



ministère
de l'Équipement
des Transports
du Logement
du Tourisme
et de la Mer

secrétariat d'État
aux transports
et à la mer

Paris, le 19 décembre 2003

**Le directeur du transport maritime,
des ports et du littoral
Le haut fonctionnaire de défense**

à

**Mesdames et Messieurs les préfets
des départements littoraux, des départements d'outre-mer et
de Saint-Pierre-et-Miquelon**



Légifrance - Circulaires et instructions

direction
du Transport maritime
des Ports et du Littoral
Sous-direction
des ports

N° 000922

objet : Mise en œuvre des mesures de renforcement de la sûreté des installations portuaires

références : Amendement à la convention SOLAS et code ISPS du 12 décembre 2002

Plan VIGIPIRATE arrêté le 17 mars 2003

Relevé de décisions du comité interministériel de la mer du 29 avril 2003

Circulaire DTMPL du 28 juillet 2003

Par circulaire citée en référence, le directeur du transport maritime, des ports et du littoral vous a informé de l'entrée en vigueur au 1^{er} juillet 2004 des dispositions introduites par le chapitre XI-2 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS) et le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS); il vous a également présenté le projet de règlement européen portant transposition de ces mesures au niveau communautaire¹.

Le directeur du transport maritime, des ports et du littoral a également porté à votre connaissance les décisions du Comité interministériel de la mer du 29 avril 2003, anticipant l'effet de ces mesures pour ce qui concerne le transport maritime de passagers.

Il vous a ainsi été demandé:

- D'accélérer l'élaboration du plan de sûreté portuaire (conformément à la directive ministérielle du 12 février 1998) pour les ports qui disposent d'un ou plusieurs terminaux à passagers. L'échéance fixée par le Comité interministériel est fixée au 31 décembre 2003;
- De contrôler avant la fin du premier trimestre 2004, l'effectivité des mesures dont la mise en œuvre relève des autorités portuaires (clôtures et contrôles des accès aux terminaux à passagers).

Adresse postale
Tour Pascal B
92055 La Défense cedex

Adresse administrative
22, rue Monge
75005 Paris

Téléphone :
01 40 81 71 83
Télécopie :
01 40 81 71 90

Mél. :
Pm.Dtmpl@equipement.gouv.fr

¹ Le projet de règlement européen, comprenant le texte intégral du chapitre XI-2 de la convention SOLAS et du code ISPS, est disponible sur le site Internet de l'Union européenne à l'adresse suivante : http://europa.eu.int/eur-lex/fr/com/pdf/2003/com2003_0229fr01.pdf

La procédure interinstitutionnelle relative à ce règlement est disponible à l'adresse suivante : http://europa.eu.int/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=fr&DosId=182491

S'agissant de la mise en œuvre du code ISPS, l'échéancier très serré d'entrée en vigueur implique que le travail soit engagé au niveau local, parallèlement avec la définition de la politique nationale de sûreté portuaire, aujourd'hui en cours.

Dans cette perspective, la présente circulaire a pour objet :

- De préciser l'articulation des mesures de sûreté issues du code ISPS avec les différentes mesures prescrites par la réglementation nationale en vigueur;
- De prescrire une première phase de mise en œuvre par vos soins des mesures de sûreté issues du code ISPS, en commençant par :
 - L'identification des installations portuaires soumises au code ISPS;
 - La désignation des agents de sûreté des installations portuaires (ASIP);
 - L'engagement des évaluations de sûreté des installations portuaires (ESIP).

Ces éléments sont précisés dans l'annexe 1 à la présente circulaire.

Nous attirons votre attention sur l'urgence qui s'attache à engager ou à accélérer la mise en œuvre de mesures de sûreté dans les ports de votre département selon les modalités de la présente circulaire. Nous ne méconnaissions pas les difficultés de méthode que suscite une telle démarche puisqu'il vous est demandé d'engager des actions en appliquant une réglementation qui est en cours de réaménagement pour tenir compte des nouvelles dispositions internationales et communautaires. Cette situation est commune aux administrations de tous les Gouvernements contractants à la convention SOLAS.

C'est pourquoi les présentes instructions seront complétées puis remplacées ultérieurement par des dispositions réglementaires définitives. Elles sont destinées à vous permettre de réaliser dès à présent une première phase de renforcement de la sûreté portuaire, pour laquelle une priorité sera accordée aux installations portuaires correspondant à un terminal ou à des terminaux à passagers ou comprenant un ou des terminaux de cette catégorie dans leur périmètre.

Votre rôle dans la mise en œuvre du processus de sûreté découlant des prescriptions rappelées ci-dessus est essentiel, aussi nous attacherons le plus grand prix à ce que les opérations nécessaires soient entreprises dans les plus brefs délais afin de permettre à la France de se conformer à ses engagements tant nationaux qu'internationaux.

Vous associerez à votre action les autorités portuaires, qu'il s'agisse des directions des ports autonomes, des directions départementales de l'équipement (ou des services maritimes spécialisés) en charge des ports d'intérêt national, ou des conseils généraux gestionnaires des ports décentralisés. Il importe en effet d'assurer la cohérence entre le processus de sûreté concernant les installations portuaires telles que définies dans le code ISPS et l'établissement du plan de sûreté portuaire.

A cette fin, vous mobiliserez les différents services de l'Etat intervenant, d'une manière ou d'une autre, sur les ports. L'implication de ces services dans la démarche est en effet nécessaire pour aboutir à des bases solides pouvant ainsi être correctement mises en œuvre au plan opérationnel. Nous vous invitons pour cela à vous appuyer sur les comités locaux de sûreté portuaire, institués par l'arrêté interministériel du 14 mai 1999 et que vous présidez.

