



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

secrétariat d'État
aux transports
et à la mer



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



Paris, le 29 mars 2004

**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**

N° 000323

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

Comité interministériel de la mer du 29 avril 2003

Comité interministériel de la mer du 16 février 2004

Circulaire DTMPL du 28 juillet 2003

Circulaire DTMPL/HFD du 19 décembre 2003

Par circulaire conjointe DTMPL-HFD n°922 du 19 décembre 2003, nous vous avons demandé d'engager une première phase de mise en œuvre des mesures de sûreté portuaire découlant du code ISPS, comprenant :

- L'identification des installations portuaires soumises au code ISPS (IP) ;
- La désignation des agents de sûreté des installations portuaires (ASIP) ;
- L'engagement des évaluations de sûreté des installations portuaires (ESIP).

La présente circulaire, qui procède de la même démarche, a pour objet de vous donner les instructions susceptibles de permettre la pleine application des mesures de sûreté prescrites par le code ISPS pour l'échéance du 1^{er} juillet 2004. A cet effet, la présente circulaire :

- Complète et précise certaines modalités concernant les trois points rappelés ci-dessus.
- Donne les instructions applicables à l'étape suivante, à savoir l'élaboration et l'approbation des plans de sûreté des installations portuaires (PSIP)¹.

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 Correspondant à la traduction du sigle anglais PFSP, *port facility security plan*.

S'agissant de la première phase de mise en œuvre des mesures de sûreté, prescrites par la circulaire du 19 décembre 2003, la présente circulaire précise le formalisme selon lequel devra être conduit le recensement des installations portuaires, en vue de sa communication à l'Organisation maritime internationale (OMI) par l'administration centrale du ministère de l'équipement, dans les conditions prévues par la convention SOLAS. Elle précise également le programme et les modalités d'organisation des formations que devront suivre les ASIP en vue d'obtenir leur agrément définitif, et les modalités de désignation des organismes de sûreté reconnus (OSR), susceptibles d'apporter leur assistance aux exploitants d'installations portuaires en vue de la réalisation des évaluations et des plans de sûreté des installations portuaires (ESIP et PSIP). A cet égard, nous vous demandons de :

- Inviter les agents de sûreté des installations portuaires (ASIP) à suivre les formations organisées dans les Ecoles nationales de la marine marchande selon les conditions et le calendrier détaillés ci-après;
- Informer ces ASIP de la désignation imminente d'organismes de sûreté reconnus, dont la liste sera publiée au *Journal officiel de la République française*.

Au delà de ces précisions, la présente circulaire a pour objet principal de vous fournir les instructions visant à faire établir par les agents de sûreté les plans de sûreté des installations portuaires (PSIP). A cet égard, la présente circulaire :

- Propose un cadre type de plan de sûreté, que nous vous demandons de communiquer aux ASIP que vous avez désignés, et qu'ils devront suivre pour l'établissement du document les concernant;
- Fournit des recommandations en matière de mesures matérielles et d'équipements à mettre en place;
- Précise la politique de formation, mais aussi d'information et de sensibilisation, que les exploitants d'installations devront mettre en œuvre à l'égard de leur propre personnel;
- Décrit les procédures d'instruction et d'approbation des PSIP que nous vous demandons d'appliquer.

Enfin, la circulaire précise le statut, notamment en matière de confidentialité, des différents documents ayant trait à la sûreté portuaire, et définit le rôle que vous confierez aux autorités portuaires dans la mise en œuvre de ces dispositions.

S'agissant de ce dernier aspect, vous veillerez à associer 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 une pleine cohérence entre les plans de sûreté des installations portuaires et les plans de sûreté portuaire dont sont d'ores et déjà dotés les ports au titre de la directive ministérielle de vigilance maritime de 1998.

Vous mobiliserez également les services de l'Etat placés sous votre autorité et concernés par la problématique de renforcement de la sûreté des ports et des installations portuaires. 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.

Nous vous rappelons l'échéance du 1^{er} juillet 2004 ne concerne pas seulement la date d'entrée en vigueur des dispositions nouvelles de la convention SOLAS et du code ISPS **mais aussi celle de leur application effective**, ce qui suppose que les modalités de leur mise en œuvre aient été **réalisées antérieurement**.

C'est pourquoi nous vous demandons de prendre toutes les dispositions permettant de garantir un avancement aussi rapide que possible de cette démarche, qui demandera une forte mobilisation de tous les intervenants concernés. Plus précisément, nous vous demandons de :

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Achever aussi rapidement que possible la mise en œuvre des prescriptions de la circulaire du 19 décembre 2003, et en particulier mobiliser les services relevant de votre autorité en vue de l'instruction des évaluations de sûreté des installations portuaires (ESIP); • Communiquer les recommandations de la présente circulaire à l'ensemble des agents de sûreté des installations portuaires (ASIP) et aux autorités portuaires; • Inviter les agents de sûreté à réaliser aussi rapidement que possible les plans de sûreté des installations portuaires (PSIP); • Procéder à l'instruction et à l'approbation de ces plans dans les délais prescrits, en en rendant compte à l'administration centrale du ministère de l'équipement. |
|---|

Dans cette perspective, les mesures devront être engagées conformément à l'échéancier suivant :

Transmission de la liste définitive des installations portuaires	15 avril 2004
Approbation des évaluations de sûreté des installations portuaires	15 mai 2004
Approbation des plans de sûreté des installations portuaires	15 juin 2004

Nous attirons votre attention sur le fait que la mise en conformité des installations portuaires avec les prescriptions du code ISPS, outre l'enjeu essentiel qu'elle représente en matière de sûreté, représente un enjeu économique déterminant pour la compétitivité de nos ports. En effet, elle conditionne l'appréciation de fiabilité et d'attractivité qu'en feront les opérateurs internationaux. C'est pourquoi, dans le cadre des délais fixés ci-dessus, vous vous attacherez à établir un ordre de priorité pour l'instruction des évaluations de sûreté et des approbations des plans de sûreté des installations portuaires qui vous paraissent les plus urgentes. Cela concerne au premier chef les terminaux à passagers, ainsi que les terminaux à conteneurs traitant du trafic intercontinental.

A cet égard, nous attirons votre attention sur la priorité que représente pour le Gouvernement le renforcement de la sûreté du transport maritime de voyageurs, rappelée lors du comité interministériel de la mer du 16 février dernier, et réaffirmée lors des derniers événements internationaux. Cette préoccupation, partagée par nos principaux partenaires européens, s'est traduite par l'adoption le 23 mars 2004 du règlement européen sur le renforcement de la sûreté des navires et des installations portuaires, transposant en droit européen et renforçant les obligations issues du nouveau chapitre XI-2 de la convention SOLAS et du code ISPS.

