan de sûreté du port (PSP).

Cela ne signifie pas qu'elles devront être mises en œuvre, mais que si elles ne le sont pas, le PSIP montrera que les mesures alternatives retenues apportent une solution aussi efficace aux menaces que celles qui ont été finalement éliminées.

VII/b. Qui réalise ou fait réaliser les évaluations ?

Pour leur **partie terrestre**, sous l'autorité du préfet du département, les évaluations sont élaborées par les services de l'État ou par l'Organisme de Sûreté Habilité à qui l'État a confié cette mission.

Elles doivent cependant être conduites dans la concertation avec les différentes parties prenantes (autorité portuaire et exploitant concerné).

Concernant la partie maritime, le préfet maritime établit une évaluation pour identifier et apprécier les menaces venant de la mer.

VII/c. Quel est le processus de validation ?

Après avoir été soumis à l'avis du Comité Local de Sûreté Portuaire et, s'il s'agit d'une ESIP, à l'avis formel de l'autorité portuaire, le projet d'évaluation est ensuite soumis à l'approbation du préfet. Dans le cas d'une ESP, cette approbation prendra la forme d'un arrêté conjointement signé par le préfet du département et le préfet maritime.

Cette démarche d'évaluation doit faire l'objet d'une révision selon une périodicité qui ne peut excéder cinq ans. A la faveur de toute évolution susceptible d'impacter la sûreté du port ou de l'installation portuaire, l'évaluation devra être révisée. Toute révision réalisée selon le processus initial d'approbation confère à l'évaluation une nouvelle période de validité d'une durée maximale de cinq ans. L'évaluation faisant partie intégrante du plan, sa limite de validité bornera également celle du plan qui en résulte.

VII/d. ESP et ESIP, comment sont-elles liées entre-elles ?

Alors que **l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire** se concentrera sur les **mesures de protection propres** aux points névralgiques de l'installation et les **mesures organisationnelles de l'exploitant de l'IP**, **l'évaluation de sûreté portuaire** se focalisera sur les **mesures de protection des points névralgiques** situés dans la zone portuaire de sûreté, mais **hors des périmètres des installations portuaires**. Outre ces enjeux, l'ESP portera sur les mesures de **management global de la sûreté** sur l'ensemble de la ZPS (*définition de mesures d'organisation générale et coordination des mesures*). Autre singularité de l'ESP, elle comprend un **volet spécifique traitant des menaces et des mesures de protection du plan d'eau**.

VII/e. Comment est pris en compte l'environnement du port dans les évaluations ?

La prise en compte de l'environnement du port passe par la **définition préalable d'une aire géographique maritime et terrestre** depuis laquelle ou sur laquelle peuvent s'exercer des menaces. Dans cette aire, qui comprend nécessairement le port dans ses limites administratives ainsi que toute zone adjacente intéressant sa sûreté, la prise en compte de l'environnement se traduira par **l'inventaire des points névralgiques pour la sûreté des opérations portuaires** et leurs **acteurs**, et par la conception des **scénarii potentiels de menaces** contre lesquels des mesures devront être proposées.

VII/f. Quel lien existe-t-il entre les ESP/ESIP et les évaluations faites au titre des Directives Nationales de Sécurité ?

Si le port ou l'installation portuaire contiennent au moins un point d'importance vitale au sens du décret n° 2006-212 du 23 février 2006, aujourd'hui codifié aux articles R. 1332-1 et suivants du code de la défense, outre la doctrine nationale de sûreté maritime et portuaire, l'évaluation devra tenir compte de la directive nationale de sécurité qui s'applique au secteur d'activités d'importance vitale concerné.

VIII/ Les plans de sûreté portuaire et les plans de sûreté des installations portuaires

VIII/a. Qui réalise les Plans de Sûreté des Installations Portuaires ?

L'exploitant de l'installation portuaire concernée doit établir un plan de sûreté sur la base de l'ESIP approuvée. La rédaction de ce plan est soit assurée par l'ASIP soit confiée à un OSH.

Il incombe par la suite à l'ASIP de procéder aux mises à jour de ce plan suite à tout événement impactant la sûreté de l'installation portuaire.

VIII/b. Qui réalise les Plans de Sûreté Portuaire ?

L'autorité portuaire concernée doit établir un plan de sûreté sur la base de l'ESP approuvée.

La rédaction de ce plan est soit assurée par l'ASP soit confiée à un OSH, sous réserve que celui-ci n'ait pas participé à l'ESP (article R321-12).

Il incombe par la suite à l'ASP de procéder aux mises à jour de ce plan suite à tout événement impactant la sûreté du port.

VIII/c. Quel est le lien entre PSP et PSIP ?

Le PSP fixe les dispositions visant à améliorer le niveau de sûreté dans les zones portuaires qui ne sont pas couvertes par les PSIP (y compris le plan d'eau) et à faire en sorte que le renforcement de la sûreté dans les ports vienne appuyer les mesures de sûreté prises sur les installations portuaires, sans créer de nouvelles obligations dans leurs domaines.

Le PSP doit aussi assurer la coordination entre les différents PSIP, notamment en matière d'exercices.

VIII/d. Comment et par qui les PSP et PSIP sont-ils validés ?

Sur la base d'une évaluation approuvée, les plans de sûreté sont approuvés pour **une durée maximale de 5 ans** par le préfet de département où se situe le port, après avis du CLSP (et de l'autorité portuaire dans le cas d'une IP). Cette approbation revêt la forme d'un arrêté préfectoral.

Les modifications doivent être portées à la connaissance du préfet pour approbation, selon les mêmes modalités que le plan initial si l'importance des modifications le justifie.

Suite à la révision de l'évaluation, un plan de sûreté doit être rédigé sur la base de la nouvelle évaluation selon les mêmes modalités décrites ci-dessus.

VIII/e. Comment les PSP et PSIP sont pris en compte dans l'application de la réglementation concernant les secteurs d'activités d'importance vitale ?

Lorsque le port contient un point d'importance vitale, le PSP ou une partie de celui-ci tient lieu de plan particulier de protection (PPP).

De la même manière, si l'installation portuaire est qualifiée de point d'importance vitale, le PSIP tient lieu de PPP.

Ce régime d'équivalence stricte est fixée par les articles R. 321-19 et 26 du CPM.

Dans ces deux cas, les règles de protection fixées par le décret n° 2006-212 du 23 février 2006 ne font pas obstacle à la diffusion des consignes opérationnelles du personnel concerné.

La trame-type réglementaire des plans de sûreté inclut un chapitre traitant des dispositions communes aux ZAR et aux zones non librement accessibles dans les cas cités ci-dessus.

