



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

SÛRETÉ DES SERVICES MARITIMES INTÉRIEURS

**RECOMMANDATIONS DESTINÉES AUX OPÉRATEURS EXPLOITANT DES NAVIRES
EN NAVIGATION NATIONALE A MOINS DE 20 MILES DES CÔTES
ET LEURS SITES TERRESTRES D'ACCUEIL**



I PRÉAMBULE

La France a mis en place un dispositif, pour assurer la sûreté des navires et des installations portuaires qui les accueillent, conçu pour répondre de manière efficace et proportionnée aux risques identifiés. Ce dispositif s'appuie sur un ensemble de dispositions adossées aux conventions internationales.

Le chapitre XI-2 de la convention SOLAS et le code ISPS qui en découle forment ainsi le socle de la sûreté portuaire et maritime, repris et étendu par le règlement européen (CE) n°725/2004 et les textes nationaux. Ce socle réglementaire ne concerne toutefois que certains navires - navires à passagers et navires de charge de plus de 500 unités de jauge - effectuant des trajets internationaux ou nationaux à plus de 20 milles des côtes et les installations portuaires qui les accueillent. Il implique notamment des mesures de sûreté renforcées s'agissant des installations portuaires accueillant des navires à passagers (création obligatoire de zones à accès restreint).

Sous certaines conditions, le règlement communautaire permet aux Etats membres d'étendre une partie de ses dispositions à certains services maritimes intérieurs – navires et sites terrestres d'accueil – opérés à moins de 20 milles des côtes. Il reste que pour la majorité des services maritimes intérieurs, il n'existe pas d'obligations internationales en matière de sûreté pour les navires et sites terrestres d'accueil concernés qui, au demeurant, sont très souvent librement accessibles au public pour d'autres activités nautiques (plaisance, pêche, etc.) et au niveau desquels la création de zones à accès restreint serait disproportionnée au regard de leurs caractéristiques physiques.

Mais l'exclusion du strict domaine défini par le code ISPS ne permet pas de conclure à l'absence totale de menaces : navires à passagers, navires transporteurs d'hydrocarbures ou de produits chimiques, ainsi que leurs sites terrestres d'accueil, sont susceptibles de présenter des vulnérabilités qu'il convient de prendre en compte.

Aussi est-il nécessaire pour les opérateurs concernés, en étroite cohérence avec les autorités terrestres, de connaître leurs vulnérabilités, notamment celles de leurs navires, des menaces et des scénarios par lesquelles ces dernières peuvent se matérialiser, afin d'établir un socle minimal de mesures de sûreté permettant de se préparer et de réagir au mieux le cas échéant.

III SERVICES MARITIMES INTERIEURS CONCERNÉS

III.1 Navires

III.1.1 Statut

Sont potentiellement concernés par le présent guide les navires, autres que les navires à passagers de la classe A (au sens de l'article 4 de la directive 98/18/CE du Conseil européen du 17 mars 1998), opérant des services maritimes intérieurs à moins de 20 miles des côtes, entre des sites visés au III 2.

III.1.2 Typologie

Quatre catégories¹ principales de navires sont concernées :

- 1^{ère} catégorie : navires rouliers à passagers, embarquant des passagers et des véhicules sur des liaisons entre le continent et des îles ou inter-îles (outre-mer);



- 2^{ème} catégorie : navires de types vedettes à passagers, embarquant des passagers à l'occasion de promenades touristiques, sur des dessertes locales, etc. entre deux sites du continent, entre continent et îles ou inter-îles(outre-mer);



- 3^{ème} catégorie : bacs embarquant passagers et véhicules dans l'estuaire d'un fleuve, entre deux berges, en aval de la limite transversale de la mer, ou assurant des liaisons inter-îles;



¹ Cette dénomination ne renvoie à aucune catégorie réglementaire ; elle n'a pas de sens juridique.

2. Son emplacement

Parmi les configurations possibles, il y a lieu de distinguer entre :

- a) Les interfaces « terre/navire » situées sur le continent avec, parmi elles, celles situées dans un port ISPS (*) et celles situées sur le continent hors d'un port ISPS ;
- b) Les interfaces « terre/navire » situées sur des îles.

Le fait insulaire pose en effet des difficultés liées au manque de personnel disponible ainsi, bien souvent, qu'au manque d'espace pour matérialiser par une clôture les contours des sites d'embarquement, s'agissant en général de cales à usagers multiples. Les usagers habituels des interfaces et les riverains contribuent d'autre part à la surveillance de « l'espace portuaire ».