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 : Dispositions générales pour la mise en œuvre du code ISPS

- I. Modèle de fiche de renseignement sur l'installation portuaire
- II. Modalités pratiques d'identification des installations portuaires
- III. Formations en matière de sûreté
- IV. Cadre type de plan de sûreté d'installation portuaire
- V. Recommandations relatives aux équipements et mesures de sûreté
- VI. Modèle d'attestation de reconnaissance de responsabilité

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

Dispositions générales pour la mise en œuvre du code ISPS

1. Première étape de mise en œuvre - Modalités complémentaires

1.1 Traitement de la liste des installations portuaires

La circulaire DTMPL-HFD du 19 décembre 2003 prévoit au paragraphe 2.5 de son annexe I qu'une copie de la liste des installations portuaires qui aura été validée par le préfet est adressée à la direction du transport maritime, des ports et du littoral (DTMPL) pour communication à l'Organisation maritime internationale (OMI).

Dans une lettre circulaire n° 2514 du 8 décembre 2003 (Réf. T2-NAVSEC/2.11.1), le Secrétariat de l'OMI a fixé les modalités de transmission des informations que doivent lui communiquer les Gouvernements contractants et, notamment, la liste des installations portuaires. Cette liste consiste en une compilation de fiches individuelles relatives à chaque installation portuaire, conformes au modèle figurant à **l'annexe I** de la présente circulaire. Chaque fiche sera renseignée, sur la base des informations fournies par l'autorité portuaire, et datée; elle portera le numéro d'identification unique qui aura été attribué par le préfet à chaque installation portuaire conformément aux instructions précisées ci-après.

Ce numéro comprendra trois séries de caractères :

- Les deux premières caractérisent le port :
 - Une première série, composée de cinq chiffres, correspond au numéro d'identification du port du Lloyd Register ;
 - Une deuxième série, composée de cinq lettres, correspond au numéro de code des Nations Unies pour le port ;
- Une troisième série, composée de quatre chiffres, répond aux éléments d'identification de l'installation portuaire définis par l'autorité nationale. Les deux premiers chiffres correspondent au numéro national attribué pour chaque port, les deux derniers chiffres correspondent au numéro attribué par le préfet à chaque installation portuaire qui aura été identifiée au sein d'un même port.

Les références utiles sont fournies à **l'annexe II** de la présente circulaire.

Désormais, toute information qui sera demandée concernant un ou plusieurs des éléments prévus dans le modèle de fiche sera fourni conformément à ce modèle.

Une première série composée de fiches dont les éléments 1 à 6 seront renseignés devra parvenir à la DTMPL et au haut-fonctionnaire de défense chargé de la mer pour le 15 avril 2004 au plus tard. Ces transmissions peuvent être effectuées en parallèle par voie électronique aux adresses suivantes :

- PM.DTMPL@equipement.gouv.fr
- HFD-Mer.HFD@equipement.gouv.fr.

1.2 Agrément de l'agent de sûreté de l'installation portuaire (ASIP)

La circulaire DTMPL-HFD du 19 décembre 2003 a prévu que les ASIP soient agréés à titre provisoire, l'agrément définitif étant subordonné à la justification par l'intéressé de la formation requise.

Ainsi qu'il était annoncé, des dispositions réglementaires vont spécifier le contenu de cet enseignement obligatoire et les modalités selon lesquelles il sera dispensé; ces dispositions seront formalisées par un arrêté ministériel qui devrait être publié au début du mois d'avril.

Dans un premier temps, seules les Ecoles nationales de la marine marchande sont autorisées à proposer le module d'enseignement qui vient d'être finalisé. La formation consiste en une série de cours d'une durée de 32 heures (soit 4 à 5 jours). Elle sera sanctionnée par un contrôle des connaissances qui permettra au formateur de délivrer, en cas de succès, une attestation de suivi de stage.

Les premiers stages sont proposés selon des modalités, aux dates et dans les lieux précisés à **l'annexe III** de la présente circulaire. Les exploitants d'installations portuaires et les agents de sûreté, désignés ou pressentis, seront informés de cette offre de formation et seront invités à la suivre.

L'agrément définitif de l'ASIP sera prononcé par le préfet au vu de la production par l'intéressé d'une attestation de formation. Il n'est pas prévu, à ce stade de la mise en œuvre du code ISPS, de mesures dérogatoires à cette prescription.

1.3 Evaluation de sûreté des installations portuaires et rôle des organismes de sûreté reconnus

L'évaluation de sûreté constitue le préalable obligatoire à l'élaboration du plan de sûreté de l'installation portuaire. Aucun plan de sûreté d'une installation portuaire ne pourra être élaboré sans l'approbation préalable, par le préfet, de l'évaluation de sûreté effectuée conformément aux instructions du paragraphe 4.3 de l'annexe I de la circulaire du 19 décembre 2003.

Il convient de préciser que, dans le cadre de la procédure rappelée ci-dessus, l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire s'appuie sur les éléments pertinents d'évaluation de la menace qui auront été fournis à l'ASIP par le préfet et les services de l'Etat compétents dans le domaine de la sûreté.

Par ailleurs, le code ISPS prévoit que puisse intervenir un organisme de sûreté reconnu (OSR)¹ pour la réalisation de certaines des tâches qui sont imposées par le chapitre XI.2 de la convention SOLAS. Ces tâches concernent, s'agissant des installations portuaires, l'évaluation de la sûreté et la préparation du plan de sûreté d'une installation portuaire (*ISPS A/15.2 et 16.1.1*). En revanche, l'approbation de l'évaluation de sûreté et l'approbation du plan de sûreté d'une installation portuaire ne peuvent être déléguées (*ISPS A/4.3*).

D'une manière générale, ainsi qu'il est précisé au paragraphe B/4.4 du code ISPS, un OSR « peut aussi fournir aux [...] installations portuaires des conseils ou fournir une assistance sur les questions ayant trait à la sûreté ». Dans ce cadre, les ASIP auront la faculté de confier à un OSR la responsabilité de conduire l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire (ESIP), puis l'élaboration du plan de sûreté de l'installation portuaire (PSIP).

Il est donc prévu que des organismes de sûreté soient reconnus au niveau national. La reconnaissance portera sur un champ de compétence qui peut être circonscrit à un ou plusieurs types de navires ou de terminaux portuaires (terminaux à passagers, terminaux pétroliers et gaziers, terminaux à conteneurs...), ou couvrir l'ensemble. Une commission interministérielle nationale chargée d'examiner les candidatures de ces organismes est en cours de constitution.