VIII/f. Comment les Zones d'Accès Restreint sont-elles définies dans les PSP et PSIP ?

Les zones d'accès restreint sont des **sous-parties du port ou de l'installation portuaire dont l'accès et la circulation sont soumis à conditions particulières.**

Les plans de sûreté doivent décrire par niveaux de sûreté les **règles d'accès et de circulation** dans les ZAR, les **effectifs déployés**, les **procédures d'habilitation et**

d'agrément, les besoins en formation. Enfin, les consignes opérationnelles destinées aux personnes chargées des visites de sûreté font l'objet d'une diffusion particulière et sont regroupées dans un volume particulier du plan.



ZAR – Contrôle des bagages – Cas particulier

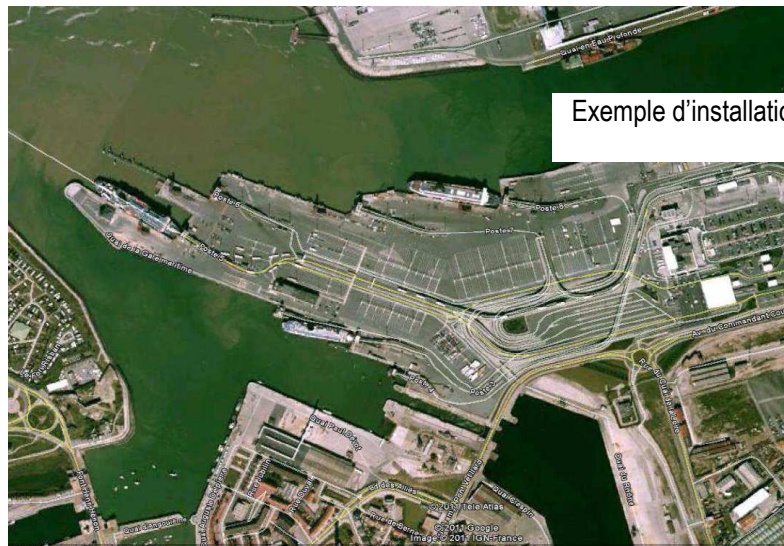
VIII/g. Y-a-t-il des ZAR non permanentes, ou non surveillées en permanence ?

Une **zone d'accès restreint non permanente peut être créée pour une durée de 2 mois maximum** selon la même procédure qu'une ZAR permanente. Celle-ci peut ne pas être activée en permanence, mais préalablement au début de l'exploitation une visite de sûreté doit être réalisée afin de vérifier l'absence de personnes non autorisées, d'objets suspects ou d'articles prohibés.

Dans d'autre cas, une **zone d'accès restreint permanente à activation ponctuelle** est créée de manière permanente avec des mesures activées en liaison avec l'activité et une « banalisation » de la ZAR hors période active.

VIII/h. Quel formalisme permet ensuite de créer réglementairement les ZAR ?

Les ZAR sont créées par arrêté préfectoral après avis de l'autorité portuaire (et de l'exploitant si la ZAR est située à l'intérieur d'une installation portuaire).



Exemple d'installation portuaire - passagers

VIII/i A quoi servent les ZAR ?

Les ZAR sont des sous parties sensibles de la ZPS soumises à des **conditions d'accès et de circulation particulières** destinées à limiter l'accès aux seules personnes autorisées et à interdire les articles prohibés.

VIII/j Où y-a-t-il des ZAR ?

Une ou plusieurs zones d'accès restreint doivent être créées, sauf impossibilité technique avérée, dans **toute installation portuaire dédiée à recevoir des navires à passagers, des navires pétroliers, gaziers ou transportant des matières dangereuses et des navires porte-conteneurs.**

Des ZAR portuaires (en dehors de toute installation portuaire) peuvent aussi être créées, au cas par cas. Contrairement aux installations portuaires, les ZAR portuaires ne sont pas définies à priori en fonction de la nature des trafics ; dans les faits, l'évaluation de sûreté portuaire est l'outil d'analyse privilégié pour décider de la pertinence d'une ZAR portuaire.



Exemple d'installations portuaires - Containers

VIII/k. Que sont les habilitations ?

Les habilitations sont des **autorisations préfectorales** délivrées pour une **durée maximale de 5 ans** après enquête des services de police ou de gendarmerie territorialement compétents en vue de la remise d'un titre d'accès permanent à l'intérieur d'une ou plusieurs ZAR de manière permanente.

Ces habilitations sont requises pour les personnels de l'autorité portuaire, de l'installation portuaire, des services sociaux et ceux intervenant habituellement dans la ZAR pour leur activité professionnelle.

VIII/l. Quel est la procédure permettant d'obtenir une habilitation ?

L'habilitation fait l'objet d'une demande par l'employeur signée conjointement par un représentant de celui-ci et du bénéficiaire, adressée, pour avis, à l'ASIP ou l'ASP selon le cas. Celui-ci transfère la demande à la Préfecture via le logiciel « CEZAR ». Après enquête administrative auprès des services de police ou de gendarmerie compétents, une décision individuelle de délivrance ou de refus est notifiée à l'intéressé.

En revanche, les demandes relatives à l'habilitation des agents de sûreté des compagnies et des agents de sûreté des navires sont déposées directement par les compagnies maritimes auprès de la Préfecture du siège ou de l'établissement principal.

VIII/m. Qui est responsable de CEZAR (Contrôle des Entrées en Zone d'accès restreint) ?

Le fichier national « CEZAR » est géré par le MEDDTL dans les conditions fixées par la loi du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

VIII/n. Quelle est la durée de validité d'une habilitation ? Et la portée territoriale ?

L'habilitation est délivrée pour 5 ans maximum ; elle est valable sur l'ensemble du territoire national.

VIII/o. Quels sont les modes de contrôles applicables à l'entrée en ZAR ?

Il existe **deux types de contrôle préalable à l'entrée en ZAR** permettant de détecter les personnes non autorisées et les articles prohibés :

- **le contrôle d'accès**; vérification des titres d'accès (systématique) et rapprochement documentaire d'identité,
- **le contrôle de type inspection-filtrage** :
 - examens visuel des personnes, bagages et véhicules
- simple : sans ouverture des bagages et véhicules
- poussé : contrôle visuel d'un certain nombre de bagages ou de points du véhicules après ouverture par le propriétaire (ex : ouverture d'un bagage, contrôle visuel de la boîte à gants ou du coffre...)

- passage aux détecteurs: magnétomètres, portiques (installation systématique si trafic > 350 000 passagers)

Taux : contrôles aléatoires et continus à des taux fixés, pour chaque niveau ISPS, par type d'accédant en ZAR et par modalité.