(*) Dans le cas particulier des navires assurant des services de la 4^{ème} catégorie, lorsqu'ils ne sont pas accostés à leur site d'attache, deux situations sont à distinguer :

- Soit ils sont à quai dans une installation portuaire « ISPS » et les dispositions de son PSIP² s'appliquent ;
- Soit ils sont à couple de navires soumis au code ISPS qu'ils ravitaillent et, dans ce cas, l'interface navire-navire est régie par les dispositions contenues dans le plan de sûreté de ces navires, éventuellement complétées d'une Déclaration de Sûreté comme prévu au paragraphe A/5.4.4 du Code ISPS.

² Plan de sûreté de l'installation portuaire

En résumé :

$$\text{RISQUE} = \text{MENACE} \times \text{IMPACT} \times \text{VULNERABILITE}$$

IV.3 Principes fondamentaux pour la mise en place de la sûreté

Les objectifs essentiels d'un dispositif de sûreté d'une liaison maritime peuvent être résumés ainsi :

- Mesurer les risques
- Mettre en place un dispositif de prévention adapté
- Se préparer à réagir

En outre, une politique de sûreté conçue pour répondre efficacement aux trois objectifs doit nécessairement inclure trois types de composantes :

- Organisationnelles
- Techniques et opérationnelles
- Humaines

Autrement dit, un objectif ne peut être atteint que par la combinaison judicieuse de règles d'organisation, de moyens techniques et opérationnels et de moyens humains.

Exemple :

L'efficacité du contrôle des accès à bord du navire et de la surveillance reposent sur :

1. Une identification précise des responsabilités au sein de la compagnie (organisation interne) pour la mise en œuvre de cette disposition, la coopération avec les autorités à terre (exploitant portuaire, gendarmerie, préfecture, etc.) : **organisation**
2. Des procédures claires (mise en œuvre des contrôles, fréquence des actions de surveillance, zones couvertes, etc.) et du matériel si nécessaire (éclairage pour les contrôles nocturnes, registres, etc.) (**moyens opérationnels et techniques**)
3. Du personnel sensibilisé à la sûreté, au fait des risques et formé à l'exercice de ses tâches (**moyens humains**)

Etape 2 : mise en place du dispositif de sûreté

Au minimum, le dispositif de sûreté, modulé par les conditions particulières mentionnées précédemment, devrait comporter :

- 1- Une organisation adaptée, tant à terre qu'à bord du navire
- 2- L'identification des zones sensibles et les mesures d'accompagnement (signalétique, gestion des clés, etc.)
- 3- Des mesures visant à empêcher l'introduction à bord d'armes, **de dispositifs incendiaires ou d'explosifs non autorisés ...**
- 4- Des procédures relatives à l'interface terre-navire
- 5- Une description des rôles de chacun vis-à-vis de la sûreté
- 6- Des procédures de sensibilisation et de formation du personnel, y compris au repérage d'activités suspectes
- 7- Des procédures pour la conduite d'entraînements
- 8- Des procédures d'alerte et de communication avec les autorités en cas d'incident de sûreté
- 9- Des procédures d'urgence : recherche d'engin suspect, recherche de clandestin, plan d'évacuation

Le socle de mesures

Les principales mesures recommandées pour assurer la sûreté des services maritimes intérieurs objets de ce guide peuvent consister à :

1- Prendre toutes mesures appropriées :

- a) **De protection du navire et, dans la mesure du possible, du site terrestre d'accueil** aux fins d'empêcher :
 - i. L'introduction à bord du navire d'armes, d'engins explosifs ou de dispositifs incendiaires;
 - ii. L'accès au navire de personnes non autorisées (protection périmétrique, si possible, pour les sites sur le continent, vidéo protection, surveillance humaine, autre mesures alternatives, etc.), avec des mesures adaptées de protection hors exploitation (notamment la nuit) ;
- b) **D'information et de sensibilisation** - par affichage et messages oraux / sonores / vidéos - **des passagers** quant à :
 - i. L'interdiction d'introduire à bord du navire des objets interdits ou dangereux sans autorisation au-delà d'un seuil de déclaration fixé (quantités de produits inflammables, d'essence ou de combustibles dans un véhicule, nombre et volume de bouteilles de gaz pour camping, armes de loisirs, etc.)
 - ii. La conservation auprès de soi de ses bagages ou, le cas échéant, à la présentation à tout moment d'un document d'identité ;
- c) **D'information du personnel** quant à l'état de vigilance à maintenir en permanence par rapport aux risques particuliers pour la sûreté et aux bons réflexes et procédures en cas de doute, de détection de comportements suspects, ou d'incidents (individu, bagage/colis, véhicules suspects), plus particulièrement en haute saison, avec, si possible, des exercices et des entraînements simples mais réguliers. Compte tenu du sens de circulation des approvisionnements, cette vigilance est à maintenir davantage à l'embarquement à destination des îles que dans le sens inverse.