¹ Correspondant à la traduction du sigle anglais RSO, *recognized security organisation*.

Elle formulera, après instruction du dossier et éventuellement audition des responsables des organismes demandeurs, un avis sur le fondement duquel le ministre chargé de la mer délivrera des notifications individuelles de reconnaissance et publiera au *Journal officiel* la liste des organismes reconnus et leur domaine respectif de reconnaissance.

Un arrêté interministériel instituant la commission de reconnaissance et explicitant la procédure et les modalités de présentation des demandes de reconnaissance sera prochainement publié.

2. Elaboration des plans de sûreté des installations portuaires (PSIP)

L'évaluation de sûreté de l'installation portuaire (ESIP) ayant été approuvée par le préfet, l'ASIP procède à l'élaboration du plan de sûreté de l'installation portuaire (PSIP), avec, le cas échéant, le concours d'un organisme de sûreté reconnu (OSR).

2.1 Cadre type de plan de sûreté de l'installation portuaire (PSIP)

Tous les plans de sûreté des installations portuaires doivent être rédigés conformément au cadre type fourni à l'**annexe IV** de la présente circulaire. Certaines parties du plan-type pourront être déclarées « sans objet », mais l'ordre des parties du plan devra être respecté. Cette disposition vise à guider l'ASIP dans son travail d'élaboration et à permettre à l'administration de collecter une information harmonisée, favorisant les éléments de comparaison et de synthèse.

Le cadre type ci-joint est étroitement articulé avec les dispositions du code ISPS auxquelles il fait de fréquentes références. Son exploitation ne pourra être utilement assurée que si le rédacteur dispose, en regard, du code ISPS.

Il est rappelé que les références à la partie A du code ISPS ont un caractère obligatoire et que les références à la partie B du code ISPS sont des recommandations qu'il importe de suivre sauf si elles apparaissent sans objet. Toutefois, conformément au règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires récemment adopté², doivent être regardées comme obligatoires les prescriptions de la partie B du code ISPS relatives aux installations portuaires et référencées ci-après :

- *B/1.16 : évaluation de sûreté des installations portuaires*
- *B/4.1 : protection de la confidentialité des plans et des évaluations de sûreté*
- *B/4.4 : organismes de sûreté reconnus*
- *B/4.5 : compétences minimales des organismes de sûreté reconnus*
- *B/4.8 : établissement du niveau de sûreté*
- *B/4.14, B/4.15, B/4.16 : points de contact et renseignements concernant les plans de sûreté des installations portuaires*
- *B/4.18 : documents d'identification*
- *B/4.41 : communication de renseignements en cas d'expulsion d'un port ou de refus d'y entrer*
- *B/4.45 : navires d'un État non-partie à la Convention*
- *B/15.3 et B/15.4 : standards minimums concernant l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire*
- *B/16.3 et B/16.8 : standards minimums concernant le plan de sûreté de l'installation portuaire*
- *B/18.5 et B/18.6 : périodicités des exercices et des entraînements de sûreté au sein des installations portuaires, et pour les agents de sûreté des installations portuaires.*

² Ce règlement a été adopté lors du Conseil des 22 et 23 mars 2004, mais n'a pas été publié à ce jour.

2.2 Modalités d'instruction et d'approbation du plan de sûreté de l'installation portuaire

La procédure d'instruction et d'approbation du plan de sûreté de l'installation portuaire (PSIP) est calquée sur la procédure définie par la circulaire du 19 décembre 2003 à l'égard de l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire (ESIP).

Le plan de sûreté de l'installation portuaire (PSIP) est établi, dès l'approbation de l'évaluation préalable, par l'agent de sûreté de l'installation portuaire (ASIP). Un projet en est transmis au préfet; une copie en est adressée à l'autorité portuaire.

Le projet est examiné au sein du comité local de sûreté portuaire, qui émet un avis après avoir obligatoirement entendu l'avis particulier du représentant de l'autorité portuaire. Le représentant de l'autorité portuaire s'exprime plus particulièrement sur la compatibilité du projet de plan avec les mesures et les moyens mis en œuvre sur le port, et notamment avec le plan de sûreté portuaire. Il appartient au préfet d'apprécier l'opportunité d'organiser l'audition par le comité local de l'agent de sûreté de l'installation portuaire, et le cas échéant de l'organisme de sûreté reconnu ayant participé à l'établissement du plan.

L'examen du plan par le comité local permet de déterminer si des compléments d'information ou des modifications sont nécessaires, ou si le plan peut être approuvé en l'état. L'approbation du plan de sûreté est prononcée par le préfet. Chaque décision est notifiée à l'exploitant de l'installation portuaire et à l'autorité portuaire. Chaque plan de sûreté approuvé est transmis en copie à la direction du transport maritime, des ports et du littoral (sous-direction des ports) et au haut-fonctionnaire de défense chargé de la mer.

2.3 Dispositions particulières à certains aspects de l'élaboration du plan de sûreté de l'installation portuaire

2.3.1 Equipements et mesures de sûreté

Pour la mise en œuvre des dispositions prévues aux chapitres II à IV du plan-type, l'ASIP aura à l'esprit qu'aucune mesure prise isolément n'est susceptible de garantir une protection absolue : la démarche de sûreté fait appel à un éventail de dispositions dissuasives, préventives et de contrôle dont la combinaison lui confère sa véritable fiabilité.

L'intensité du contrôle doit en outre être adaptée au niveau de sûreté appliqué par l'installation portuaire.

Des recommandations, à adapter aux caractéristiques de chaque installation portuaire, sont consignées dans **l'annexe V** de la présente circulaire et portent sur les points suivants :

- Equipements et mesures de restriction de l'accès à certaines zones du port (zones d'accès restreint) ;
- Sûreté des terminaux à passagers ;
- Mesures de sûreté relatives à l'entreposage et à la manutention de la cargaison et des provisions de bord.

En ce qui concerne la sûreté des terminaux à passagers, l'évolution de la menace conduit à prévoir **dès le niveau 1 du code ISPS**, outre le contrôle des passagers, un **contrôle partiel effectif** des bagages et des véhicules avant appareillage.

2.3.2 Formation, exercices et entraînements

Le code ISPS impose de nombreuses obligations à l'installation portuaire en ces matières et attribue à l'agent de sûreté de l'installation portuaire (ASIP) la responsabilité essentielle de leur mise en œuvre.