- **Les contrôles approfondis de levée de doute :**

- palpations de sûreté, fouilles de bagages, contrôles par endoscope etc

Taux : Contrôles effectués systématiquement lorsqu'un doute naît lors des contrôles d'inspection filtrage de la catégorie précédente et en cas de déclenchement de l'alarme d'un détecteur, mais aussi de manière aléatoire et continue à des taux plus faibles que les précédents.



ZAR – Exemple de poste d'inspection filtrage

VIII/p. Comment doit-on protéger une ZAR ?

La protection périmétrique « physique » à l'aide d'une clôture est imposée par la réglementation. Cette clôture doit être entretenue par l'autorité portuaire ou l'exploitant selon le cas.

VIII/q. Qui fixe les taux de contrôle?

Les taux de contrôle par niveaux de sûreté et par type d'accédants et de véhicules sont fixés par arrêté préfectoral puis notifiés à l'ASP en charge de les communiquer à son tour aux ASIP concernés.

VIII/r. Qui fixe et comment le niveau ISPS d'un port ?

Le niveau de sûreté d'un port est fixé par le premier ministre en tenant compte des éléments d'appréciation de la menace en possession des services spécialisés.

Ce niveau est transmis au Préfet de département par l'intermédiaire du point de contact national, fonction assurée par l'adjoint mer du chef du SDSIE.

Ensuite, le Préfet notifie le niveau du port à l'ASP, chargé de ventiler à son tour aux différents ASIP du port.

IX/ Les mesures transitoires de sûreté

Les mesures de sûreté temporaires sont les mesures prises :

- au **début de la mise en place de la sûreté** dans l'installation portuaire ou le port, en attente des dispositions définitives ;
- en attente des travaux de **remises à niveaux des équipements de sûreté** suite à une dégradation, une défaillance...

Dans tous les cas, les mesures de sûreté temporaires doivent être satisfaisantes pour assurer un degré de sûreté équivalent pendant la période transitoire. Les mesures doivent correspondre au niveau de sûreté en vigueur.

Il existe le cas particulier des zones d'accès restreint non permanentes. Ce dispositif est utilisé pour les installations recevant un faible nombre d'escales de navires. Les zones d'accès restreint sont seulement activées à l'occasion de chaque escale. Ces mesures doivent correspondre, cependant, au niveau de sûreté en vigueur

XI/ Les audits internes

Les procédures d'audit interne du plan de sûreté de l'installation portuaire sont incluses dans celui-ci.

L'objectif des audits internes est d'évaluer les moyens humains, matériels (passifs, actifs) et organisationnels mis en œuvre dans le cadre de la surveillance et de contrôler s'ils s'avèrent efficaces.

Les audits internes devraient porter au minimum sur :

- analyse et suivi des réponses apportés aux écarts précédemment constatés lors des différents audits et exercices - entraînements.
- évaluation des moyens humains et matériels (pertinence - connaissance)
- évaluation des procédures (pertinence - connaissance)

Les audits ne consistent pas en une simple vérification des annuaires ou une simple vérification de l'existence de procédures.

XI/ Les entraînements et exercices

XI/a. Combien faut-il faire d'entraînements annuellement ?

Pour garantir l'efficacité de la mise en œuvre des dispositions du plan de sûreté, **des entraînements doivent être effectués au moins une fois par trimestre.**

Les entraînements portent sur des parties du plan et notamment les mesures visant à réduire les risques.

Ces entraînements doivent permettre **d'apprécier le niveau de formation des personnels** et leur **capacité de réaction et d'intervention.**

Les fiches réflexes types, contenues dans le volume II, sont testées lors des entraînements.

XI/b. Qui les organise ?

Ces entraînements (organisés trimestriellement) et exercices (organisés annuellement) sont préparés par l'ASIP.

XI/c. Quelle est leur nature (réel ou cadre ou autre) ?

Les entraînements et les exercices visent à garantir que le personnel de l'installation portuaire ou du port est compétent pour s'acquitter de toutes les tâches qui lui sont confiées en matière de sûreté à tous les niveaux de sûreté (1, 2 et 3).

Si les entraînements sont réalisés en interne, en revanche les exercices peuvent être mutualisés et organisés conjointement avec d'autres acteurs de la sûreté ou services extérieurs ou intégrés à d'autres plans, propres à l'installation ou au port.

Les exercices incluent la participation éventuelle d'acteurs extérieurs tels que :

- la Préfecture ;
- les services du port (ASP, officiers de port, capitainerie,...) ;
- les différents services de l'Etat (Douanes, forces de l'ordre,...) ;
- les services de secours (Pompiers, SAMU...)
- des agents de sûreté de compagnie ou des agents de sûreté de navire s'ils sont disponibles ;
- des ASIP ou d'autres personnels d'IP si l'exercice est mutualisé.

Ils sont effectués au moins une fois chaque année civile, **l'intervalle entre les exercices ne dépassant pas 18 mois.**

Ces exercices visent, entre autres, à **tester les communications, la coordination, la disponibilité des ressources et les capacités de réaction et d'intervention.**

Ces exercices peuvent :

- être menés en vraie grandeur ou en milieu réel ;
- consister en une simulation théorique ou un séminaire ;
- être combinés avec d'autres exercices, tels que des exercices d'intervention d'urgence, notamment de sécurité et de secours, ou d'autres exercices de l'autorité de l'Etat du port,
- être mutualisés avec d'autres IP.

XI/d. Comment faut-il les formaliser et en faire un compte-rendu ?

Lorsqu'ils font appel à des services de l'Etat, les exercices sont notifiés pour avis, au moins deux mois à l'avance, au président du CLSP.

Le programme prévisionnel des entraînements et des exercices est inséré dans le Registre de Sûreté.

Pour chaque entraînement et exercice, l'ASIP ou l'ASP :

- prépare une note circonstancielle qui précise le thème retenu, les moyens à déployer et les mesures de sûreté et de sécurité propres à l'exercice à venir ;
- conduit à chaud un débriefing dès la fin de l'entraînement / exercice ;
- rédige un compte-rendu à destination des responsables et acteurs de sûreté engagés ou parties prenantes.

A l'issue de chaque entraînement/exercice, l'ASIP ou l'ASP rédige un bilan qui est adressé aux différents responsables et acteurs de sûreté. Ce bilan comprend la liste des personnes y ayant assisté, la liste des lacunes constatées et prévoit les mesures correctives à mettre en œuvre.

Le bilan des entraînements et des exercices portant la mention « Confidentiel-Sûreté », est inséré dans le Registre de Sûreté dans sa totalité ou référencé s'il existe des registres dédiés en annexe. Le bilan est tenu à la disposition du président du CLSP. Ce dernier peut l'inscrire à l'ordre du jour du CLSP en invitant l'ASIP concerné au débat.