Vous vous attacherez à associer en pleine responsabilité les professionnels du secteur, afin de prolonger au plan opérationnel la concertation avec les organisations professionnelles associées, au niveau national, à divers groupes de travail animés par le ministère chargé des transports. Il est en effet souhaitable que les opérateurs économiques auxquels les mesures de sûreté imposent des sujétions particulières participent, autant qu'il est possible, à l'élaboration du dispositif. Il est également indispensable que vous preniez toutes les dispositions utiles pour assurer l'information générale des communautés portuaires et maritimes. Leur sensibilisation à la problématique de sûreté constitue un gage d'efficacité des mesures que vous retiendrez.

Je vous informe par ailleurs que la mission confiée au Conseil général des ponts et chaussées se poursuit de manière à contribuer à l'expression des éléments de doctrine nécessaires en matière de sûreté.

Nous insistons sur la nécessaire cohérence, au niveau national comme au niveau local, entre la mise en œuvre des présentes dispositions spécifiques transitoires et les dispositions générales en matière de sûreté résultant de la planification VIGIPIRATE et du code ISPS.

Compte tenu de l'importance des enjeux attachés à la mise en application de ces dispositions issues d'engagements internationaux pris par la France, nous vous demandons d'engager l'ensemble de ces démarches aussi rapidement que possible.

Vous voudrez bien nous saisir, sous le présent timbre, des difficultés que pourrait soulever la mise en œuvre de la présente circulaire. Vous nous rendrez compte au fur et à mesure de l'application effective des principales dispositions prises.

*Le directeur du transport maritime
des ports et du littoral*

Le haut fonctionnaire de défense

Didier SIMONNET

Gilles LEBLANC

Annexes : 1. Dispositions générales pour la mise en œuvre du code ISPS
2. Champ d'application (ports maritimes concernés)
3. Eléments méthodologiques d'évaluation de sûreté

Copies à : Messieurs les directeurs des ports autonomes maritimes
DTT (pour l'information des ports intérieurs)
CGPC (Mme SIMON-ROVETTO)
HFD / HFD Mer
SG Mer

Annexe 1

Dispositions générales pour la mise en œuvre du code ISPS

1. Articulation entre le dispositif issu du code ISPS et les mesures de sûreté en vigueur au niveau national

Le dispositif de sûreté institué par le chapitre XI-2 de la convention SOLAS et le code ISPS¹ prévoit notamment l'établissement de plans de sûreté des installations portuaires. Il convient d'assurer une cohérence effective entre ces plans de sûreté des installations portuaires et l'ensemble des dispositions applicables dans les ports et ayant trait à la sûreté, issues du plan gouvernemental VIGIPIRATE ou des différentes instructions ministérielles en vigueur.

1.1 Articulation du code ISPS avec le plan VIGIPIRATE

La politique nationale de sûreté du territoire est structurée de manière générale autour du plan gouvernemental VIGIPIRATE arrêté le 17 mars 2003. Il importe que la politique de sûreté maritime et portuaire soit pleinement cohérente avec ce plan dont les mesures sont exécutoires. Dans cette perspective, il est prévu que la gradation des mesures de sûreté à prendre en fonction de l'appréciation de la menace repose sur une structure commune.

S'agissant de la sûreté des installations portuaires, la règle 3.2. du chapitre XI-2 de la convention SOLAS stipule que les gouvernements contractants doivent établir trois niveaux de sûreté définis aux alinéas A/2.1.9 à 11 du code ISPS, et veiller à ce que les renseignements concernant ces niveaux soient fournis aux installations portuaires situées sur leur territoire, ainsi qu'aux navires avant leur arrivée ou pendant leur séjour au port. Les prescriptions correspondant à ces différents niveaux de sûreté sont définies aux articles A/14.2 à A/14.4, et explicitées aux articles B/16.17 à B/16.20 du code ISPS.

Le plan VIGIPIRATE détermine des mesures permanentes et quatre niveaux d'alerte. Le niveau d'alerte national et les mesures à appliquer sont arrêtées par le Premier ministre. La décision du Premier ministre peut comprendre des mesures d'un niveau supérieur, applicables dans un domaine donné et/ou sur des sites particuliers.

Sans attendre l'entrée en vigueur du nouveau chapitre de la convention SOLAS, il est utile que les opérateurs puissent intégrer les mesures qui en découleront. Il est recommandé de considérer que, globalement pour les ports, les mesures SOLAS de niveau 1 pourraient être appliquées lorsque l'alerte nationale est de niveau JAUNE. Les mesures de niveau 2 pourraient être appliquées lorsque l'alerte nationale est de niveau ORANGE. Les mesures de niveau 3 pourraient être appliquées lorsque l'alerte nationale est de niveau ROUGE ou de niveau ECARLATE.

Ces indications ne préjugent pas des décisions d'équivalence qui pourront intervenir lors des processus de révision de VIGIPIRATE. Celui-ci prendra en considération les mesures de la convention SOLAS de manière à assurer une articulation solide.

¹ Le projet de règlement européen, comprenant le texte intégral du chapitre XI-2 de la convention SOLAS et du code ISPS, est disponible sur le site Internet de l'Union européenne à l'adresse suivante : http://europa.eu.int/eur-lex/fr/com/pdf/2003/com2003_0229fr01.pdf
La procédure interinstitutionnelle relative à ce règlement est disponible à l'adresse suivante : http://europa.eu.int/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=fr&DosId=182491

1.2 Articulation du code ISPS avec les autres plans en vigueur dans les ports et ayant trait aux questions de sûreté

Les installations portuaires sont parties constitutives d'un ensemble portuaire sur lequel s'applique un plan de sûreté portuaire. Elles peuvent en outre constituer un "point sensible" au sens de la réglementation nationale ou faire partie d'un ensemble plus vaste désigné comme point sensible.