Outre l'exigence qui lui est faite de justifier d'une formation spécifique (*ISPS A/18.1 et B/18.1*), l'ASIP doit veiller à ce que « *le personnel responsable de la sûreté ait reçu la formation adéquate* » (*ISPS A/17.2.7 et B/18.2*) et, plus généralement, sensibiliser l'ensemble des membres du personnel de l'installation (*ISPS A/17.2.6 et B/18.3*).

En vue de garantir la performance du personnel et l'efficacité de la mise en œuvre du plan, l'ASIP est également chargé d'effectuer à des intervalles réguliers des exercices et entraînements, les derniers, le cas échéant, avec d'autres intervenants portuaires. La périodicité de 3 mois, pour les exercices et de 18 mois, au maximum, pour les entraînements, telle que recommandée aux paragraphes B/18.5 et 18.6 du code ISPS, est rendue obligatoire par le règlement européen mentionné plus haut.

La diversité des actions à envisager pour réaliser la mise en œuvre de ces prescriptions impose l'établissement d'une programmation précise.

Le chapitre VI du plan de sûreté de l'installation portuaire consistera donc en l'élaboration d'un programme de formation à la sûreté, annuel ou pluriannuel, qui devra être régulièrement amendé ou renouvelé.


Plusieurs éléments sont à prendre en considération pour déterminer ce programme :

- Il conviendra de distinguer ce qui relève de la formation initiale exigible des actions concourant à entretenir, renforcer, compléter ou renouveler l'état des connaissances et du savoir-faire.
- L'obligation de formation se déclinera, selon les cas, en une obligation de conformité à des prescriptions réglementaires spécifiques ou, au contraire, en une faculté laissée à l'ASIP de définir lui-même les mesures adéquates.
- D'une manière générale, la démarche engagée par l'ASIP devrait conduire à identifier parallèlement trois types d'actions correspondant à trois catégories différentes de bénéficiaires :
 - Une formation théorique et technique, couvrant l'ensemble du domaine pour le personnel ayant la responsabilité de la mise en sûreté de l'installation ;
 - Un savoir-faire ciblé et opérationnel pour les personnels chargés de tâches de sûreté ;
 - Une information générale et des actions de sensibilisation pour l'ensemble des acteurs.

Des recommandations concernant le contenu et les modalités de ces différentes natures de formations sont proposées **à l'annexe III**.

3. Mesures d'ordre général

3.1 Registre de sûreté de l'installation portuaire

 Bien que le code ISPS ne prévoie pas la tenue obligatoire de registres de sûreté de l'installation portuaire (*ISPS A/10*), le préfet prescrira cette mesure dans la notification d'approbation du plan de sûreté de l'installation portuaire (PSIP).

Ce registre doit consigner tout événement relatif à la sûreté de l'installation, notamment :

- Les incidents ou accidents de sûreté ;
- Les infractions aux mesures de sûreté ;
- Les changements de niveau de sûreté ;
- Les mesures prise en application de la règle 9 du chapitre XI.2 de la convention SOLAS ;
- Les dates de réalisation et le contenu des actions d'information, de formation, d'exercices et d'entraînements des agents de l'installation ou des personnels y intervenant ;
- Les dates et résultats des opérations d'entretien, d'étalonnage et de mise à l'essai du matériel et des équipements de sûreté ;
- Les dates, le contenu et les observations relatifs aux audits internes liés à la sûreté ;
- Les dates de réalisation et les résultats des examens périodiques d'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire ;
- Les dates et contenus des modifications apportées au plan de sûreté de l'installation.

Le registre de sûreté est assujéti aux dispositions prévues au § 3.2.2. ci-dessous pour les documents protégés.

3.2 Confidentialité des informations relatives à la sûreté

Si le code ISPS engage à prévoir les mesures appropriées pour sensibiliser aux enjeux de la sûreté les divers acteurs du passage portuaire, il impose aussi des prescriptions strictes sur la confidentialité des informations relatives aux mesures assurant sa mise en œuvre.

3.2.1 Principe général

Le préfet arrêtera, le plus possible en amont du processus, le statut des éléments d'information nécessaires en distinguant :

- Les informations à caractère public,
- Les informations à diffusion contrôlée,
- Les informations protégées.

L'habilitation à l'accès à des informations classifiées au titre de la Défense nationale n'est pas requise des personnes intervenant en matière de sûreté des installations portuaires, sauf exception qu'il appartiendra au préfet d'apprécier.

Cette règle ne fait pas obstacle à l'instauration de mesures de prévention graduées selon la nature de l'information.

Le préfet fera valoir à ses interlocuteurs que la participation à des mesures de sûreté implique une obligation générale de confidentialité de la part de tous les acteurs, y compris des intervenants à titre ponctuel. Cette responsabilisation des individus pourra être utilement reconnue par une reproduction systématique, sur les documents le justifiant, de la formule d'avertissement figurant au § 3.3 de l'annexe I de la circulaire du 19 décembre 2003. Un engagement supérieur exigible de personnes destinataires de documents protégés pourra prendre la forme de la procédure indiquée au § 3.2.2 ci-dessous.

Dans tous les cas de figures, il y a lieu d'appliquer le principe selon lequel l'information diffusée est strictement ajustée au besoin d'en connaître du destinataire.

3.2.2 Documents protégés

Quatre catégories de documents, au moins, doivent être protégés.

- L'évaluation de sûreté de l'installation portuaire (ESIP) et le rapport présenté devant le comité local de sûreté portuaire par les experts (*cf. § 4.3 de l'annexe 1 de la circulaire du 19 décembre 2003*);
- Le plan de sûreté de l'installation portuaire (PSIP) conforme au cadre type institué par la présente circulaire et ses annexes;
- Le registre de sûreté de l'installation portuaire (*cf. § 3.1 ci-dessus*);
- Les déclarations de sûreté entre un navire et une installation portuaire, instituées par la section A/5 du code ISPS.

Les documents protégés font l'objet d'un nombre contrôlé de copies, numérotées, correspondant à celui des destinataires nommément désignés. La remise d'une copie de l'un des documents susmentionnés s'effectue contre signature, par le destinataire, d'une attestation de reconnaissance de responsabilité datée et signée, conforme au modèle figurant à l'**annexe VI** de la présente circulaire.

Cette procédure n'est pas opposable aux agents de l'autorité publique dûment habilités à exercer le contrôle de l'application du code ISPS, à la disposition desquels sont mis les documents protégés, sur leur demande.

Le détenteur d'un document protégé a l'obligation d'en assurer la conservation physique selon des modalités appropriées à la nature de leur support. Les documents papier sont conservés dans des armoires de sûreté installées dans des locaux dont l'accès est contrôlé.

En référence aux dispositions A/10.3 et 16.6 du code ISPS, il y a lieu d'autoriser la conservation de tous documents protégés sous forme électronique.

