



## Chapitre 10. GESTION DE LA SURETE (ISPS)

Les articles du présent chapitre sont pris en application de l'article 3-1 et 10 du décret n° 84-810 modifié du 30 août 1984.

### Article 130.35. Article 130.35 Généralités

1. Un navire battant pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à la convention SOLAS ou au code ISPS ne peut bénéficier d'un traitement plus favorable que celui réservé à un navire battant pavillon d'un Etat Partie à cette convention et à ce code. Il doit établir avec l'agent de sûreté de l'installation portuaire une déclaration de sûreté conformément aux stipulations de l'article 5 de la partie A du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.
2. Le certificat de gestion de la sécurité est délivré pour une période maximale de cinq ans à compter de la date d'expiration, hors prorogation éventuelle, du certificat existant.
3. La déclaration de sûreté est un document qui doit indiquer les mesures de sûreté requises qui pourraient être partagées entre une installation portuaire et un navire ou entre des navires, ainsi que la responsabilité de chacun.

### Article 130.36. Article 130.36 Plan de sûreté du navire

1. Chaque navire doit avoir à bord un plan de sûreté approuvé par l'Administration. La direction des affaires maritimes est l'administration compétente pour l'étude et l'approbation des plans de sûreté des navires du pavillon national. Le plan de sûreté du navire est approuvé par le Ministre chargé de la mer. Ce dernier vise un acte d'approbation qui atteste de la satisfaction aux dispositions de la convention SOLAS 74 chapitre XI-2 règles 4 et de la partie A9 du code ISPS et de l'annexe II au règlement CE 725-2004. Cet acte d'approbation doit être présenté à toute requête lors d'un contrôle par l'Etat du port.
2. Le plan de sûreté approuvé par l'Etat du pavillon est opposable à bord du navire à l'équipage, aux exploitants du port, aux avitailleurs et entreprises concourant à l'exploitation du navire et à toute personne autorisée à monter à bord du navire.
3. Les dispositions du plan de sûreté approuvé relatives à l'accès des visiteurs ne sont pas opposables aux agents de l'Etat et aux personnels des services de secours dans l'exercice de leurs missions de police, de contrôle douanier ou de sécurité. Les dispositions du plan de sûreté du navire ne peuvent faire obstacle à l'accès des pilotes. Il appartient au capitaine du navire et à la station de pilotage d'organiser l'embarquement du pilote en temps utile pour que la durée des divers contrôles effectués à son égard ne mette pas en cause la sécurité du navire.
4. Dans le cadre de l'approbation du plan de sûreté, l'étude est ouverte à compter de la délivrance du certificat provisoire de sûreté du navire. A ce titre, l'armateur de tout navire tenu de détenir un plan de sûreté remet au Ministre chargé de la mer :
  1. une évaluation de la sûreté de ce navire,
  2. un projet de plan de sûreté,
  3. un plan général du navire identifiant les zones d'accès restreint et le positionnement des boutons d'action du système d'alerte de sûreté du navire,
  4. une attestation compagnie » s'engageant à appliquer les mesures du Code ISPS A19.4.2
5. L'élaboration des plans de sûreté relève de la responsabilité des armateurs, propriétaires et exploitants des navires
6. En complément des dispositions du règlement CE 725-2004, le plan de sûreté de tout navire comporte les dispositions nationales suivantes :
  - a) Le niveau ISPS de sûreté relève de la décision du Premier Ministre. Le capitaine ne peut donc ni le relever, ni l'abaisser. Néanmoins, le capitaine peut de sa propre