L'article A/16.4 du code ISPS dispose que *"le plan de sûreté de l'installation portuaire peut être combiné avec le plan de sûreté du port ou tout autre plan d'urgence portuaire ou faire partie de tels plans"*.

Les autres dispositions nationales actuellement en vigueur sont notamment définies par les instructions n° 3800/SGDN du 15 mars 1984 sur la sûreté et la sécurité des ports maritimes de commerce et n° 4600/SGDN du 8 février 1993 sur la sécurité des points et réseaux sensibles, ainsi que par la directive ministérielle de vigilance maritime DTMPL/PM-DN-FC/DM du 12 février 1998.

1.2.1 Plans de protection et plans particuliers de protection

L'instruction du 15 mars 1984 sur la sûreté et la sécurité des ports maritimes de commerce concerne les ports figurant à son annexe 1, soit l'ensemble des ports autonomes et la plupart des ports d'intérêt national. Elle prescrit pour tous ces ports un plan de protection qui, si le port est classé point sensible, pourra être le plan particulier de protection. L'instruction du 8 février 1993 précise les dispositions s'appliquant aux points sensibles et prescrit notamment l'élaboration d'un plan particulier de protection en même temps qu'elle les soumet à un plan général de protection établi au niveau départemental ou zonal. L'objet de ces plans les apparente par certains points, aux plans de sûreté portuaire et aux plans de sûreté des installations portuaires.

En conséquence, les plans de sûreté des installations portuaires devront prendre en compte et intégrer si nécessaire les dispositions pertinentes figurant déjà, soit dans le plan de protection prévu par l'instruction du 15 mars 1984 s'il a été élaboré, soit dans le plan particulier de protection prévu par l'instruction du 8 février 1993.

1.2.2 Plans de sûreté portuaire

La protection d'une installation portuaire, qui est partie intégrante du port, doit s'inscrire dans celle de l'ensemble du port. Ceci justifie le maintien du plan de sûreté portuaire institué par la directive ministérielle du 12 février 1998.

Si le code ISPS ne prescrit expressément aucun plan à un niveau supérieur aux installations portuaires, des réflexions communes en ce domaine au sein de l'Organisation maritime internationale et de l'Organisation internationale du travail ont abouti à la rédaction d'un projet de directives pratiques sur la sûreté, la sécurité et la santé dans les ports². Un projet de directive européenne est en cours d'élaboration sur le sujet.

La prise en compte de ces différents textes devra donc être assurée de manière cohérente et dynamique au niveau national comme au niveau local, la réflexion engagée au niveau du port devant éclairer les décisions à prendre au niveau des installations portuaires.

² Ce document est disponible à l'adresse Internet suivante :
<http://www.ilo.org/public/french/dialogue/sector/techmeet/messhp03/messhp-cp-a.pdf>

1.3 "Mesures équivalentes" aux mesures de sûreté prévues par le code ISPS

La règle 12 du chapitre XI-2 de la convention SOLAS prévoit qu'un Gouvernement contractant peut autoriser une installation portuaire donnée, ou un groupe d'installations portuaires situées sur son territoire, à mettre en œuvre des mesures de sûreté équivalentes à celles qui sont prescrites dans ledit chapitre, à condition que ces mesures soient au moins aussi efficaces.

Certaines installations portuaires peuvent, au titre de la sécurité ou de la défense, bénéficier de mesures leur apportant une protection satisfaisante au regard de la sûreté. Par exemple, il peut être prévu que l'accès soit interdit à toute personne extérieure à l'installation pour des raisons de sécurité ou bien que son personnel fasse l'objet d'un contrôle étroit pour des raisons de secret industriel.

Dans une telle situation, c'est à l'exploitant de l'installation portuaire qu'il incombe de fournir tous les éléments pertinents permettant d'apprécier si les mesures en place peuvent être considérées comme équivalentes au sens de la convention SOLAS, et ainsi le dispenser de la mise en œuvre de mesures complémentaires.

2. Désignation des installations portuaires

Contrairement aux différentes réglementations nationales citées ci-dessus, qui visent le port dans sa globalité, les mesures de sûreté prescrites par la convention SOLAS et le code ISPS sont structurées autour de la notion d'installation portuaire.

2.1 Définition de la notion d'installation portuaire

La règle 1 du chapitre XI-2 de la convention SOLAS définit l'installation portuaire comme un emplacement où a lieu l'interface navire/port, cette dernière notion désignant les interactions affectant un navire objet de mouvements de personnes, de marchandises ou de services portuaires. Cette installation portuaire doit être identifiée par le Gouvernement ou par l'autorité désignée.

La notion d'installation portuaire correspondra donc pour l'essentiel à la notion de terminal portuaire. L'installation portuaire inclura notamment :

- Les postes d'accostage ;
- Les emprises des quais et des terre-pleins ;
- Les zones de manutention et éventuellement de stockage ;
- Les éventuelles installations dédiées à la manutention ou à l'accueil des véhicules ou des passagers : portiques à conteneurs, bras de déchargement, passerelles d'accès, gares maritimes...

Au contraire, les installations portuaires ne s'étendront pas aux installations industrielles implantées dans les zones portuaires, mais dont l'exploitation n'est pas intrinsèquement liée à l'exploitation portuaire : raffineries, usines de transformation diverses...

A chaque installation portuaire correspondra une emprise géographique déterminée, ainsi que, le plus souvent, un mode de trafic maritime (vrac solide ou liquide, conteneurs, roulier...) et une entité en charge de l'exploitation.