Dans ce cas, ils doivent être protégés par des mesures empêchant que leur données soient lues, effacées, détruites ou modifiées sans autorisation.

Le préfet appréciera s'il convient de prescrire des dispositions communes ou de laisser à chaque destinataire la responsabilité de prendre toutes les précautions requises.

3.3 Coordination des mesures de sûreté des installations portuaires

La combinaison nouvelle des dispositions relatives à la sûreté des installations portuaires avec la réglementation applicable en matière de sûreté du port est appelée à être précisée ultérieurement, en particulier par une directive européenne.

La démarche ainsi engagée conduit logiquement à renforcer la coordination des actions conduites au sein des installations portuaires dans le cadre d'opérations communes à tout ou partie de la place portuaire.

C'est pourquoi, il est demandé pour les ports relevant de l'Etat, et il est recommandé pour les autres ports, qu'un agent de sûreté portuaire soit désigné par l'autorité portuaire parmi son personnel. Cet agent de sûreté portuaire (ASP) sera chargé de coordonner sous le contrôle du préfet l'action des ASIP dans la mise en œuvre des plans de sûreté des installations portuaires et du plan de sûreté portuaire.

Liste des annexes

- ANNEXE I** Modèle OMI de fiche de renseignements sur l’installation portuaire
- ANNEXE II** Modalités pratiques de rédaction de la fiche de renseignements
- ANNEXE III** Formations en matière de sûreté
- ANNEXE IV** Cadre type de plan de sûreté de l’installation portuaire (PSIP)
- ANNEXE V** Recommandations relatives aux équipements et mesures de sûreté
- ANNEXE VI** Modèle d’attestation de reconnaissance de responsabilité

ANNEXE I

Modèle OMI de fiche de renseignements

Renseignements sur l'installation portuaire
(règle SOLAS XI-2/13.3)

1	Renseignements sur le port	Nom du port	
		Caractère *	
		Numéro d'identification du port	
		Numéro de code ONU pour le port	
2	Nom de l'installation portuaire		
3	Numéro attribué à l'installation portuaire **		
4	Autres noms du port (le cas échéant)		
5	Description de l'installation portuaire		
6	Situation	Longitude	
		Latitude	
7	Point de contact pour la sûreté de l'installation portuaire		
8	L'installation portuaire participe à un « autre » arrangement		
9	L'installation portuaire possède un plan de sûreté approuvé		
10	Date de l'approbation du plan de sûreté de l'installation portuaire		
11	Le plan de sûreté de l'installation portuaire a-t-il été retiré ?		
12	Date de retrait du plan de sûreté de l'installation portuaire		

* Port ouvert ou fermé

** Le numéro de l'installation portuaire devrait être exclusif à cette installation

ANNEXE II

Modalités pratiques de rédaction de la fiche de renseignements

1. Renseignements sur le port

Les informations nécessaires à la rédaction de ce paragraphe sont disponibles sur le site Internet de l'OMI, à l'adresse suivante : <https://www2.imo.org/ISPSCode/ISPSPortFacilities.aspx>. Pour en obtenir le détail, il convient de se connecter sur les pages mettant à disposition des utilisateurs les informations publiques relatives à la France, et de choisir la rubrique "Ports et installations portuaires". On accède alors à la liste des ports répertoriés par l'OMI sur le territoire français.

Il convient de signaler que cette ligne recense en réalité des "sites portuaires". A titre d'exemple, la liste comprend les sites de Bordeaux, de Bassens, d'Ambès, de Blaye, de Pauillac et du Verdon, qui relèvent tous du Port autonome de Bordeaux. Par souci de simplicité, on choisira à ce stade de considérer que toutes les installations portuaires d'un port donné seront rattachées au "site portuaire", et donc au "port" au sens du recensement de l'OMI, dans lequel se trouve le siège du port. Ainsi, toutes les installations portuaires relevant du Port autonome de Bordeaux seront rattachées au port de Bordeaux au sens du recensement de l'OMI, quel que soit le site sur lequel elles sont implantées.

Inversement, certains ports (notamment les ports d'outre-mer) ne sont pas encore répertoriés, la liste étant en cours d'actualisation. Ces cas, s'ils subsistent, devront être signalés à la DTMPL (sous-direction des ports) et au HFD mer, qui feront procéder à une rectification de la part de l'OMI.

Les renseignements concernant le port comprennent deux séries de caractères :

- Une première série, composée de cinq chiffres, correspond au numéro d'identification du port du Lloyd Register ;
- Une deuxième série, composée de cinq lettres, correspond au numéro de code des Nations Unies pour le port.

2. Nom de l'installation portuaire

Dans un souci de lisibilité, le nom de l'installation portuaire sera explicite et mentionnera si possible à la fois sa localisation géographique et sa vocation principale (terminal pétrolier, terminal roulier...).

3. Numéro attribué à l'installation portuaire

Le numéro concerné aura quatre chiffres. Les deux premiers seront attribués à chacun des ports au niveau national, les deux suivants seront attribués localement selon une numérotation interne au port de 1 à 99.

La numérotation sera effectuée comme suit :

Port	Numéro IP
Ports autonomes	
Dunkerque	0101 à 0199
Le Havre	0201 à 0299
Rouen	0301 à 0399
Nantes – Saint-Nazaire	0401 à 0499
Bordeaux	0501 à 0599
Marseille	0601 à 0699
Guadeloupe	0701 à 0799
Ports d'intérêt national	
Calais	1101 à 1199
Boulogne	1201 à 1299
Dieppe	1301 à 1399
Caen – Ouistreham	1401 à 1499
Cherbourg	1501 à 1599
Saint-Malo	1601 à 1699
Brest	1701 à 1799
Lorient	1801 à 1899
La Rochelle	1901 à 1999
Bayonne	2001 à 2099
Port-la-Nouvelle	2101 à 2199
Sète	2201 à 2299
Toulon	2301 à 2399
Nice	2401 à 2499
Fort-de-France	2501 à 2599
Degrad-des-Cannes	2601 à 2699
Saint-Pierre	2701 à 2799
Miquelon	2801 à 2899
Port-Réunion	2901 à 2999
Ports décentralisés	
Roscoff	3101 à 3199
Port-Vendres	3201 à 3299
Cannes	3301 à 3399
Bastia	3401 à 3499
L'Ile-Rousse	3501 à 3599
Calvi	3601 à 3699
Ajaccio	3701 à 3799
Propriano	3801 à 3899
Bonifacio	3901 à 3999
Porto-Vecchio	4001 à 4099

5. Description de l'installation portuaire

On explicitera ici la localisation géographique et la vocation principale de l'installation. En revanche, on ne mentionnera pas le nom de l'exploitant de l'installation.