VI FICHES THÉMATIQUES

Les fiches thématiques proposent de manière synthétique une série de recommandations destinées aux opérateurs (compagnies maritimes comme collectivités territoriales) pour la mise en place de règles de sûreté à bord des navires et sur les sites d'accueil terrestres. Elles traitent **sous une forme simplifiée** des objectifs-clés de sûreté.

Chaque fiche thématique porte sur un aspect-clé de la sûreté, considéré comme indispensable à l'établissement d'un minimum de protection.

Par nature, ces recommandations destinées aux navires et aux sites terrestres d'accueil conservent une portée générale. En fonction des capacités organisationnelles, techniques, financières et humaines de l'opérateur, elles doivent en définitive poursuivre les objectifs suivants : **prévenir, dissuader, anticiper, alerter, retarder tout acte illicite intentionnel.**

La pertinence et la forme pratique de chacune de ces recommandations doit s'apprécier au cas par cas, en fonction des particularités de la liaison maritime - particularités locales, particularités d'exploitation, de navigation, d'environnement sécuritaire, social, des moyens disponibles, etc. – avec une application qui soit la plus adaptée possible aux conditions décrites au V.2

Liste des fiches thématiques:

Fiche 1	Établir une organisation adaptée
Fiche 2	Établir et appliquer des règles d'import des armes déclarées et des marchandises dangereuses
Fiche 3	Contrôler les accès à bord des navires
Fiche 4	Empêcher l'introduction d'articles interdits
Fiche 5	Sensibiliser le personnel sur les activités et comportements suspects
Fiche 6	Veiller à la protection des zones sensibles du navire
Fiche 7	Anticiper les événements grâce aux exercices
Fiche 8	Alerter les services compétents en cas d'incident de sûreté
Fiche 9	Veiller à la sécurité des systèmes d'information

Ces fiches figurent dans la suite du document.

FICHE 2 ÉTABLIR ET APPLIQUER DES RÈGLES D'EMPORT DES ARMES DÉCLARÉES ET DES MARCHANDISES DANGEREUSES

PARTIE I: LES ARMES

1. Les armes à feu dans la législation française

Les armes sont classées en quatre catégories en fonction de leur dangerosité. À chaque catégorie correspond un régime administratif d'acquisition et de détention (interdiction, autorisation, déclaration, ou détention libre).

- 1- Arme à feu ou arme de guerre de catégorie A: interdiction sauf dérogation
- 2- Arme de catégorie B (soumise à autorisation)
- 3- Arme de catégorie C (soumise à déclaration)
- 4- Arme de catégorie D (en vente libre)

L'ensemble des dispositions relatives à ce régime administratif figure dans le Code de la sécurité intérieure, au Titre Ier du Livre III. Pour une description détaillée de ce régime, on pourra consulter le site suivant :

<https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/N287>

Les dispositions ci-dessous ne s'appliquent pas aux agents de l'État autorisés à porter une arme pour l'exercice de leur fonction, qui doivent, s'ils embarquent, signaler la présence de cette arme au capitaine du navire.

2. Procédures liées à l'emport d'armes déclarées à bord du navire

Le transport d'une arme à bord des navires devra faire l'objet d'une déclaration de la part du passager auprès de la compagnie du navire. Cette dernière établit à cet effet une procédure d'arme déclarée à bord, qui décrit au minimum les éléments suivants :

- **Type d'armes** autorisées à être embarquées
- **Stockage à bord** : mesures de protection, inventaire.
Ces articles ne sont acceptés à bord que s'ils sont, soit placés dans un local sécurisé, soit dans un véhicule verrouillé transporté dans le pont garage, fermé au moment de l'appareillage après examen visuel du personnel de bord.
- **Responsabilités** dans la prise en charge des armes à bord du navire.

Cette procédure devrait être validée par l'Administration.