C'est ainsi que pourront notamment constituer des installations portuaires identifiées :

- Les terminaux rouliers accueillant conjointement du trafic de passagers et du trafic de fret ;
- Les terminaux rouliers dédiés au trafic de fret ;
- Les terminaux croisières ;
- Les terminaux pétroliers ou méthaniers ;
- Les terminaux de vracs solides, en distinguant le cas particulier des céréales ;
- Les terminaux à conteneurs ;
- Les terminaux de marchandises diverses.

En revanche, ne relèveront pas de la notion d'installation portuaire, sauf exception mise en évidence localement, les ports de service (lieux d'accostage des navires de servitude et des prestataires de services aux navires), ni les sites et équipements d'exploitation communs à l'ensemble du port (capitainerie, écluses, ponts mobiles, plans d'eau, chenaux d'accès, zones de mouillage...). Ces différents éléments relèveront directement du plan de sûreté du port.

2.2 Champ d'application – Installations portuaires concernées

La règle 2 du chapitre XI-2 de la convention SOLAS précise que les mesures de sûreté du code ISPS sont applicables aux installations portuaires qui reçoivent des navires effectuant des voyages internationaux, navires à passagers et navires de charge d'une jauge au moins égale à 500, y compris les navires à grande vitesse ainsi que les unités mobiles de forage au large. Elle prévoit également que les gouvernements décident dans quelle mesure le chapitre XI-2 et le code ISPS s'appliquent aux installations qui desservent irrégulièrement ou exceptionnellement des navires effectuant des voyages internationaux.

Par ailleurs, le projet de règlement européen en cours d'adoption dispose que les exigences édictées par le code ISPS devront également s'appliquer, à une date restant encore à définir, aux installations portuaires accueillant des navires à passagers affectés à un trafic national relevant de la classe A (s'éloignant à plus de 20 milles des côtes).

En France, le code ISPS s'appliquera aux ports maritimes jugés sensibles en matière de sûreté, et dotés à ce titre d'un comité local de sûreté portuaire en vertu de l'arrêté du 9 août 1999 en cours d'actualisation. Les ports concernés comprennent l'ensemble des ports autonomes, la quasi-totalité des ports d'intérêt national, ainsi que les principaux ports départementaux à passagers. La liste en est précisée en annexe 2 à la présente circulaire.

Dans chaque département, le préfet a la faculté, après avis de l'autorité portuaire concernée, d'apprécier si des installations portuaires présentes dans des ports autres que ceux mentionnés ci-dessus peuvent nécessiter l'application de mesures de sûreté particulières; il pourra proposer alors au directeur du transport maritime, des ports et du littoral d'inclure ces ports dans le champ d'application du code ISPS.

2.3 Regroupement d'unités en une seule installation portuaire

Il est possible de regrouper plusieurs unités physiques ou fonctionnelles en une unique installation portuaire au sens de la convention SOLAS. Il est nécessaire pour cela que le regroupement constitue un ensemble géographiquement cohérent, confié à l'exploitation d'une même entité et intéressant des trafics de natures similaires.

Le principe qui doit sous-tendre de telles opérations de regroupement vise non seulement à rechercher une économie des moyens mais aussi à contribuer à l'amélioration de la sûreté en harmonisant les pratiques dans une zone de confiance étendue.

Ceci permet d'envisager le regroupement, dans le cas d'un port de taille moyenne, de l'ensemble des postes publics de marchandises diverses en une unique installation portuaire, dans la mesure où ils sont exploités par un même concessionnaire, le plus souvent la chambre de commerce et d'industrie.

2.4 Mutualisations entre installations portuaires différentes

Dans certaines conditions, les procédures applicables à différentes installations portuaires pourront être mutualisées, en vertu des articles A/15.6 et A/16.8 du code ISPS, qui précise qu'une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire ou un plan de sûreté de l'installation portuaire peut couvrir plusieurs installations portuaires "à condition que l'exploitant, l'emplacement, l'exploitation, le matériel et la conception de ces installations portuaires soient similaires".

Dans le cas de mutualisation associant plusieurs exploitants différents, une convention signée par tous les exploitants concernés prévoit expressément quelles sont les responsabilités incombant à chacun d'eux dans la mise en œuvre de la procédure de sûreté.

Enfin, plusieurs installations portuaires distinctes peuvent être amenées à mutualiser des moyens (clôtures, entreprise de gardiennage, etc.) sans pour autant recourir aux dispositions rappelées ci-dessus.

2.5 Procédure d'identification des installations portuaires

L'identification des installations portuaires et de leurs exploitants est réalisée par l'autorité portuaire, dans chaque port, puis validée par le préfet du département.

L'autorité portuaire doit donc dresser, en premier lieu, pour l'ensemble du port, une liste des unités physiques ou fonctionnelles ayant vocation à constituer une installation portuaire.

A chaque installation portuaire doit correspondre un exploitant bien identifié, sa qualité étant déterminante dans l'identification d'une installation portuaire. Sera désigné comme exploitant de chaque terminal concédé, amodié, en AOPOSP, le bénéficiaire du titre d'occupation du domaine portuaire. Pour les terminaux publics, l'exploitant de l'installation portuaire sera l'exploitant du port, c'est-à-dire l'établissement portuaire pour les ports autonomes, ou le concessionnaire pour les ports d'intérêt national et les ports décentralisés. L'autorité portuaire doit consulter les différents exploitants privés concernés, et rechercher leur accord amiable, particulièrement en cas de mutualisation.

La liste des installations prend la forme d'un tableau précisant la désignation des installations, l'identité des exploitants et la description de leurs limites physiques matérialisées sur un plan de zonage du port; mention y est faite des éventuelles mutualisations, accompagnées des justifications et de la convention prévues ci-dessus.