6. Situation

Ces informations géographiques se rapportent à chaque installation portuaire, notamment pour les ports implantés sur de vastes emprises ou le long d'estuaires.

7. Point de contact

Cette rubrique ne sera pas remplie à l'heure actuelle, le nom des exploitants et des agents de sûreté n'ayant a priori pas vocation à être communiqués à l'OMI.

8. "Autre arrangement"

On mentionnera dans cette rubrique les "autres arrangements" éventuellement applicables à l'installation portuaire, à savoir :

- Les accords bilatéraux ou multilatéraux pris au titre de la règle 11 du chapitre XI-2 de la convention SOLAS;
- Les arrangements équivalents adoptés au titre de la règle 12.2 du chapitre XI-2 de la convention SOLAS.

9 à 12. Plan de sûreté de l'installation portuaire

On se contentera de répondre de manière affirmative ou négative s'agissant des rubriques 9 et 11, et de mentionner une date sans autre référence pour les rubriques 10 et 12.

ANNEXE III

Formations en matière de sûreté

1. Formation des ASIP – Centres de formation et calendrier des premiers stages proposés● ***Ecole nationale de la marine marchande de Marseille***

Adresse postale : 39, avenue du Corail - 13285 Marseille Cedex 08

Téléphone : 04.91.76.82.82 - Télécopie : 04.91.73.88.64.

Mel : enmm-marseille@equipement.gouv.fr

Stages proposés : **du 08 au 12 mars 2004**

● ***Ecole nationale de la marine marchande de Nantes***

Adresse postale : 2, rue Gabriel Péri - 44053 Nantes Cedex 04

Téléphone : 02.40.71.01.80 - Télécopie : 02.40.69.25.98.

Mel : Enmm.Nantes@wanadoo.fr

Stages proposés : **du 22 au 25 mars 2004**

du 14 au 18 juin 2004

● ***Ecole nationale de la marine marchande de Saint-Malo***

Adresse postale : 4, rue de la Victoire - BP 109 - 35412 Saint-Malo Cedex

Téléphone : 02.99.40.68.90 - Télécopie : 02.99.40.57.63.

Mel : Enmm.Saint-malo@wanado.fr

Stages proposés : **du 22 au 26 mars 2004**

● ***Ecole nationale de la marine marchande du Havre***

Adresse postale : 66, route du Cap - BP 27 - 76310 Sainte-Adresse

Téléphone : 02.35.54.78.00 - Télécopie : 02.35.46.12.81.

Mel : enmmlh@equipement.gouv.fr

Stages proposés : **du 05 au 09 avril 2004**

du 07 au 11 juin 2004

Des stages peuvent être organisés à la demande sur d'autres sites que ceux des écoles proprement dites, sous réserve de l'inscription d'un nombre suffisant de participants.

2. Recommandations en matière de formation du personnel de l'installation portuaire

D'une manière générale, la démarche engagée par l'ASIP en matière de formation du personnel de l'installation portuaire devrait conduire à identifier parallèlement trois types d'actions correspondant à trois catégories différentes de bénéficiaires :

- Une formation théorique et technique, couvrant l'ensemble du domaine pour le personnel ayant la responsabilité de la mise en sûreté de l'installation ;
- Un savoir-faire ciblé et opérationnel pour les personnels chargés de tâches de sûreté ;
- Une information générale et des actions de sensibilisation pour l'ensemble des acteurs.

2.1 Le premier type de formation concerne en priorité l'ASIP. Son contenu et ses modalités devront être conformes aux prescriptions réglementaires mentionnées au § 1.2 ci-dessus. Il s'agit d'une formation obligatoire pour l'ASIP, mais il lui appartient d'apprécier l'opportunité d'en faire aussi bénéficier d'autres membres du personnel de l'installation, en particulier son ou ses suppléants désignés et certains cadres.

La formation des ASIP comprendra réglementairement les 6 modules ci-après, totalisant une durée minimale de 32 heures :

- Module A : Objectifs de la sûreté / Réglementation applicable (6 heures)
- Module B : Méthodologie de l'évaluation de la menace / Sensibilisation aux risques (5 heures)
- Module C : Prévention des actes illicites (10 heures)
- Module D : Connaissance des navires (3 heures)
- Module E : Méthodologie des plans de sûreté des installations portuaires (5 heures)
- Module F : Gestion de crise (3 heures)

2.2 Le deuxième type de formation concerne les personnels chargés de tâches liées aux activités de surveillance, de gardiennage et de filtrage des personnes, des bagages et du fret.

L'aptitude professionnelle à exercer ces activités fait déjà l'objet d'une réglementation, d'une part pour les agents des sociétés privées spécialisées¹, d'autre part pour les agents présentés par la personne publique gestionnaire du port².

Ces dispositions, quoique distinctes, prévoient un traitement analogue pour les deux catégories professionnelles visées. L'exercice de leurs fonctions est subordonné à la délivrance d'un agrément par l'autorité publique, sous réserve que le postulant satisfasse à des conditions de nationalité, de moralité et d'aptitude professionnelle.

Il y a lieu de se référer à l'un ou l'autre de ces deux dispositifs légaux, selon que les tâches de sûreté prévues sont confiées à des sociétés prestataires de services ou au personnel propre à l'installation portuaire.

Dans cette dernière hypothèse, et dans l'attente de l'aménagement des textes en vigueur, il appartient à l'autorité portuaire mentionnée à l'article R. 324-2 du code des ports maritimes de transmettre au préfet, sur saisine de l'ASIP et pour le compte de l'installation portuaire, la demande d'agrément prévue à l'article L. 323-5 du même code.

Dans ces deux cadres juridiques, le contenu de la formation permettant d'apprécier l'aptitude professionnelle du postulant à l'agrément est actuellement peu réglementée. Le préfet fera donc appel aux éléments d'appréciation déjà utilisés dans le cadre des procédures d'agrément émanant des gestionnaires des ports ou, le cas échéant, des sociétés privées spécialisées, et ceci lorsqu'il procédera à l'instruction non seulement des demandes d'agrément des personnels des installations portuaires affectés à ces activités mais aussi du chapitre VI des plans de sûreté de ces installations.

Au-delà de ces éléments d'appréciation, le préfet exigera également que le programme de formation indique avec précision en quoi les caractéristiques de l'expérience professionnelle préalable du postulant et les actions de formation déjà dispensées ou prévues à son avantage correspondent, selon les tâches qui lui sont assignées, aux domaines mentionnés au paragraphe B/18.2 du code ISPS.