PARTIE II: LES MARCHANDISES DANGEREUSES

1. Dispositions réglementaires

Liste des marchandises autorisées

L'annexe 130-A.9 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 précise la liste des marchandises autorisées à être transportées par un véhicule à usage non commercial et par un passager piéton.

Information du passager

En référence à l'article 130.42, point 2 du même règlement, la compagnie maritime doit informer le passager de la liste des marchandises dangereuses autorisées d'emport dans son bagage. Cette information doit être formalisée lors de l'achat du titre de navigation et sur le lieu d'embarquement. Cette information vise à empêcher l'introduction d'armes, de dispositifs incendiaires ou d'explosifs non autorisés à bord du navire.

<p>Gaz de pétrole GPL</p> 	<p>Seul un véhicule du constructeur est autorisé à transiter sur un navire</p>
<p>Essence/diesel</p> 	<p>Un jerrican approuvé ne dépassant pas 5 litres et en bon état est autorisé par véhicule. Les jerricans vides et non dégazés ne sont pas autorisés.</p>
<p>Extincteur</p> 	<p>Le transport d'extincteur par véhicule ne doit pas dépasser le poids de 5 kg.</p>
<p>Matériel de plongée</p> 	<p>Le transport de bouteille de plongée est soumis à déclaration auprès de la compagnie. Aucun transport connexe de type classe 2.1, classe 3 n'est autorisé avec une bouteille de plongée. Un maximum de 2 bouteilles de secours et d'une bouteille de plongée par place dans le véhicule est autorisé (exemple : un véhicule de 5 places est autorisé à transporter 7 bouteilles au plus). Le format d'une bouteille répond à un volume intérieur en eau de 10 litres contenant un gaz de type UN1002, UN1072, UN3156.</p>
<p>Oxygène médical</p> 	<p>Le transport à usage médical de bouteilles d'oxygène est autorisé sous couvert d'une ordonnance d'un médecin.</p>
<p>Feux d'artifice</p> 	<p>Le transport de feux d'artifice à bord du navire est soumis à déclaration auprès de la compagnie. Le véhicule privé à usage non commercial doit transporter ce type de marchandises dans son emballage d'origine. Le poids de cette marchandise ne doit pas dépasser 5 Kg.</p>
<p>Pyrotechnie et gilet flottant</p>	<p>Le transport de ce type de matériel est autorisé dans les quantités suivantes (par véhicule) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 6 gilets flottants • 6 feux à main

FICHE 3 CONTRÔLER LES ACCES A BORD DES NAVIRES

1. Objectif :

Le contrôle des accès, souvent réalisé à terre, à la coupée du navire, vise, d'une part, à empêcher l'accès de toute personne non autorisée au navire et aux zones sensibles, et d'autre part, à empêcher l'introduction d'armes, de dispositifs incendiaires ou d'explosifs non autorisés à bord du navire.

2. Rôle de sûreté du membre d'équipage chargé du contrôle de l'accès au navire :

Le rôle de ce(s) membre(s) d'équipage est essentiel car il(s) doit(vent) être en mesure d'alerter le commandant de tout fait anormal ou suspect visant la sûreté du navire. Son(leur) action devrait consister à s'assurer d'une part de l'identification des personnes ayant accès au navire et d'autre part qu'aucun produit interdit ne pénètre à bord du navire

Pour mener à bien cette action, le membre d'équipage peut - sous l'autorité et à la demande du capitaine - demander à une personne d'ouvrir son bagage à main afin de l'inspecter visuellement avec le consentement de la personne. Ce cas doit être réservé à des situations jugées par le capitaine comme urgentes et impérieuses.

Dans tous les autres cas, **ce type de contrôle ne peut être réalisé que par du personnel agréé**, dans les conditions définies par le code des transports. Il est donc préférable de définir une organisation des contrôles telle qu'elle puisse être effectuée à terre par du personnel disposant des autorisations nécessaires. Cet objectif peut être atteint via une convention de délégation avec les services portuaires ou via le recours à un prestataire agréé.

En aucun cas un membre d'équipage ne peut procéder à la fouille physique d'un bagage mais il peut interdire l'accès au navire en cas de doute et ceci en concertation avec le commandant.