<p>La liste des installations portuaires est approuvée par le préfet, qui notifie ensuite à chaque exploitant ses obligations, assorties des délais impartis pour les satisfaire. Une copie de cette notification est adressée à l'autorité portuaire.</p>
--

La notification adressée à l'exploitant de l'installation portuaire, ainsi déterminée, consacre la responsabilité qui incombe à ce dernier pour réaliser les opérations de mise en sûreté, sous le contrôle des services de l'Etat.

Une copie de la liste des installations portuaires est adressée par le préfet à la direction du transport maritime, des ports et du littoral (sous-direction des ports maritimes) pour communication à l'OMI, conformément à la règle 13 du chapitre XI-2 de la convention SOLAS.

3. Agent de sûreté de l'installation portuaire (ASIP)

3.1 Fonctions et qualifications de l'ASIP

Le code ISPS prévoit que la définition et la mise en œuvre de la politique de sûreté de chacune des installations portuaires relève d'un agent de sûreté de l'installation portuaire (ASIP³).

Conformément à l'article A/17.1 du code ISPS, un ASIP doit être désigné pour chaque installation portuaire déterminée. Une même personne physique peut être désignée comme ASIP de plusieurs installations portuaires, à condition que leurs exploitants s'entendent pour procéder à une mutualisation des moyens dans les conditions prévues aux articles A/15.6 et A/16.8 du code ISPS évoquées au 2.2 ci-dessus.

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

Les tâches et les responsabilités incombant à l'ASIP, ainsi que la formation qu'il doit avoir reçue sont fixées aux articles A/14.5, 14.6, 17.2 et 18 et précisées par des recommandations aux articles B/16.1, 16.2, 16.4 à 16.17, 16.19 à 16.60, 17.1, 17.2, 18 à 18.4 du code ISPS.

Il convient de noter que les dispositions de ce code figurant aux articles B/18.5 et 18.6 relatives à la formation, aux exercices et entraînements auxquels devront se conformer notamment les ASIP doivent, dès à présent, être regardées comme obligatoires car elles le deviendront dès l'entrée en application du règlement communautaire évoqué en préambule.

3.2 Procédure de désignation de l'ASIP

L'agent de sûreté de l'installation portuaire sera désigné parmi son personnel propre par l'exploitant de l'installation portuaire.

Pour cela, le préfet, lorsqu'il adresse à l'exploitant la notification prévue au paragraphe précédent, précise que celui-ci dispose d'un délai de 15 jours, à compter de sa réception, pour adresser au préfet la fiche de désignation de l'ASIP prévue ci-après. Une copie de cette fiche est également adressée par ses soins à l'autorité portuaire.

³ Correspondant à la traduction du sigle anglais PFSO, *port facility security officer*.

Le préfet aura soin d'indiquer à l'exploitant qu'il est tenu de procéder à cette désignation, préalable à l'élaboration du plan de sûreté de l'installation portuaire.

Une même personne physique pourra être désignée comme ASIP de plusieurs installations portuaires, à condition que leurs exploitants l'aient expressément prévu dans la convention de mutualisation mentionnée précédemment.

La fiche de désignation de l'ASIP comportera les informations suivantes :

- Nom, prénom, date de naissance et nationalité de l'agent ;
- Titres de formation professionnelle ;
- Identification de l'employeur ;
- Désignation de l'activité professionnelle et du poste occupé ;
- Indication des actions de formation ou de l'expérience professionnelle dont justifie l'agent dans le domaine de la sûreté ;
- Coordonnées permettant de le joindre en toutes circonstances ;
- Nom, prénom et coordonnées du ou des agents susceptibles de remplacer l'ASIP en cas d'empêchement de ce dernier ;
- Acte conventionnel de désignation de l'ASIP unique en cas d'exploitants multiples.

3.3 Caractère provisoire de l'agrément de l'ASIP

Après vérification que tous les renseignements requis figurent dans la fiche, le préfet adresse à l'exploitant de l'installation portuaire un agrément provisoire de l'ASIP qu'il a désigné. Il en transmet une copie à l'autorité portuaire.

Le caractère provisoire de cet agrément ne vise pas seulement à pallier l'absence temporaire d'une procédure formalisée. Elle est la conséquence des prescriptions du code ISPS qui imposent, notamment, que l'ASIP soit déjà bénéficiaire d'une formation initiale appropriée lors de sa désignation, ce qui ne peut être encore le cas aujourd'hui. On ne saurait par ailleurs écarter l'hypothèse selon laquelle l'ASIP serait appelé, dans le cadre de ses missions, à superviser, voire à participer aux actions de visite des personnes et des biens visées à l'article L. 323-5 du code des ports maritimes et pour lesquelles un agrément spécifique est requis.

En conséquence, il est précisé que la délivrance de l'agrément définitif de l'ASIP est subordonnée :

- A la capacité de ce dernier à produire, au plus tard pour le 1^{er} juillet 2004, la justification des éléments de formation requis, selon des modalités qui seront fixées prochainement ;
- Le cas échéant, à l'agrément délivré par le préfet et le procureur de la République, en vertu des dispositions de l'article L. 323-5 du code des ports maritimes.

Enfin, le préfet sensibilisera tout particulièrement les ASIP aux enjeux qui s'attachent à la confidentialité des actions de mise en sûreté. A ce titre, l'agrément provisoire de désignation de l'ASIP mentionnera expressément que ce dernier "*est tenu de garantir la confidentialité des faits, informations ou documents dont il aura connaissance dans l'exercice de ses missions ou à l'occasion de sa participation à des actions de sûreté au sein du port*".

4. Evaluation de la sûreté des installations portuaires

4.1 Définition de l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire (ESIP)

L'évaluation de la sûreté des installations portuaires (ESIP⁴) est une composante essentielle du processus d'élaboration et de mise à jour du plan de sûreté de l'installation portuaire. Les principes en sont énoncés dans la section A/15 et sont développés à titre de recommandation dans la section B/15 du code ISPS.