Le préfet veillera également à la cohérence des indications fournies entre le programme de formation contenu dans le plan et les justificatifs relatifs à l'aptitude professionnelle apportés à l'appui des demandes d'agrément des personnels.

¹ Loi n° 83-629 modifiée du 12 juillet 1983 réglementant les activités privées de sûreté (articles 1, 3, 3.1 et 5) et décret n° 2002-329 du 8 mars 2002.

² Articles L. 323-5 et R. 324-2 à R. 324-5 du code des ports maritimes.

Si l'installation portuaire recourt à une société prestataire de services, le programme de formation du plan de sûreté doit préciser quelles sont les responsabilités respectives de la dite société et de l'ASIP, s'agissant de la formation initiale ou des actions de formation continue à dispenser à ces personnels. En aucun cas l'ASIP n'est appelé à se substituer à la société pour assurer les obligations qui incombent cette dernière en vertu de la loi du 12 juillet 1983. En revanche, il peut estimer nécessaire que le personnel mis à disposition par le prestataire et déjà formé par ses soins, justifie d'un complément de connaissances permettant d'adapter son exercice professionnel aux spécificités de l'activité maritime ou aux contraintes d'exploitation propres à l'installation portuaire.

L'ASIP devra s'assurer que le cahier des charges définissant les engagements réciproques contractés entre la société prestataire et l'exploitant de l'installation prévoit précisément l'imputation de ces modalités complémentaires de formation. Celles-ci peuvent d'ailleurs se limiter à une présentation de l'environnement portuaire ou à des actions de formation générale conformes à celles qui sont évoquées au paragraphe 2.3 ci-après.

2.3 Le troisième type d'action s'apparente plus à des modalités d'information des personnels de l'installation portuaire et, éventuellement, des professionnels extérieurs appelés à y intervenir.

Le programme de formation devra prévoir quelles sont les modalités retenues pour assurer cette exigence et définir, en tant que de besoin, des mesures adaptées à des populations ciblées, par exemple les cadres de l'installation, le personnel de manutention ou les prestataires de services de l'installation ou des navires accueillis.

La mise en œuvre de ce type de mesures peut être commune avec celle d'autres installations portuaires ou participer d'une action générale d'information de tout ou partie des acteurs portuaires.

Le préfet veillera donc à ce que les actions prévues au titre du présent paragraphe dans le plan de sûreté de l'installation portuaire soient coordonnées et articulées avec les opérations qui pourront être engagées à l'échelle de la place portuaire et que pourra conduire l'agent de sûreté portuaire.

ANNEXE IV

**Cadre-type de
PLAN DE SURETE DE L'INSTALLATION PORTUAIRE****Numéro d'identification**

Le document constituant le plan de sûreté de l'installation portuaire reçoit un numéro d'identification identique à celui de l'installation, conformément aux prescriptions du paragraphe 1.1 et de l'annexe I de la présente circulaire.

**DOCUMENT PROTEGE****PORT DE****NOM DE L'INSTALLATION PORTUAIRE :****NOMBRE DE PAGES**

**TABLEAU D'ENREGISTREMENT DES MODIFICATIONS
APPORTEES AU PLAN INITIAL APPROUVE***à placer en page deux du document*

Numéro de la modification	Date de la modification	Page(s) concernée(s)	Paragraphes modifiés ou nouveaux	Visa de la personne ayant effectué la modification

Toute modification du présent plan est transmise au préfet du département ; le préfet en accuse réception et décide si le document modifié nécessite une nouvelle approbation (*ISPS A/16.5*).

NOM DE L'AGENT DE SURETE DE L'INSTALLATION PORTUAIRE (ASIP)¹ (et de son ou de ses suppléants) : (ISPS A/16.3.10 et 17.1, ISPS B/1.18)

(y compris les coordonnées où ils peuvent être joints 24h/24)

NOM ET RAISON SOCIALE DE L'EXPLOITANT :

LISTE DES PERSONNES RESPONSABLES DE LA GESTION DE L'INSTALLATION :
(liste indicative)

Fonction	NOM, Prénoms	Téléphone professionnel	Téléphone mobile	Téléphone domicile
Gestionnaire des opérations sur l'installation				
Responsable de				
Responsable de ...				
PC sûreté				
Poste de contrôle accès principal				
Poste de contrôle accès 1				
Poste de contrôle accès 2				
.....				

LISTE DES PERSONNES RESSOURCES EN MATIERE DE SURETE SUR LE PORT :
(liste indicative)

Fonction	NOM, Prénoms	Téléphone professionnel	Téléphone mobile	Téléphone domicile
Agent de sûreté portuaire ²				
Capitainerie				
Direction du port (autorité portuaire)				
Direction de l'exploitation du port				
Préfecture				
Préfecture maritime				
Police aux Frontières				
Police (commissariat)				
Gendarmerie				
Douanes				
Affaires maritimes				
Services d'incendie et de secours				
.....				

¹ Préciser si l'agent de sûreté de cette installation portuaire est également agent de sûreté d'une autre installation portuaire en cas de mutualisation (ce cas est différent de celui du regroupement d'installations portuaires sous un même plan).

² Responsable de la sûreté au niveau du port, désigné par l'autorité portuaire.

DESIGNATION DE L'INSTALLATION PORTUAIRE :

- Nature :
Exemple : terminal pétrolier de..... ; terminal à passagers transmanche de ... ; quais publics n°7 à 13 pour marchandises diverses...
- Situation géographique sur le port :
Exemple : quai n°3 bassin ouest, quai amont rive gauche...
- ❑ Pièces jointes : Plans de l'installation portuaire et de sa situation dans le port et son environnement
Le cas échéant, justification du regroupement de plusieurs installations portuaires sous un même plan (ISPS A/16.9)

EVALUATION DE LA SURETE DE L'INSTALLATION PORTUAIRE :*(ISPS A/15, A/16.1, B/1.16)*

- Date du rapport d'expertise
- Nom de l'organisme de sûreté reconnu (OSR) y ayant participé (le cas échéant) et références de l'arrêté de reconnaissance : *(ISPS B/4.3 à 4.7)*
- Date d'approbation préfectorale de l'évaluation de la sûreté : *(ISPS A/15.2.1)*
- Dates de mise à jour de cette évaluation et désignation du ou des OSR y ayant participé (le cas échéant) : *(ISPS A/15.4)*
- ❑ Pièces jointes : Copie de la notification de reconnaissance du ou des OSR,
Copie de la décision préfectorale d'approbation de l'évaluation de sûreté.