XII/ Les inspections et audits

XII/a. Quel en est le but ?

Un audit de sûreté d'une installation portuaire ou d'un port vise à :

- **mesurer et contrôler la conformité des installations portuaires ou des ports** avec le niveau de sûreté requis par la réglementation. L'auditeur comparera les preuves d'audit obtenues aux critères déterminés dans les exigences réglementaires ;
- évaluer la **maîtrise du système de sûreté** de l'installation portuaire ou du port ;

- obtenir la **rectification des non-conformités** détectées dans le plus brefs délais ;
- fournir au DSÛT des **indicateurs de mesure du niveau de la sûreté** des installations portuaires ou du port et de la tendance d'évolution, afin que celui-ci oriente son programme d'audit.

XII/b. Qui sont les auditeurs ?

Les auditeurs sont des **agents du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement (MEDDTL) affectés au département de la sûreté dans les transports (DSÛT)**. Les auditeurs sont qualifiés d'auditeur temps-plein. Ils bénéficient d'une attestation et d'une lettre de mission permanente pendant la durée de leur affectation au DSÛT .

Les auditeurs doivent avoir suivi le stage d'ASIP délivré par les centres de formation de l'Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM) ou par un OSH, ainsi que le stage d'auditeur qui est une formation agréée par le Ministère de l'Ecologie et délivrée par le centre de Nantes de l'ENSM.

Six auditeurs sont répartis sur la France métropolitaine, à savoir :

- 2 auditeurs basés sur la façade Méditerranée,
- 2 auditeurs basés sur la façade Ouest - Atlantique,
- 2 auditeurs basés sur la façade Manche – mer du Nord.

Les missions des auditeurs consistent principalement à :

- réaliser des audits,
- conseiller les préfetures et les services de l'Etat,
- développer et diffuser la doctrine,
- contribuer à l'offre de formation,
- animer le réseau,
- accompagner au besoin les inspecteurs européens.

Les auditeurs temps-plein sont accompagnés ponctuellement dans leur mission par des auditeurs volontaires qui appartiennent à des entités publiques ou privées et qui sont directement concernés par la sûreté portuaire. Parmi les profils d'auditeurs volontaires figurent des officiers de port, des agents du ministère de l'intérieur, des ASIP, des ASP... Ces auditeurs doivent disposer du même niveau de compétences et de connaissances à celles d'un auditeur temps-plein.

XII/c. Comment sont-ils suivis ?

Après chaque mission, l'auditeur rédige un **rapport d'audit qui précise notamment les écarts constatés** au cours de la mission. Le rapport d'audit est transmis par le DSÛT auprès de l'exploitant, de l'autorité portuaire et des services du préfet.

Après réception de l'audit, l'exploitant ou le port élabore un **plan d'actions correctives** pour chaque écart stipulé. Ce plan d'actions est soumis au préfet un mois après la réception du rapport.

Le préfet de département se charge de valider le plan d'actions et son échéancier de mise en œuvre. Si ce plan n'est pas satisfaisant, le préfet le renvoie à l'installation ou au port en notifiant les causes de l'insatisfaction. Le port ou l'exploitant propose alors un nouveau plan d'actions. Une fois le plan d'actions correctives validé par le préfet, ce dernier le diffuse à l'exploitant puis informe le DSûT .

Si l'audit a permis de détecter des non-conformités majeures qui remettent en cause la sûreté de l'installation portuaire, l'auditeur temps-plein peut programmer un audit de suivi afin de vérifier que les actions correctives ont été réalisées dans les délais fixés dans le plan d'actions validé par le préfet.

Si lors de l'audit de suivi, les actions correctives pertinentes ont été mises en œuvre, les constats d'audit initialement stipulés pourront être clos. Si les actions correctives ne sont toujours pas résolues, l'installation portuaire ou le port fera alors l'objet d'une inspection de suivi et d'éventuelles sanctions administratives.

XII/d. Comment est fixé le programme d'audit ?

Les audits sont programmés à l'avance dans le temps et l'espace. En moyenne, un auditeur temps-plein doit réaliser **une vingtaine d'audits dans l'année**. Les auditeurs temps-plein établissent leurs programmes d'audits respectifs et les soumettent au DSûT qui informe ensuite les préfets des audits prévus dans leurs départements respectifs. Le programme d'audit est en réalité un programme prévisionnel car il peut être révisé tous les deux mois et doit être confirmé régulièrement.

L'auditeur temps-plein prend en compte différents critères pour établir son programme :

- une installation portuaire soumise à ZAR doit être auditée deux fois sur un cycle de cinq ans ;
- une installation portuaire non soumise à ZAR doit être auditée une fois sur un cycle de cinq ans ;
- un plan de sûreté portuaire doit être audité une fois tous les cinq ans ;
- la disponibilité des auditeurs temps-plein ou volontaires doit être garantie;
- auditer en priorité les installations portuaires ou les ports de sa zone d'action ;
- un préfet peut solliciter un auditeur pour être conseillé ou vérifier la conformité du plan .

Lorsque le programme d'audit est validé, l'auditeur temps-plein déclenche et notifie la mission aux différentes parties intéressées par l'avènement prochain de l'audit.

La mission est notifiée par courrier cinq semaines avant sa réalisation.

XII/e. Quelle est la procédure lors des audits et inspections européennes ?

Afin de contrôler l'application par les États-membres du règlement (CE) n° 725/2004 et de la directive 2005/65/CE, la commission européenne effectue des inspections sur les installations portuaires. **Lorsque la Commission inspecte l'application d'un plan, c'est en réalité la capacité des États-membres à faire respecter la réglementation qui est contrôlée.**

Chaque État-membre fait en sorte que les inspecteurs de la Commission aient accès, sur leur demande, à tous les documents relatifs à la sûreté.

La commission annonce au moins six semaines à l'avance son intention d'effectuer une inspection au point de contact de l'État membre sur le territoire duquel l'inspection doit se dérouler. Dans les six semaines qui suivent la fin de l'inspection, un rapport est communiqué par la commission à l'État-membre. La DGITM le reçoit par le point focal et l'adresse à la préfecture concernée en vue de préparer les éléments de réponse.

Le rapport détaille les constatations faites lors de l'inspection et signale tous les cas de non-conformité au règlement (CE) n° 725/2004 ou à la directive 2005/65/CE. Dans les trois mois suivant la date d'envoi du rapport d'inspection, l'État-membre envoie à la commission une réponse par écrit aux constatations des inspecteurs, qui présente les actions entreprises ou à entreprendre pour corriger les écarts. Le courrier en réponse de la DGITM s'appuie sur les courriers et pièces jointes demandés aux préfectures concernées.