Elle consiste en une analyse de risque permettant, parmi les éléments d'exploitation de l'installation, de déterminer ceux qui sont le plus susceptibles de faire l'objet d'une attaque pouvant entraîner principalement mort et blessures. Ces éléments sont à identifier (personnes, navires, capacités opérationnelles, systèmes de transport, édifices, marchandises, etc.). Ils sont à confronter aux menaces susceptibles de peser sur eux. Il sera alors possible de déterminer les mesures de sûreté devant être mises en œuvre pour les protéger. On s'assurera lors de cette démarche que les navires à l'interface n'importent ou n'exportent pas des menaces et qu'ils sont en sûreté dans le port.

Les dispositions A/15.4 du code ISPS spécifient que les évaluations de la sûreté de l'installation portuaire doivent être périodiquement revues et mises à jour, compte tenu des fluctuations de la menace et/ou des changements mineurs affectant l'installation. Elles doivent toujours être passées en revue et mises à jour lorsque des changements importants sont apportés à l'installation.

4.2 Conduite de l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire

L'ESIP consiste en trois opérations successives :

- Evaluer tous les risques pouvant menacer l'installation. Cette analyse des risques, pour être exhaustive, doit comprendre l'inventaire des activités et l'identification des ressources nécessaires au fonctionnement de l'installation pour mettre en évidence, localiser et évaluer les points de criticité ;
- Inventorier les moyens préventifs de couverture des risques d'ores et déjà existants ;
- Proposer les mesures susceptibles de contrer ces risques par des moyens passifs ou actifs, et prévoir leur maintien en conditions opérationnelles.

L'annexe à la directive du 12 février 1998, relative au plan type de sûreté, pourra contribuer à faciliter cette évaluation. Il convient donc d'en communiquer copie à l'ASIP. Ce dernier se reportera en outre utilement aux recommandations très détaillées consignées au paragraphe B/15 du code ISPS. Il faut cependant souligner que le paragraphe B/15.3 dudit code sera rendu obligatoire dès l'adoption du projet de règlement communautaire. Il convient donc d'anticiper son application et de respecter les huit éléments composant les standards minimums qui y sont énumérés.

Des éléments méthodologiques et un outil de calcul, permettant une mesure concrète de cette évaluation, sont proposés en annexe 3 à la présente circulaire.

⁴ Correspondant à la traduction du sigle anglais PFSA, *port facility security assessment*.

4.3 Répartition des responsabilités et procédures en matière d'évaluations de sûreté

Des responsabilités majeures incombent aux gouvernements contractants dans l'application de ces prescriptions. La mise en sûreté prévoit successivement :

- La conduite de l'évaluation;
- L'approbation de l'évaluation, sur le fondement de laquelle le plan de sûreté de l'installation portuaire sera élaboré.

En vertu des dispositions combinées de la règle 10 du chapitre XI-2 de la convention SOLAS et des articles A/4.3, A/8.3 et A/15.2 du code ISPS, le gouvernement peut déléguer la conduite de l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire à un organisme de sûreté reconnu (OSR⁵), entité de droit privé compétente en matière de sûreté maritime et portuaire et agréée à cet effet. En revanche, conformément aux dispositions A/4.3.2 et A/15.2.1 du code ISPS, le gouvernement ne peut pas déléguer à un OSR l'approbation de l'évaluation d'une installation portuaire.

Les dispositions réglementaires permettant de fixer les modalités de reconnaissance des OSR appelés à intervenir sur les navires ou dans les installations portuaires sont en cours d'élaboration. Dans l'attente de publication de ces dispositions, c'est à l'autorité publique que revient le soin de superviser l'ensemble de la procédure.

Concernant les installations portuaires, la démarche ci-après sera suivie pour les évaluations de sûreté :

- Le préfet organise, dans le cadre des dispositions prévues au dernier paragraphe de l'article 6 de l'arrêté du 14 mai 1999, relatif au Comité national de sûreté du transport et des ports maritimes et aux comités locaux de sûreté portuaire, une réunion associant l'autorité portuaire, les différents services représentés au sein du comité local de sûreté portuaire et l'ensemble des ASIP du port pour leur présenter les éléments localement pertinents fondant l'évaluation de la menace. Ces éléments comprendront notamment les principaux points énumérés à l'article B/15.4 du code ISPS, pour lesquels il est recommandé que les personnes en charge de l'élaboration d'une ESIP bénéficient de l'aide d'experts, et notamment :
 - Connaissance des menaces actuelles contre la sûreté ;
 - Détection et identification des armes et des substances et engins dangereux ;
 - Identification, sur une base non discriminatoire, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
 - Techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté...

Le préfet prend appui, pour ce faire, sur les dispositions du plan de sûreté portuaire.

- ~~L'aide de ces éléments, chaque ASIP établit pour l'installation portuaire dont il a la charge un projet d'évaluation de sûreté et le remet au préfet.~~
- Après élaboration par l'ASIP, chaque projet d'évaluation de sûreté de l'installation portuaire est examiné par un groupe d'experts désignés par le préfet, si possible parmi les membres du comité local de sûreté portuaire. Ce groupe est constitué d'agents de l'Etat justifiant de compétences dans le domaine de la sûreté et composé d'au moins deux personnes.

⁵ Correspondant à la traduction du sigle anglais RSO, *recognized security organization*.