- initiative, et en fonction de son évaluation personnelle de la menace, adopter des mesures de sûreté appropriées aux circonstances et supérieures au niveau de sûreté imposé par l'État du pavillon ou le compléter par des mesures spécifiques qu'il juge appropriées à une situation particulière.
- b) Le plan de sûreté du navire doit indiquer la fréquence retenue pour les audits sans dépasser deux ans. La prise en compte de la circulaire MSC 1217 de l'OMI est recommandée.
  - c) Les enregistrements sûreté doivent être conservés au moins deux ans à bord du navire.
  - d) Un organigramme des personnes chargées de la sûreté à bord du navire doit figurer dans le plan de sûreté du navire
  - e) des dispositions particulières relatives à l'accès des agents de l'Etat et des services de secours dans l'exercice de leurs missions de police, de contrôle douanier ou de sécurité.
7. Le plan de sûreté doit être conforme aux dispositions du chapitre XI-2 de la convention SOLAS, de la partie A du code ISPS et des mesures de la partie B du code ISPS rendues obligatoires par le règlement CE 725-2004. En complément le plan de sûreté peut prendre en compte des éléments périphériques qui participent à la sûreté globale du navire. L'évaluation de la sûreté du navire permet d'identifier ces points spécifiques liés aux activités du navire.
8. Sur avis conforme du Ministère de la défense, le navire classé sensible dispose d'un additif au plan de sûreté qui traite de la gestion de mesures de contre terrorisme maritime. Ce document comprend d'une part les éléments visant à préparer l'intervention de forces d'intervention et d'autre part la préparation de l'équipage pour faire face à cette menace. Cet additif est validé par le Ministère chargé de la mer. Un entraînement de l'équipage est réalisé au moins une fois par an afin de mettre en œuvre les instructions de contre terrorisme maritime appliqué au navire. Cette disposition est contrôlée lors de la certification du navire.
9. La délégation du contrôle des accès du navire par la compagnie à un opérateur extérieur (opérateur terrestre de la compagnie, installation portuaire...) doit impérativement être cadrée au travers d'un agrément entre le navire et les opérateurs en charge de la gestion de ce contrôle. Cet agrément entre les différentes parties permet d'identifier dans tous les cas et quel que soit le niveau de sûreté qui s'assure de ce contrôle afin de veiller à toute vulnérabilité d'accès au navire. Cette délégation doit disposer d'un caractère confidentiel car elle reprend des dispositions ayant un caractère d'accès limité au plan de sûreté du navire. Afin de cadrer cette délégation, les différentes parties prenantes doivent viser ce document. La prise en compte de cette délégation peut être réalisée au travers d'une déclaration de sécurité. Cette dernière doit être la plus complète possible afin d'identifier toutes les failles traitant de ce contrôle. Le plan de sûreté du navire doit matérialiser ce transfert de compétence entre le navire et le gestionnaire de contrôle du navire.
10. Tout amendement à une disposition essentielle du plan de sûreté approuvé d'un navire est soumis à l'approbation préalable du Ministre chargé de la mer. Les dispositions essentielles du plan de sûreté d'un navire battant pavillon français sont :
- a) Les mesures visant à empêcher l'introduction à bord d'armes, d'explosifs, de substances nocives ou dangereuses et d'engins destinés à être utilisés contre des personnes, des navires, des ports ou des installations portuaires,
  - b) L'identification des zones d'accès restreint à bord et les mesures visant à empêcher l'accès non autorisé à ces zones,
  - c) Les mesures visant à empêcher l'accès non autorisé au navire,
  - d) Les procédures permettant de faire face à une menace contre la sûreté du navire, y compris les dispositions permettant de maintenir les opérations essentielles du navire ou de l'interface entre le navire et l'installation portuaire,
  - e) Les procédures permettant au navire de passer sans perdre de temps aux niveaux 2 et 3 de sûreté,
  - f) Les procédures d'évacuation du navire en cas de menace contre la sûreté,
  - g) Les procédures de sûreté concernant les relations entre le navire et l'armateur, les autres navires, les organismes nationaux désignés pour être les points de contact définis au 6 de l'article 2 du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 et les autorités compétentes en matière de sûreté,

- h) Les procédures de sûreté concernant l'interface entre le navire et les installations portuaires,
- i) Les procédures concernant le maintien en condition opérationnelle du système d'alerte de sûreté du navire,
- j) L'additif de contre terrorisme maritime du plan de sûreté.