3. Points d'accès :

Le contrôle et la surveillance des points d'accès du navire permettent de réduire les possibilités d'accès de personnes non autorisées. Dans la mesure du possible, le navire devrait disposer d'un seul point d'accès : la coupée. Lorsque le navire est à quai, les moyens possibles d'accès du côté « mer » sont identifiés et, dans la mesure du possible, neutralisés. Par exemple, les portes d'accès au niveau pont sont fermées, les aussières non utilisées sont ramassées.

4. Embarquement des passagers :

Compte tenu du type d'exploitation du navire et en fonction de l'évaluation locale de la menace, tout passager embarquant à bord d'un navire devrait être identifié via un titre d'embarquement. A leur arrivée à bord, les passagers sont guidés vers leur zone dédiée. Les passagers qui refusent ou qui ne sont pas en mesure de s'identifier via son ticket d'embarquement et/ou de définir le motif de leur visite se voient refuser l'accès à bord (Code des transports – article L. 5421-1). La tentative d'accès sans motif devrait être rapportée auprès de la compagnie et aux autorités compétentes.

5. Identification du personnel extérieur (autre que passager)

Toute personne embarquant/débarquant du navire devrait être identifiée. Les personnes qui refusent ou qui ne sont pas en mesure de s'identifier et/ou de définir le motif de leur visite devraient se voir refuser l'accès à bord du navire et leur tentative d'accès sont rapportées auprès de la compagnie et aux autorités compétentes.

FICHE 4 EMPÊCHER L'INTRODUCTION D'ARTICLES INTERDITS

1. Objectifs

Un des objectifs essentiels de la sûreté portuaire et maritime est d'empêcher l'introduction à bord du navire de tout objet pouvant être employé pour commettre un acte illicite intentionnel: arme, dispositif incendiaire ou explosifs (autres que ceux autorisés)

Les vecteurs d'introduction possibles sont :

- les personnes : membres d'équipage, employés de bord, passagers, prestataires, livreurs, etc.
- les marchandises : fret (conteneurisé ou pas), marchandises à bord des véhicules, fournitures de bord, avitaillement, etc.
- les véhicules, à usage privé ou commercial

2. Principes de prévention :

1. Connaissance des personnes et des articles qui montent à bord du navire
2. Mise en œuvre de moyens – humains et techniques – de détection des articles prohibés

3. Mise en œuvre

La charge des mesures de sûreté du site terrestre d'accueil est assurée par la compagnie en lien avec les autorités locales et notamment les forces de sécurité intérieure (gendarmerie maritime, gendarmerie départementale et police nationale) lorsque le navire est exploité au départ et à l'arrivée d'une installation non certifiée en matière de sûreté ([Règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987, article 130.38.5](#)).

Dans les installations portuaires, les contrôles à terre sont effectués par l'exploitant de l'installation au niveau de la gare maritime (si elle existe). Pour les contrôles qui incombent à la compagnie, une convention peut être établie avec l'exploitant terrestre pour déterminer la répartition des tâches effectuées par chaque partie.

Les opérations impliquant une inspection des personnes – visuelle ou par palpation de sécurité – ainsi que l'ouverture des bagages ne peuvent être effectuées que par du personnel disposant des agréments nécessaires, tels que définis dans le Code des transports.

Dans le cas général – sauf cas d'urgence impérieuse – ces tâches ne peuvent être effectuées par les membres d'équipage du navire concerné. En mer, en cas de nécessité majeure, le capitaine peut ordonner la fouille de bagages. Dans ce cas, le propriétaire est présent, l'action est si possible enregistrée. Au moins deux personnes du bord participent à la fouille.

4. Objet des contrôles

Le contrôle des personnes s'effectue au travers de la vérification cohérence entre une pièce d'identité et une autorisation d'accès au navire (liste OMI pour les passagers, autorités attendues à bord...). Pour la détection des objets prohibés, le contrôle peut inclure (**sous réserve du respect des dispositions légales applicables**) :

- Une inspection visuelle ; ou
- Une palpation de sécurité

Le contrôle des bagages accompagnés s'effectue :

- Par la mise en cohérence de l'étiquetage du bagage avec l'identité de son propriétaire ; et
- Par inspection visuelle sur bagage ouvert ; ou
- Au moyen d'une fouille du bagage ; ou
- L'examen à l'aide d'un appareil radioscopique au passage en gare maritime d'embarquement.

En principe les bagages ne sont contrôlés qu'une seule fois (coordination navire/terre)).

En cas de doute sur le contenu d'un bagage, ce dernier peut être vérifié par l'agent chargé du contrôle après accord du propriétaire. En cas de refus, l'accès à bord du bagage et de son propriétaire peuvent être refusés.