Si l'État membre ne parvient pas à corriger les écarts constatés par la Commission, celle-ci peut alors ouvrir une procédure d'infraction à l'encontre de l'État-membre.

C'est donc pour répondre aux exigences de la réglementation communautaire qu'un dispositif d'audit national a été instauré (item déjà développé dans les points précédents, à savoir les objectifs, la programmation et le suivi des audits).

XII/f. Qui sont les inspecteurs européens ?

Un inspecteur peut être employé par la Commission, ou par l'Agence européenne pour la sécurité maritime, ou être un inspecteur national ayant reçu un mandat par la Commission Européenne pour participer aux inspections de la Commission. Chaque inspecteur doit pouvoir justifier des qualifications appropriées pour conduire une inspection.

XII/g. Qu'est ce que OSIRIS ?

Le terme OSIRIS signifie **Outil de Suivi Informatique Relatif aux Informations de Sûreté**. C'est une base de données gérée par le DSûT, dont la version 2 est en cours de développement.

Elle est accessible, sous contrôle authentifié par intranet, par les auditeurs temps-plein et les membres de DSûT.

Cette base de données fournit des informations sur les audits réalisés et permet d'orienter le choix des audits à effectuer. OSIRIS 2 doit permettre d'**archiver des informations sur la sûreté des ports et des installations portuaires** dans des conditions de confidentialité compatible avec les exigences du domaine.

Ces données archivées seront classées par rubriques :

- informations générales sur l'installation portuaire afin de permettre son enregistrement sur GISIS (nom du port où se trouve l'installation, désignation, latitude, numéro national...);
- informations sur l'exploitant (raison sociale de l'exploitant, code SIRET, adresse, catégorie d'activité...);

- informations sur l'activité principale de l'installation portuaire afin de préciser la nature et l'importance du trafic ;
- informations relatives à l'état d'avancement du processus sûreté de l'installation portuaire (les arrêtés préfectoraux concernant l'installation, l'IP a-t-elle une ZAR, la date du dernier audit...).

L'ensemble des données enregistrées sur OSIRIS doit permettre aux auditeurs de préparer leur mission avant de se rendre sur site.

Une fois la mission réalisée, l'auditeur doit mettre à jour les informations renseignées sur OSIRIS. La mission est enregistrée sur la base de données ainsi que le rapport d'audit et les courriers de notification du rapport.

En alimentant la base de données, le DSÛT pourra orienter le choix des audits à réaliser à l'avenir.

XIII/ Le sûreté à bord du navire

XIII/a. Quelles sont les obligations des navires vis-à-vis de l'autorité du pavillon ?

Chaque navire bat pavillon d'un pays dont il doit observer les obligations réglementaires. Ces obligations réglementaires sont au minimum celles exigées par les textes internationaux rédigés par l'organisation maritime internationale (OMI).

Ces États peuvent, en partie, déléguer leur compétence en matière de sécurité, sûreté, hygiène, habitabilité, à des sociétés de classifications reconnues.

Les plus grandes sociétés de classification (SC) sont regroupées au sein d'une organisation appelée l'AICS (<http://www.iacs.org.uk/>) ; il s'agit du Bureau Véritas , Det Norske Véritas, American Bureau of Shipping, Germanischer Lloyd, Lloyd's Register of Shipping.

Ces Etats, ou la SC reconnue par l'Etat, sont en charge des inspections des navires, et de la délivrance des certificats internationaux.

Pour ce qui concerne la sûreté, le certificat est appelé **ISSC** (International Ship Security Certificate).

Une fois ce certificat délivré le capitaine du navire, et l'armateur sont en charge du maintien dans les conditions d'approbation du matériel et du navire.

Pour l'aspect uniquement sûreté, chaque navire dispose d'un plan de sûreté navire approuvé par l'Etat du pavillon. Ce dernier contient les procédures, les points de contact et les points critiques du navire. De plus chaque navire dispose de deux boutons « secrets » permettant de déclencher une alarme silencieuse aussi appelé SSAS.

XIII/b. Quels sont les contrôles systématiques effectués sur les navires qui annoncent leur intention d'escale dans un port français ?

Chaque navire qui arrive dans un port doit s'annoncer avec un délai minimum. Lors de cette annonce le navire transmet la **liste de ses dernières escales**, sa **liste d'équipage**, et une **copie de son certificat ISS**.

Il faut savoir qu'il existe des bases de données Internet d'accès public, dans lesquelles il est possible de consulter la validité des différents certificats dont le certificat ISS. (Equasis <http://www.equasis.org/EquasisWeb/public/HomePage...>)

Tout navire désirant faire escale dans un port français doit disposer de son certificat ISS en cours de validité. Dans le cas contraire le port est en mesure de refuser son entrée (sauf cas de force majeure).

A l'arrivée du navire, l'ASIP et l'agent de sûreté du navire ou son capitaine peuvent contresigner une déclaration de sûreté (DoS) dans différents cas :

- Le niveau de sûreté du navire est différent de celui du port dans lequel il veut faire escale.
- L'agent de sûreté du navire le désire. C'est souvent le cas pour les navires de croisière.

Ce document définit les **responsabilités de chacun** et les mesures qui seront prises pour permettre d'assurer un maintien du niveau de sûreté.

La capitainerie est en charge d'effectuer les premiers contrôles, **ces contrôles sont exclusivement documentaires et déclaratifs**.

XIII/c. Comment et par qui les navires battant pavillon étranger sont ils inspectés ?

Un navire subit plusieurs types d'inspections par différentes autorités ou sociétés dans des buts commerciaux ou de contrôle. On peut noter comme exemple les inspections de vetting, effectuées par les compagnies d'assurance, les inspections réalisées par les Sociétés de classification en vue de contrôler, en tant que représentant du pavillon, le respect des normes de sécurité et de sûreté, ainsi que les inspections par l'Etat du port.

En France les navires étrangers sont inspectés dans le cadre de la directive européenne n° 95-21 CE modifiée, transcrite en droit français par la division 150 annexée au décret n° 84-810 modifié. On parle alors de contrôle par l'État du port (Port State Control), les navires sont inspectés dans le cadre du MoU Paris (Paris Memorandum of understanding - <http://parismou.org/>).

Ces inspections sont réalisées par les **Inspecteurs des Centres de Sécurité des Navires (CSN) rattachés aux DIRM** (directions inter-régionales de la mer - ex-Affaires Maritimes) dépendant du MEDDTL. A ce jour il existe **15 centres différents en France** répartis sur le littoral.