- Le groupe d'experts rapporte devant le comité local de sûreté portuaire, en application des dispositions A/15.7 du code ISPS, et soumet à la discussion au sein du comité un projet d'avis sur l'évaluation de sûreté de chaque installation portuaire. Sur proposition du comité local de sûreté portuaire, le préfet prononce l'approbation de l'évaluation de sûreté, ou demande une nouvelle étude par l'ASIP. La décision du préfet est notifiée à l'exploitant de l'installation portuaire concernée et à l'autorité portuaire. Chaque évaluation de sûreté approuvée est transmise en copie à la direction du transport maritime, des ports et du littoral (sous-direction des ports maritimes).

S'il n'est pas demandé, à ce stade, de finaliser la rédaction du plan de sûreté, il convient de rappeler que nous devons respecter nos engagements internationaux à compter du 1^{er} juillet 2004.

Des dispositions seront prises pour contrôler la réalité du respect de ces engagements.

Annexe 2**Ports inclus dans le champ d'application de la présente circulaire
(ports concernés par l'arrêté du 9 août 1999 en cours de modification)**Ports autonomes :

Dunkerque ;
Le Havre ;
Rouen ;
Nantes – Saint-Nazaire ;
Bordeaux ;
Marseille ;
Guadeloupe.

Ports d'intérêt national :

Calais ;
Boulogne ;
Dieppe ;
Caen – Ouistreham ;
Cherbourg ;
Saint-Malo ;
Brest ;
Lorient ;
La Rochelle ;
Bayonne ;
Port-la-Nouvelle ;
Sète ;
Toulon ;
Nice ;
Bastia ;
Ajaccio ;
Fort-de-France ;
Degrad-des-Cannes ;
Saint-Pierre ;
Miquelon ;
Port-Réunion.

Ports départementaux :

Roscoff ;
Port-Vendres ;
Cannes ;
L'Ile-Rousse ;
Calvi ;
Propriano ;
Bonifacio ;
Porto-Vecchio.

Annexe 3

Eléments méthodologiques pour procéder à l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire

Les éléments présentés ci-dessous sont fournis à titre d'appui méthodologique à la démarche d'établissement des évaluations de sûreté, et ne présentent aucun caractère obligatoire.

But de l'évaluation de la sûreté portuaire :

- Identifier les menaces internes ou externes potentielles contre le port ;
- Proposer les mesures de vigilance pour dissuader, détecter et réduire les conséquences de possibles incidents de sûreté ;
- Aider à établir les plans de prévention et de réaction (plans de sûreté) et à allouer les ressources humaines et financières.

Prenant pour cadre la section A/15.5. et le paragraphe B/15 du code ISPS, un processus itératif d'évaluation est proposé à l'ASIP. Il doit permettre une optimisation des mesures de sûreté et la réduction des vulnérabilités.

Les différentes étapes sont les suivantes :

- 1. Identification de l'installation portuaire :** type d'installation exploitée (terminal passagers, conteneurs, vrac solide, liquide, manutention de marchandises dangereuses...)

Le code ISPS rappelle au paragraphe B/15.8 qu'il est primordial d'identifier clairement les biens et les infrastructures afin d'évaluer les normes de sûreté de l'installation portuaire, d'établir l'ordre de priorité des mesures de protection et de décider comment allouer les ressources pour mieux protéger l'installation portuaire. Ce processus peut obliger à consulter les autorités responsables des structures adjacentes à l'installation portuaire susceptibles de causer des dommages au sein de l'installation portuaire, ou d'être utilisées pour causer des dommages à l'installation, ou encore pour observer illicitement l'installation ou détourner l'attention.

- 2. Identification de l'exploitant et du responsable de la sûreté (ASIP)**

- 3. Identification des points névralgiques, des systèmes critiques et des moyens humains** formant des cibles potentielles pour une attaque ayant des répercussions sur la sûreté, la sécurité ou le fonctionnement du port.

Le paragraphe B/15.7 fournit une liste non exhaustive des biens et infrastructures qu'il est important de protéger :

- .1 les accès, les entrées, les abords et les mouillages, les zones de manœuvre et d'accostage;
- .2 les installations, les terminaux, les zones d'entreposage de la cargaison et le matériel de manutention de la cargaison;
- .3 les systèmes tels que les réseaux de distribution électrique, les systèmes de radio et télécommunications et les systèmes et réseaux informatiques;

- .4 les systèmes de gestion du trafic des navires dans le port et les aides à la navigation;
- .5 les centrales électriques, les circuits de transfert des cargaisons et l'alimentation en eau;
- .6 les ponts, les voies ferrées, les routes;
- .7 les navires de servitude des ports, y compris les bateaux-pilotes, les remorqueurs, les allèges, etc.;
- .8 les équipements et systèmes de sûreté et de surveillance;
- .9 les eaux adjacentes à l'installation portuaire.

La nature des installations et leur fonctionnement doivent être pris en compte : plan des installations, matériel de sécurité, protection de l'environnement, sensibilisation du personnel, inspection des passagers, historique des incidents...

4. Etat des mesures de sûreté existantes. Notamment : clôtures, moyens de surveillance et de gestion des aires terrestres et maritimes, contrôle de la circulation, de l'embarquement et du débarquement des personnes et des biens, surveillance des collecteurs de carburant et de vrac, systèmes d'alarme, éclairage, embarcations de patrouille, plongeurs de coque, zones réservées (zones protégées, sous douane, d'embarquement, etc.), énergie secourue, SSI, services de l'Etat (police, douane, affaires maritimes), service et matériel de sécurité, traitement des déchets, sensibilisation du personnel, etc.