FICHE 5

SENSIBILISER LE PERSONNEL SUR LES ACTIVITÉS ET COMPORTEMENTS SUSPECTS

1. Accroître la vigilance et le sens de l'observation :

La sûreté est l'affaire de tous. Qu'il s'agisse des membres d'équipage ou des autres personnes employées à bord, jusqu'aux passagers, la vigilance et l'éveil aux questions de sûreté sont essentielles.

Il importe d'avoir des idées simples mais claires sur ce qui doit éveiller l'attention et renforcer la vigilance. Dans la plupart des cas, un acte illicite intentionnel se prépare. Cette phase de préparation peut se révéler par des signes parfois ténus, auxquels il faut savoir prêter attention, sans excès ni précipitation.

Il s'agit la plupart du temps d'activités telles que :

- Le recueil de renseignements de toutes natures sur le navire et son environnement
- L'observation du site : prise de photos du navire, accès au navire et à la billetterie
- La recherche de complicité interne à la compagnie et la rétribution d'informateurs

2. Indices requérant l'attention :

Il n'y a pas de profil type – ni physique, ni social, ni comportemental - mais uniquement des signes ténus qui, surtout lorsqu'ils se présentent de manière répétée ou qu'on les retrouve rassemblés en un certain lieu ou par une certaine personne, doivent retenir l'attention.

On s'attache à une combinaison de critères plutôt qu'à des éléments séparés, et notamment :

- La réponse physiologique (stress, angoisse, trouble)
- La réaction émotionnelle (peur, colère)
- Le discernement (mise en place d'une tactique d'évitement du contrôle, de dissimulation d'objet).

Un acte illicite intentionnel représente un enjeu qui peut être très élevé pour celui qui va le commettre. Il est parfois possible de repérer des réactions spécifiques au niveau d'un individu ou d'un groupe de personnes. Dans un contexte bien établi, les indicateurs d'un comportement atypique potentiellement malveillant peuvent être les suivants :

- Nervosité excessive
- Questionnement insistant sur l'organisation du navire, ses caractéristiques techniques, sur la navigation, etc.
- Propos ou action incohérente
- Individu retrouvé dans une zone sensible
- Repérage par la prise de photos hors du cadre touristique ou professionnel (par exemple : prise de photos des opérations de contrôle)
- Refus de se plier aux contrôles de sûreté ou d'identité, attitude fuyante, tendance à se dissimuler, à échapper aux regards ;
- Présentation de faux papiers, faux documents, faux rendez-vous
- Usurpation de fonction et d'identité
- Pression sur le personnel à la coupée
- Incohérence entre le comportement de la personne et sa destination

Il est nécessaire que l'équipage du navire demeure attentif et conserve un regard sur le public qui intègre le repérage des signes qui viennent d'être décrits. Ceci doit se faire dès l'accueil du public, au moment de la vente des billets, lors des échanges avec les clients sur le voyage envisagé, etc.

L'attitude au moment de l'embarquement est un aspect à considérer avec attention.

3. Signaler une atteinte possible à la sûreté:

Tout comportement suspect doit être signalé sans délai à la compagnie (selon un canal déterminé à l'avance – d'où l'importance de la préparation). Ces éléments croisés au niveau de la compagnie permettent d'engager si nécessaire une action auprès des services de police ou de gendarmerie.

Dispositifs de verrouillage des accès

Grille aux fenêtres	
Points d'eau	
Mise en place d'une grille	
Verrouillage d'une porte	
Protection d'un accès sensible	
Verrouillage du puits de chaîne	

FICHE 7 ANTICIPER LES ÉVÉNEMENTS GRÂCE AUX EXERCICES

EXERCICES

1. Objectif

Pour s'assurer que les mesures de sûreté sont comprises et seront, le cas échéant, appliquées efficacement, il est indispensable pour l'équipage de s'y exercer. Les exercices sont aussi l'occasion de mettre en évidence les défauts du système et d'y apporter des améliorations.

2. Modalités des exercices

Remarque : nous ne reprenons pas ici la distinction faite par le Code ISPS entre entraînements et exercices.

IMPORTANT : Un exercice se définit comme une mise en situation d'un aspect particulier de la sûreté. Aucun exercice ne doit être organisé sans être associé à des mesures précises supposées connues du bord. Chacune des situations décrites dans le paragraphe 3 devrait faire l'objet d'une fiche de procédure. C'est la mise en application de ces fiches de procédures qui constitue l'objet de l'exercice.