Les agents des CSN sélectionnent les navires qu'ils vont inspecter suivant des critères de ciblage et suivant leur jugement professionnel. Il faut savoir que certains navires, au vu de leur âge, de leur type, de leur compagnie, ou de leur SC sont éligibles pour des visites obligatoires.

En cas de non respect des normes internationales, l'agent du CSN (PSCO Port State Control Officer – Inspecteur des Affaires Maritimes) est en droit de détenir le navire jusqu'à remise en conformité de ce dernier aux normes internationales.

Chaque DIRM maintient un système d'astreinte de décision qui permet de répondre en cas de difficultés dans un port français avec un navire étranger. Ces astreintes peuvent aussi être déclenchées par le préfet maritime suite à un contact avec le cadre de permanence de la DIRM.

XIII/d. Comment traite-t-on un navire qui n'est pas à jour de ses obligations de sûreté ?

Plusieurs cas peuvent se présenter :

- le certificat ISS arrive à expiration en cours de navigation : dans ce cas l'armateur ou le capitaine peut demander une prorogation de son certificat à l'autorité compétente (Société de classification ou le pavillon). Si ceci n'a pas été fait le port est en droit de refuser son entrée. Dans le cas où le port décide de le laisser entrer, il contactera le CSN compétent qui peut détenir le navire et lui interdire de quitter le quai ;
- le certificat ISS arrive à expiration une fois que le navire est à quai mais avant qu'il reparte : le navire n'est pas autorisé à quitter le port. Une inspection par l'état du pavillon ou par un expert d'une SC doit être réalisée avant le départ.

XIII/e. Quel est le rôle de la Direction des Affaires Maritimes ?

La DAM, la direction des affaires maritimes, a la tutelle des 4 DIRM et donc des 15 CSN.

Elle est en charge de la **veille réglementaire des textes internationaux**, et de **l'élaboration des textes nationaux**, elle assure **la présidence de la CCS** (Commission centrale de Sécurité). A cette fin, elle dispose des bureaux SM (Sécurité Maritime) et de la mission sûreté navire qui élabore les réglementations relatives à la sûreté des navires, exerce ou fait exercer les visites de vérification de sûreté, délivre les titres correspondants et participe aux activités des comités techniques de l'OMI, de l'Union européenne et autres instances de coopération internationale dans ces domaines.

Les inspecteurs des affaires maritimes (en tant qu'inspecteurs de la sécurité des navires) basés en CSN sont en charge de réaliser les visites de contrôle et de conformité à bord des navires. Ils peuvent être accompagnés d'agents de l'Etat désignés par le ministre chargé des transports, le ministre de la défense, le ministre de l'intérieur ou le ministre chargé des douanes. Le ministre chargé des transports peut déléguer la visite de vérification et le renouvellement du certificat international de sûreté à un organisme de sûreté habilité.

XIV/ Glossaire

Action corrective : Action proposée par l'exploitant pour remédier à une non-conformité, une remarque, un point faible ou une recommandation relevée lors de l'audit. Une action corrective doit être définie avec un délai d'application réaliste.

ACVS : Agent chargé des visites de sûreté.

Art. : Article.

ASC : Agent de sûreté de la compagnie.

ASIP : Agent de sûreté de l'installation portuaire.

ASN : Agent de sûreté du navire.

ASP : Agent de sûreté portuaire.

Audit : Processus systématique, indépendant et documenté, réalisé par le DSûT en vue d'obtenir des preuves d'audit évaluées de manière objective pour déterminer dans quelle mesure les critères d'audit sont satisfaits.

Audit programmé : Audit programmé pour être effectué pendant la période de validité du plan de sûreté d'une installation ou d'un port avec un préavis notifié à l'exploitant. Un audit programmé sur une installation a lieu tous les cinq ans. En outre, si l'installation contient une ZAR, un deuxième audit programmé doit être effectué dans la période d'approbation du plan au cours de la troisième année suivant le premier audit programmé.

Audit de conformité : Audit effectué à la demande du préfet auprès du DSûT en vue d'établir une déclaration de conformité d'installation portuaire ou de port.

Audit de suivi : Audit dont la procédure est la même que celle de l'audit programmé. Toutefois, son objectif est de constater si les actions correctives relatives aux non-conformités décelées lors du dernier audit programmé ont bien été réalisées dans les délais prévus dans le plan d'actions, approuvé par le préfet.

Audit inopiné : Audit non programmé, qui peut être provoqué par un événement imprévu et effectué sans préavis ou avec un préavis très court. Il est limité dans l'étendue de ses

vérifications : on ne vérifie pas les aspects formels ou les infrastructures mais davantage la qualité de la mise en œuvre opérationnelle.

Auditeur : Personne ayant les compétences nécessaires et une qualification reconnue pour être habilitée par la DGITM à effectuer les audits. Les compétences nécessaires consistent en des qualités personnelles et une capacité démontrées à appliquer des connaissances et des aptitudes. Il existe deux types d'auditeurs : l'auditeur temps-plein qui est nommé auditeur national de sûreté portuaire et qui sera le chef de mission de l'audit, et l'auditeur volontaire, co-auditeur de l'auditeur temps-plein. En outre, l'art. L. 5332-7 prévoit que l'activité d'auditeur puisse être exercée par le personnel d'un OSH.

Audité : L'autorité portuaire ou l'exploitant. L'organisme de sûreté habilité et l'organisme de formation pourront être également audités.

Autorité compétente : autorité nommée par le Gouvernement pour coordonner, mettre en œuvre et surveiller l'application des mesures de sûreté prescrites par les exigences réglementaires en ce qui concerne les navires, les ports et les installations portuaires. Il s'agit en France de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) comprenant la DST/DSûT la DST/PTF et la DAM/SM.

Autorité portuaire : Autorité responsable des questions de sûreté à terre dans un port donné.

CE : Commission européenne.

CLSP : Comité Local de Sûreté Portuaire.

Code ISPS : (*International Ship and Port Facility Security Code*) Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires. Sa partie A représente les obligations tandis que la partie B consiste en des recommandations, dont certaines ont été rendues obligatoires au niveau européen par le Règlement (CE) 725/2004. Le Code ISPS, annexe 2 du Règlement, est applicable depuis le 1^{er} juillet 2004.

Compétences : Qualités personnelles et capacités démontrées à appliquer des connaissances et des aptitudes.

Conclusions d'audit : Résultats d'un audit fournis par le chef de mission après avoir pris en considération les objectifs de l'audit et tous les constats d'audit.

Constats d'audit : Résultats de l'évaluation par l'équipe d'audit des preuves d'audit recueillies, par rapport aux critères d'audit.