5. Mesure de la sensibilité de chaque point identifié à un incident de sûreté : évaluation de l'*impact* (cette valeur pourra au besoin être fixée par une autorité supérieure à l'ASIP) :

- 5 = dommageable à la sûreté ou à la sécurité (vies humaines en jeu)
- 4 = dommageable à la sécurité en général
- 3 = dommageable à l'environnement ou à la fonction économique du port
- 2 = dommageable au matériel, aux infrastructures, aux marchandises
- 1 = dommageable à la notoriété du port
- 0 = impact négligeable

6. Identification de la menace : la plus grande diversité de sources de menaces ou de scénarii possibles, d'origine externe ou interne à l'installation, est à prendre en compte. Seront prioritairement recherchées les catégories de menaces suivantes :

- Attaque directe ou indirecte en vue de tuer, blesser, prendre des otages,
- Mise hors d'état de fonctionner des systèmes techniques et humains ou des infrastructures par tous moyens : explosifs, produits dangereux, virus informatiques, collusion...
- Trouble de l'ordre public, vol, contrebande, immigration...

Le paragraphe B/15.11 du code ISPS mentionne également un certain nombre de menaces possibles :

- .1 détérioration ou destruction de l'installation portuaire ou du navire par engins explosifs, incendie criminel, sabotage ou vandalisme par exemple;
- .2 détournement ou capture du navire ou des personnes à bord;
- .3 manipulation criminelle d'une cargaison, du matériel ou des systèmes essentiels du navire ou des provisions de bord;

- .4 accès ou utilisation non autorisée, y compris la présence de passagers clandestins;
- .5 contrebande d'armes ou de matériel, y compris d'armes de destruction massive ;
- .6 utilisation du navire pour transporter les personnes ayant l'intention de causer un incident de sûreté et leur équipement;
- .7 utilisation du navire proprement dit comme arme ou comme moyen de causer des dommages ou une destruction;
- .8 obstruction des entrées du port, écluses, abords, etc.;
- .9 attaque nucléaire, radiologique, biologique ou chimique.

7. Pour chaque menace identifiée ci-dessus, fixation, en fonction de chaque niveau de vigilance, de la probabilité d'occurrence du risque:

- Risque niveau haut = 3
- Risque niveau moyen = 2
- Risque niveau bas = 1

Comme illustré dans l'exemple ci-dessous, l'application des contre-mesures au chiffrage du risque actuel doit permettre de faire baisser ce niveau de risque.

8. Chiffrage de la vulnérabilité des points névralgiques en fonction de chaque menace et chaque niveau de sûreté :

- 4 = pas de mesure de sûreté ou mesures inefficaces ou inapplicables (ex : accès libre, cible fragile ou de peu de valeur, personnel non entraîné, défaut de ressource)
- 3 = mesures mal appliquées ou inadéquates ou ne pouvant durer (ex : zone réservée mal identifiée, procédures d'accès inadéquates, surveillance aléatoire, personnel mal entraîné)
- 2 = application partielle des mesures prévues, singulièrement par manque de ressource
- 1 = application complète de toutes les mesures possibles (notamment capacité d'adaptation rapide à l'évolution du niveau de vigilance, duplication du matériel)

9. Résultat chiffré pour chaque point névralgique, en fonction de chaque menace : c'est le produit du niveau de sûreté OMI, par l'impact, le niveau de risque et la vulnérabilité

Plus faible est le résultat, meilleure est la sûreté. La valeur de chaque paramètre doit donc être réduite au maximum. Mais il faut prêter attention à ce que l'action sur l'un des paramètres ne fasse évoluer défavorablement un autre paramètre.

10. Conclusion de l'évaluation : priorités d'action

1. Comparaison des résultats: indication pour chaque menace des actions et moyens de détection, de dissuasion et de suppression les plus efficaces; optimisation par itération.
2. Récapitulation pour chaque cible des mesures de sûreté et de réduction des vulnérabilités; étude de possibles regroupements de cibles bénéficiant des mêmes mesures.
3. Base d'établissement du plan de sûreté.

Exemples :

Rappel : Résultat = Niveau de sûreté x Niveau de risque x Vulnérabilité x Impact

Menace d'action violente contre une passerelle d'accès à bord d'un ferry

a/ Avant évaluation, une clôture paraît suffisante à tous les niveaux de sûreté :

au niveau 1 : risque = 1, vulnérabilité = 1, impact = 5, résultat = 5 (1x1x1x5)

au niveau 2 : risque = 2, vulnérabilité = 4, impact = 5, résultat = 80 (2x2x4x5)

au niveau 3 : risque = 3, vulnérabilité = 4, impact = 5, résultat = 180 (3x3x4x5)

b/ Après évaluation :

au niveau 1 : statu quo

au niveau 2 : ajout de trois patrouilles par jour et de panneaux d'interdiction d'accès :

risque = 2, vulnérabilité = 1, impact = 5, résultat = 20 (2x2x1x5)

le résultat chiffré est réduit de 80 à 20.

au niveau 3 : ajout d'une garde permanente et blocage des accès :

risque = 2, vulnérabilité = 1, impact = 5, résultat = 30 (3x2x1x5)

le résultat chiffré est réduit de 180 à 30.

Menace de manifestation publique non pacifique (présence de casseurs)

a/ Avant évaluation, pas de mesure particulière de l'installation portuaire :

au niveau 1 : R = 1, V = 3, I = 4, résultat = 1x1x3x4 soit 12

au niveau 2 : R = 2, V = 3, I = 4, résultat = 2x2x3x5 soit 48

au niveau 3 : R = 3, V = 3, I = 4, résultat = 3x3x3x5 soit 108

b/ Après évaluation,

au niveau 1, statu quo

au niveau 2, utilisation de barrières mobiles

R = 1, V = 3, I = 4, résultat = 2x1x3x4 soit 30

le résultat chiffré est réduit de 48 à 30.

au niveau 3, gardes supplémentaires et forces de police

R = 2, V = 3, I = 4, résultat = 3x2x3x4 soit 72 (au lieu de 108)

le résultat chiffré est réduit de 108 à 72.