**Article 130.37. Article 130.37 Certificat de gestion de la sûreté**

1. Le certificat de gestion de la sûreté est délivré et renouvelé, après un audit, dans le cadre de l'article 29.3 du décret n° 84-810 modifié du 30 août 1984. Ce certificat de sûreté doit être délivré ou renouvelé uniquement lorsque le navire dispose d'un plan de sûreté approuvé et lorsque le navire est exploité conformément aux dispositions figurant dans le plan de sûreté du navire approuvé. Si un écart à ces dispositions est détecté, le certificat ne peut pas être délivré ou renouvelé. Le certificat de gestion de la sûreté est visé après audit entre la deuxième et la troisième date anniversaire de délivrance du certificat.
2. Un certificat de gestion de la sûreté provisoire peut être délivré : à des navires neufs au moment de la livraison ; lorsqu'une compagnie prend en charge l'exploitation d'un nouveau navire ; ou lorsqu'un navire change de pavillon. Ce certificat de gestion de la sécurité provisoire peut être délivré pour une période ne dépassant pas six mois par le chef de centre de sécurité ou son délégué et ceci après avis du Ministre chargé de la mer. Ce certificat provisoire ne pourra être renouvelé qu'après avis du Ministre chargé de la mer et en référence au code ISPS Article 19.4.5. La délivrance d'un certificat provisoire ne peut pas être déléguée à une société de classification habilitée.

**Article 130.38. Article 130.38 Certification nationale de gestion de la sûreté**

1. Sur la base d'une évaluation de la sûreté maritime réalisée au plus tous les 5 ans, les catégories de navires suivantes disposent d'une certification nationale de sûreté :
  - a. Navires roulier à passagers d'une jauge supérieure à 500 opérant une navigation nationale,
  - b. Navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes en vrac d'une jauge supérieure à 500 opérant une navigation nationale,
2. Le certificat de sûreté national répond à l'ensemble des règles de gestion du certificat de sûreté : délivrance, vérification, durée de validité, perte de validité.
3. Après avis du Ministre chargé de la mer, le navire opérant une navigation nationale n'est pas tenu de l'emport d'un système d'alerte de sûreté.
4. La formation de l'agent de sûreté du navire disposant d'un certificat national de sûreté est au moins équivalente à la formation relative à la gestion des tâches spécifiques liées à la sûreté. La formation des marins présents à bord du navire répond au moins à une familiarisation de sûreté délivrée par un organisme de sûreté habilité ou par l'agent de sûreté de la compagnie. Ce dernier doit disposer de la formation définie par l'arrêté du 5 décembre 2003 relatif à la délivrance d'une attestation de formation d'agent de sûreté de compagnie.
5. Pour un « quai », une « cale » ou un « embarcadère », la charge des mesures de sûreté sur ces emplacements des liaisons maritimes nationales est assurée par la compagnie en lien avec les autorités locales. Les dispositions de sûreté de ces emplacements sont matérialisées au niveau de l'évaluation et du plan de sûreté du navire.

**Article 130.39. Article 130.39 Gestion du matériel de sûreté**

1. L'armateur du navire informe le Ministre chargé de la mer dès lors qu'il se produit une défaillance du matériel de sûreté ou du système de sûreté du navire ou la suspension d'une mesure de sûreté qui compromettent l'aptitude du navire à être exploité aux niveaux de sûreté de 1 à 3. La notification doit être accompagnée des éventuelles mesures correctives proposées.

2. Le navire sous pavillon français qui dispose d'une citadelle doit intégrer une procédure au plan de sûreté du navire. Cette procédure est approuvée dans le cadre d'une approbation au plan ou lors d'une révision au plan.
3. En référence au règlement CE 725-2004 article 3.5, l'évaluation de la sûreté du navire doit traiter les dispositions relatives à la cyber sécurité du navire. Cette évaluation doit statuer au moins sur :
  - la cartographie logicielle et matérielle du navire,
  - la définition des éléments sensible du navire,
  - la gestion des vulnérabilités système,
  - l'évaluation doit formalisée les mesures adoptées par la compagnie en termes de protection des systèmes de communication et d'information au niveau du plan de sûreté du navire. Ces mesures portent sur le résultat de l'évaluation, le seuil de probabilité d'accident, les systèmes clés du navire, les conclusions d'ordres politique et techniques relative à la cyber sécurité du navire.