Convention SOLAS : (*Safety of life at sea*) Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Le Chapitre XI-2 « Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime » de la Convention SOLAS a été adopté par l'Organisation Maritime Internationale le 12 décembre 2002 et publié en France par le décret 2004-290 du 26 mars 2004.

CPM : Code des Ports Maritimes (comme cela a été le cas pour sa partie législative, sa partie réglementaire a vocation à être intégrée au Code des Transports).

CSN : centre de sécurité des navires.

Critères d'audit : ensemble de politiques, procédures ou exigences déterminées. Les preuves d'audit devront être en conformité avec les exigences réglementaires de sûreté internationales et nationales en vigueur ainsi qu'avec le plan de sûreté du port ou de l'IP lorsqu'il a été approuvé.

DAM : Direction des Affaires Maritimes de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer.

Déclaration de conformité : Le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située peut délivrer une déclaration de conformité de l'installation portuaire appropriée. Cette déclaration certifie que la conformité de l'IP avec les dispositions du Règlement (CE) 725/2004 a été vérifiée et que ladite IP est exploitée conformément au PSIP approuvé. Un modèle de ce document est disponible en appendice de la partie B du Code ISPS.

DGITM : Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer au sein du Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la Mer. C'est l'autorité maritime compétente au sens de l'article 2.7 du Règlement (CE) 725/2004. La DGITM a en charge l'ensemble des sujets relatifs aux transports terrestres et maritimes.

DoS : acronyme anglais désignant la Déclaration de sûreté. C'est un document contresigné dans des cas particuliers par le capitaine du navire ou l'ASN et l'ASIP afin de préciser les obligations incombant au navire, d'une part, et à l'IP, d'autre part, en matière de sûreté.

DST : Direction des Services de Transport de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer.

DSûT : Département de la Sûreté dans les Transports, a repris notamment les missions de la MSD.

Ecart : Constat d'audit révélant un non-respect des exigences réglementaires ou des dispositions du plan de sûreté approuvé. Les exigences en écart sont précisées et hiérarchisées en non-conformités majeures ou non-conformités simples et en remarques, les non-conformités devant être rectifiées prioritairement aux remarques.

Enregistrement : Formulaire informé, relatif à une procédure.

Equipe d'audit : Plusieurs auditeurs réalisant un audit. Un des auditeurs (l'auditeur temps-plein de préférence) est nommé chef de mission et sera alors le responsable de l'équipe d'audit. Cette équipe peut également être complétée d'auditeurs en formation et/ou d'observateurs.

ESIP : Evaluation de sûreté de l'installation portuaire.

ESP : Evaluation de sûreté portuaire.

Exploitant : Exploitant d'une installation portuaire ou d'un port, responsable notamment du plan de sûreté de son installation et de sa mise en œuvre.

HFDS : Haut Fonctionnaire de Défense et de Sécurité. Fonction exercée par le Secrétaire général du ministère. Le HFDS adjoint est chef du SDSIE.

Incident de sûreté : Tout acte suspect ou avéré, ou toute circonstance suspecte ou avérée, qui menace la sûreté de l'installation.

Infraction : Action ou comportement interdit par la loi et passible de sanctions pénales ou administratives : amende, peine d'emprisonnement, peines complémentaires, etc.

Installation portuaire : Cela désigne un emplacement tel que défini par le Représentant de l'Etat dans le Département où a lieu l'interface navire/port (terminal). En France, elle ne comprend généralement pas les zones telles que les zones de mouillage, les postes d'attente ou leurs abords à partir de la mer.

Installation : Installation portuaire ou Port.

Inspection de suivi : Elle a lieu après l'audit de suivi si les actions correctives qui auraient dû être réalisées à la date prévue dans le plan d'actions approuvé par le préfet n'ont pas été réalisées avant l'audit de suivi ou si elles n'ont démontré aucune progression. Le responsable de l'inspection de suivi est chargé de contrôler que lesdites actions correctives ont été mises en œuvre à la date de l'inspection. Dans le cas où un manquement à cette obligation est constaté, le rapport d'inspection pourra servir de fondement à l'élaboration de sanctions administratives décidées par le préfet.

IP : Installation portuaire.

ISSC : (*International Ship Security Certificate*)certificat de sûreté d'un navire, à valeur internationale et délivré par un Etat partie à la convention SOLAS ou une société de classification reconnue par l'Etat.

Manquement : Action de manquer à un devoir, à une loi, à une règle. On qualifiera de manquement le non-respect d'une loi ou d'un règlement, ou encore d'une procédure décrite dans le plan de sûreté de l'installation ou du port.

Manuel : Description générale d'une organisation, des interactions entre les différents processus.

MEDDTL : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et de la Mer.

MSD : Mission Sûreté Défense de la DGITM/DST, structure remplacée par DsûT en 2011.

NC : Voir Non-conformité.

NC maj : Voir Non-conformité majeure.

Non-conformité : Constat d'audit relevant une non-satisfaction, un écart à une exigence spécifiée par des textes réglementaires en vigueur ou encore des procédures contenues dans le plan de sûreté approuvé. La mise en œuvre du critère d'audit évalué est insatisfaisante.

Non-conformité majeure : Constat d'audit relevant une non-satisfaction, un écart à une exigence spécifiée par des textes réglementaires en vigueur ou encore des procédures contenues dans le plan de sûreté approuvé. La mise en œuvre du critère d'audit évalué est insuffisante ou inexistante. La non-conformité majeure remet en cause à elle-seule la sûreté du système et donc sa viabilité. Elle devra être résolue en priorité, dans les plus brefs délais car elle met en péril la sûreté de l'installation de manière certaine OU immédiate.

OSH : Organisme de sûreté habilité, tel que défini dans le code ISPS sous le vocable « organisme de sûreté reconnu ». Il désigne un organisme, ayant des compétences appropriées en matière de sûreté et une connaissance suffisante des opérations des navires et des ports, qui est habilité à mener, aux conditions de la réglementation française, une activité d'évaluation ou de vérification ou d'approbation ou de certification prescrite aux termes du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS ou de la partie A du Code ISPS. Les organismes de sûreté sont habilités selon l'arrêté du 26 juillet 2007.

PC : Voir point critiquable.

PF : Voir Point fort.

Point critiquable : Constat d'audit révélant des pratiques à risques ou actions restant à finaliser, sans écart avéré.

Point fort : Constat d'audit révélant une bonne pratique, qui répond bien aux exigences de la réglementation et aux mesures spécifiées dans le plan de sûreté approuvé.

Port : Abri naturel ou artificiel pour les bâtiments de navigation, muni des installations portuaires nécessaires à l'embarquement et au débarquement des marchandises et des passagers.

Préf. : Préfecture.