Un exercice se caractérise par :

- Le thème qu'il met en situation : mesure(s) de sûreté concerné(es), type de menace considéré
- Sa durée
- La(les) partie(s) du navire où il se déroule
- Les personnes impliquées : équipage seulement ou participants extérieurs (représentants de la compagnie, autorités locales)

Un exercice se fait sous l'autorité du commandant – ou de la personne qu'il a désignée comme responsable des questions de sûreté à bord.

Il doit toujours faire l'objet d'un bilan (oral ou écrit) et être consigné dans un registre de bord.

Au moins un exercice devrait être réalisé par semestre, en tenant compte de l'organisation de la compagnie (taux de rotation de l'équipage).

3. Exemples de mises en situation

- Recherche de colis suspect à quai ou à bord
- Menace par téléphone
- Evacuation du navire à quai
- Mise en œuvre d'une procédure particulière
- Contamination de l'eau ou de l'air

Ces exemples peuvent être complètement mis en situation par le bord, sans qu'il soit nécessaire d'impliquer des représentants extérieurs. Pour des mises en situation telles que le détournement du navire ou la prise d'otages, l'exercice ne pourra se faire de manière réaliste sans le concours d'autorités extérieures.

PROCÉDURES D'URGENCE

1. Objectif

L'objectif des procédures d'urgence est de préciser les actions à effectuer en cas d'occurrence d'une des situations de sûreté retenues comme crédibles pour le navire.

2. Forme et contenu des fiches

Elles se présentent généralement sous la forme de fiches-réflexes ou de logigrammes. Elles doivent être rédigées simplement de sorte à être comprises par tous. Elles sont rédigées en tenant compte aussi précisément que

(Exemple d'un navire à passager)

- **Cabines** : côté et dessous des tiroirs, entresol et dessous des meubles, couchette, lavabo, armoire, conduit de ventilation, faux plafond
- **Sanitaires** : lavabos, toilettes, ventilation, placards, plafond
- **Coursives** : conduit, gaine, grilles, extincteurs, plafond
- **Cuisine** : four, frigo, arrière de l'appareil, extincteurs, plancher technique
- **Machine** : sous plaque, support de machine, puisard, échappée, conduite de ventilation, coffre
- **Pont** : roofs, treuils, puits aux chaînes, cordage, locaux de peinture, bosco, cales, embarcations

FICHE 9 VEILLER A LA SÉCURITÉ DES SYSTÈMES D'INFORMATION

1. Principes

Les navires sont de plus en plus dépendants de systèmes informatiques pour leur fonctionnement et pour la sécurité de la navigation. Un navire de commerce peut comporter plusieurs systèmes conçus notamment pour la sécurité (exemple : système de protection incendie), pour la gestion de la cargaison ou encore pour la propulsion et la navigation.

Les échanges d'information sont de plus en plus nombreux avec les systèmes de gestion du trafic maritime, entre les navires, entre le navire et la compagnie, le port, etc. Ces échanges sont par nature des portes d'entrée possible pour des attaques informatiques.

L'objectif de la cybersécurité est de se prémunir contre les attaques pouvant viser les systèmes critiques des navires, c'est-à-dire les systèmes intervenant dans les fonctions essentielles :

- Navigation (passerelle) : ECDIS, GPS, AIS, VDR, Radar/ARPA
- Plate-forme : propulsion, carburant, manœuvre
- Communication : navire-navire, mer-terre
- Alerte : détection d'incendie, de montée d'eau, etc.
- Gestion de la stabilité (ballastage), de la cargaison (y compris, à terre, les systèmes de planification du chargement)

2. Failles courantes de cybersécurité

Organisationnelles

- Pas de responsabilités clairement établies en matière de cybersécurité
- Mauvaise gestion des accès aux postes
- Pas de contrôle des sous-traitants
- Pas de procédures de crise et de reprise d'activité, pas de redondance ou de sauvegardes

Humaines

- Ignorance des risques
- Négligence dans l'emploi des moyens informatiques

Technique

- Pas d'anti-virus ou pas à jour (sur des postes reliés à internet)
- Réseaux techniques et de vie courante pas séparés
- Pas de sécurisation des ports USB (pas de poste sas)
- Gestion des mises à jour défailante

3. Politique de sécurité : les étapes essentielles