**Article 130.40. Article 130.40 Délégation d'une visite de certification de sûreté**

1. En référence à l'article 3.1 para III du décret 84-810, la délégation de certification sûreté d'un navire à un organisme de sûreté habilité est uniquement autorisée en raison du positionnement du navire dans une zone de conflits armés. Ces zones sont définies par le Ministère chargé des affaires étrangères. Cette délégation est soumise à validation du Ministre chargé de la mer.
2. Les organismes de sûreté habilité sont définis au niveau de l'Annexe 140-A.1 para 4.
3. Dans le cadre de cette délégation, les organismes de sûreté habilités délivrent, renouvèlent, visent et retirent le certificat de sûreté.
4. La délivrance d'un certificat provisoire et l'approbation d'un plan de sûreté ne sont pas délégués à un organisme de sûreté habilité.

**Article 130.41. Article 130.41 Port d'une arme par un agent de l'Etat à bord du navire :**

1. L'agent de l'Etat autorisé à porter une arme pour l'exercice de sa fonction, peut la conserver à bord du navire. L'équipage du navire n'est pas en droit de demander à l'agent de remettre son arme à feu lorsqu'il monte à bord. La présence à bord d'armes à feu appartenant à des pouvoirs publics, que ces armes aient été déclarées ou non lorsque les représentants de ces pouvoirs publics sont montés à bord du navire, ne peut pas être interprétée comme un manquement du navire à l'obligation de mettre en œuvre ou de maintenir des mesures de sûreté appropriées.
2. Lorsque l'agent de l'Etat disposant d'un port d'arme n'est pas dans l'exercice de sa fonction, il doit déclarer auprès de la compagnie le transport de son arme de service à bord du navire. Dans le cadre d'un voyage international, les dispositions du transport de l'arme s'appliquent au travers de la procédure de transport d'arme de la compagnie.
3. L'agent de l'Etat doit s'informer, lorsqu'il monte à bord du navire, des marchandises dangereuses ou des matières potentiellement dangereuses présentes à bord et s'il connaît mal les risques liés à ces matières, demander des conseils spécifiques sur les précautions à observer en matière de sécurité.

**Article 130.42. Article 130.42 Transport de marchandises dangereuses à bord d'un navire roulier à passagers par un véhicule privé ou un passager « piéton ».**

1. L'annexe 130-A.9 précise la liste des marchandises autorisées à être transportées par un véhicule à usage non commercial et par un passager piéton en référence à la prescription fonctionnelle 1.3.4 du code ISPS qui vise à empêcher l'introduction d'armes, de dispositifs incendiaires ou d'explosifs non autorisés à bord des navires.
2. La compagnie maritime doit informer le passager de la liste des marchandises dangereuses autorisé d'emport dans son véhicule et bagage. Cette information doit être formalisée lors de l'achat du titre de navigation et sur le lieu d'embarquement.
3. Le transport d'une arme à bord du navire est soumis à une déclaration préalable du passager auprès de la compagnie. Cette dernière applique la procédure de transport d'arme déclarée. Cette procédure est validée par l'administration. La cohérence des mesures prises par l'exploitant de l'installation portuaire et par la compagnie est garantie par un protocole mutuel. Cette procédure reprend au moins les éléments suivants :
  - 1) Type d'armes autorisées à être embarquer,
  - 2) Stockage à bord : mesures de protection, inventaire. Ces articles ne sont acceptés à bord que s'ils sont soit placés dans un local sécurisé ou soit dans un véhicule verrouillé transporté dans le pont garage, fermé au moment de l'appareillage après examen visuel du personnel de bord.
  - 3) Responsabilité de la gestion des armes à bord du navire,
4. Une fois en mer, l'accès au pont garage est interdit à un passager. L'espace garage est verrouillé et accessible uniquement à l'équipage du navire dans le cadre de la gestion de la sécurité du navire.