PREMAR : Préfecture maritime.

Preuves d'audit : enregistrements, énoncés de faits ou autres informations se rapportant aux critères d'audit et qui sont vérifiables. Ici, il s'agira notamment des documents de sûreté du port ou d'une installation portuaire. Les autres informations peuvent être celles recueillies lors de la visite du port ou de l'IP par constats visuels ou par entretiens de personnels présents sur le site.

Procédure : Manière spécifiée de réaliser une action, une activité.

Processus : Description d'un ensemble d'activités liées entre elles transformant des éléments d'entrée en éléments de sortie.

PSIP : Plan de sûreté de l'installation portuaire.

PSP : Plan de sûreté du port.

PTF : Sous-direction des Ports et Transports Fluviaux.

R : Voir Remarque.

REC : Voir recommandation.

Recommandation : Constat d'audit relevant des pistes d'amélioration face à un critère évalué.

Remarque : Dans ce type d'écart, le critère d'audit est mis en œuvre mais des lacunes dans la mise en œuvre du critère sont observées, révélant trop peu de pilotage ou de suivi. La remarque peut concerner un défaut dans la sémantique du plan de sûreté approuvé reflétant alors mal la pratique.

Sanction : Conséquence juridique entraînant une mesure répressive prévue par la loi et infligée par une autorité pour l'inexécution d'un ordre, ou le non respect d'un règlement, d'une loi. En fonction de la nature du droit qui a été violé, on distingue les sanctions civiles, les sanctions administratives et les sanctions pénales. Ce sont les deux dernières qui nous intéressent ici.

Sanction administrative : Sanction, indépendante de la sanction pénale, infligée par une autorité administrative, agissant dans le cadre de prérogatives de puissance publique, dans la mesure nécessaire à l'accomplissement de sa mission et assortie par la loi de mesures destinées à assurer la protection des droits et libertés constitutionnellement garantis.

Sanction pénale : Réponse de l'État contre l'auteur d'un comportement incriminé. Les sanctions pénales ne se distinguent des autres sanctions que par le fait qu'elles sont prévues dans le Code pénal et prononcées par une juridiction pénale. La peine applicable dépend de la qualification de l'infraction, en crime, délit ou contravention.

SC : Société de classification

SDSIE : Service de Défense, de Sécurité et d'Intelligence Economique. L'adjoint pour la mer du chef du service assure notamment les responsabilités de point de contact national pour la sûreté maritime.

SSAS : (*Ship Security Alert System*) Système d'alerte de sûreté du navire.

Système d'alerte de sûreté du navire : Cela désigne un système installé sur tous les navires (selon la Règle 6 du Chapitre XI-2 de la Convention SOLAS), 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 au point de contact de l'Etat du pavillon.

ZAR : Zone d'accès restreint. Une zone d'accès restreint est, sauf impossibilité technique avérée, créée dans toute installation portuaire dédiée à l'accueil de navires à passagers, à l'accueil de navires porte-conteneurs ou à l'accueil de navires pétroliers, gaziers ou transportant des marchandises dangereuses.

ZPS : Zone portuaire de sûreté au sens de l'article L. 5332-1 du code des transports : elle est délimitée par l'autorité administrative et comprend le port dans ses limites administratives et les zones terrestres contiguës intéressant la sûreté des opérations portuaires.

XVI/ Liste des textes réglementaires

Textes européens :

Règlement (CE) n° 725/2004 du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires

Directive européenne 2005/65/CE du 26 octobre 2005, relative à l'amélioration de la sûreté portuaire des ports

Règlement (CE) n° 324/2008 du 9 avril 2008 établissant les procédures révisées pour la conduite des inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté maritime

Textes généraux français :

Décret n° 2004-290 du 26 mars 2004 portant publication des amendements à l'annexe à la Convention Internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ensemble un code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS), adoptés à Londres le 12 décembre 2002 (1)

Décret sûreté portuaire 2007-476 du 29 Mars 2007 articles R 321-20 (ports) et R321-27 (installations portuaires)

Décret sûreté navire 2007-937 du 15 mai 2007 et ses arrêtés d'application

Circulaire 922 du 19 décembre 2003 relative au renforcement de la sûreté des installations portuaires

Textes français relatifs aux évaluations et aux plans de sûreté :

Arrêté du 22 avril 2008 définissant les modalités d'établissement des évaluations et des plans de sûreté portuaires et des installations portuaires

Circulaire du 18 novembre 2008 méthodologie de l'évaluation de sûreté

Textes français relatifs aux zones d'accès restreint :

Arrêté du 20 mai 2008 fixant la liste des équipements et systèmes intéressant la sûreté portuaire et maritime mis en oeuvre dans les zones d'accès restreint, tels que définis par l'article R. 321-41 du code des ports maritimes

Arrêté du 4 juin 2008 relatif aux conditions d'accès et de circulation en zone d'accès restreint des ports et des installations portuaires et à la délivrance des titres de circulation

Arrêté du 18 juin 2008 relatif à la délivrance d'un agrément nécessaire pour l'exercice de missions de sûreté ou d'une habilitation nécessaire pour l'accès permanent à une zone d'accès restreint

Textes français relatifs aux formations :

Arrêté du 5 décembre 2003 relatif à la délivrance d'une attestation de formation d'agent de sûreté de compagnie

Arrêté du 17 juin 2004 relatif à la délivrance de l'attestation de formation d'agent de sûreté de l'installation portuaire (formation de 32 heures)

Arrêté du 26 juin 2008 relatif à la délivrance du certificat d'aptitude aux fonctions d'agent de sûreté de l'installation portuaire

Arrêté du 23 septembre 2009 relatif à la formation des agents chargés des visites de sûreté (ACVS)

Arrêté du 12 mai 2011 relatif aux agréments des prestataires délivrant une formation professionnelle maritime

Autres textes français :

Arrêté du 27 octobre 2006 fixant la liste des ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements où l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est le représentant de l'Etat

Arrêté du 10 avril 2007 fixant la liste des ports mentionnée à l'article R. 321-15 du code des ports maritimes

Arrêté du 26 juillet 2007 relatif à l'habilitation des organismes de sûreté

Arrêté du 3 mars 2008 complétant l'arrêté du 10 avril 2007 fixant la liste des ports mentionnée à l'article R. 321-15 du code des ports maritimes

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



Direction générale des infrastructures, des transports et
de la mer
Direction des services de transport
Département de la sûreté dans les transports
Bureau de sûreté maritime et portuaire
Arche paroi Sud
92055 La Défense cedex
Tél. : 01 40 81 17 91
Fax : 01 40 81 73 49

www.developpement-durable.gouv.fr