PLAN DE SURETE DE L'INSTALLATION PORTUAIRE :

- Nom de l'organisme de sûreté reconnu (OSR) ayant (le cas échéant) participé à l'élaboration du plan et références de l'arrêté de reconnaissance : *(ISPS A/16.1.1)*
- Date d'approbation préfectorale : *(ISPS B/16.2)*
- ❑ Pièces jointes : Copie de la décision préfectorale d'approbation du plan de sûreté

SOMMAIRE

- Chapitre I - Organisation de la sûreté**
- Chapitre II - Accès et circulation dans l'installation portuaire, accès aux navires**
- Chapitre III - Manutention de la cargaison**
- Chapitre IV - Cas des alertes de sûreté, des « agressions » avérées et des sinistres**
- Chapitre V - Audits et contrôles internes**
- Chapitre VI - Plan de formation et exercices**

RECAPITULATIF DES PIECES A JOINDRE

- 1 – Le cas échéant, justifications portant sur le regroupement de plusieurs installations portuaires sous un même plan (ISPS A/16.9)**
- 2 - Copie de la notification de reconnaissance du ou des OSR**
- 3 - Copie de la décision préfectorale d'approbation de l'évaluation de sûreté**
- 4 - Copie de la décision préfectorale d'approbation du plan de sûreté**
- 5 – Plan (s) de l'installation portuaire et de sa situation dans le port et son environnement**

CHAPITRE I – ORGANISATION DE LA SURETE DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

(ISPS A/16.3, 16.4, 16.6, 16.7 et ISPS B/16.3, 16.8)

A) Caractéristiques opérationnelles de l'installation

- Moyens permanents affectés au fonctionnement de l'installation portuaire : *(effectifs, description succincte des bâtiments et des matériels principaux, tels que les moyens de manutention et le nombre de véhicules).*
- Description succincte de l'activité de l'installation : *(par exemple, nature et importance des principaux trafics, types de navires et rythme des escales).*
- Indication, le cas échéant, des procédures spécifiques applicables en raison de la nature de l'installation *(par exemple, celles qui concernent les marchandises dangereuses)* et référence des document pertinents.

B) L'organisation de la sûreté, moyens humains et matériels alloués

- Structure de l'organisation de la sûreté de l'installation *(ISPS B/16.8.1).*
- Effectifs affectés à des tâches de sûreté par fonction et nature de tâches et chaîne hiérarchique dans l'installation portuaire *(ISPS A/16.3.6, ISPS B/16.8.2 et 16.49).* *On précisera quels sont les personnels appartenant à l'installation et quels sont ceux qui relèvent de prestataires de services extérieurs pour chaque niveau de sûreté applicable.*
- Locaux dédiés à l'exercice de la sûreté : contenu, équipement, protection.
- Moyens retenus pour la protection *(clôtures, portails, dispositifs divers...)* et la surveillance *(éclairage, détecteurs, vidéosurveillance, appareils de contrôle des personnes, des véhicules et du fret selon son conditionnement, modalités d'emploi)* *(ISPS B/16.49, 16.50).*
- Moyens et prestations assurés dans le cadre d'une sous-traitance.
- Transmissions dédiées à la sûreté et leurs caractéristiques *(ISPS B/16.8.4).*
- Mesures et moyens de protection des données, des documents, des communications, des informations en relation avec la sûreté *(documents écrits et données électroniques, ISPS A/16.3.11, 16.6, 16.7 et ISPS B/4.1, 16.8.6)* selon le niveau de confidentialité exigé.
- Description de la procédure interne de changement de niveau de sûreté après transmission de la consigne par l'autorité publique et notamment le passage au niveau de sûreté 3 *(ISPS A/16.3.4).* *La consigne transmise par le Préfet peut être accompagnée d'instructions concernant des mesures spécifiques à appliquer en fonction du contexte et de la nature de l'installation.*
- Liens avec l'agent de sûreté portuaire et avec d'autres autorités en matière de sûreté *(ISPS B/16.3.2 et 16.8.3).*

C) Relations entre l'installation portuaire et les navires (ISPS A/16.3.7 et B/16.3.2)

- Modalités selon lesquelles l'ASIP est informé de l'arrivée d'un navire et échanges prévus entre l'ASIP et l'agent de sûreté du navire (ASN) (*demandes de la part du navire, consignes éventuelles à appliquer par le navire et contrôle du navire au port...*) (ISPS B/4.11, 4.12, 4.29 à 4.46).
- Déclaration de sûreté (ISPS A/5 et B/5 ; modèle ISPS B/Appendice 1) :
 - raisons et circonstances pour lesquelles la déclaration de sûreté du navire est exigée par l'installation (ISPS B/5.3),
 - modalités suivies lorsque la déclaration de sûreté de l'installation est exigée par le navire (ISPS B/5.2, 5.3, 5.4, 5.5 et 5.6),
 - modalités de conservation des déclarations de sûreté (ISPS A/5.6).

D) Administration du plan de sûreté de l'installation portuaire

- Liste des destinataires du plan de sûreté
- Mesures destinées à garantir la confidentialité du plan de sûreté de l'installation (ISPS A/16.3.11 et 16.8) (*renvoyer au § B ci-dessus si le traitement du plan de sûreté de l'installation y a été évoqué*)
- Articulation du plan de sûreté de l'installation portuaire avec le plan de sûreté portuaire (ISPS A/16.4), le cas échéant.
- Indication des procédures et consignes applicables (le cas échéant) dans des domaines connexes : (*plan VIGIPIRATE, mesures de défense, points et réseaux sensibles*), et compatibilité avec ceux-ci (cf. chapitre IV ci-après).

CHAPITRE II – ACCES ET CIRCULATION DANS L'INSTALLATION PORTUAIRE, ACCES AUX NAVIRES

(ISPS A/16.3.1, 16.3.2, 16.3.7 et 16.3.15 ; ISPS B/16.10 à 16.29, 16.38 à 16.48 et 16.52 à 16.54)

Dresser par niveau de sûreté, la liste des mesures utilisées (avec référence aux moyens cités au chapitre I) pour la surveillance, les contrôles et les interventions, pour empêcher l'accès à l'installation portuaire de personnes non autorisées, ainsi que l'introduction d'armes, de substances dangereuses ou d'engins porteurs de menaces par des personnes autorisées ou non. Préciser s'il est prévu à l'intérieur de l'installation portuaire une ou plusieurs zones d'accès et de circulations restreints et indiquer, par niveau de sûreté, les mesures prises.

Les cas des congés à terre des personnels des navires ou des changements de personnels, de l'accès des visiteurs, y compris des services sociaux et des syndicats de gens de mer, doivent faire l'objet de procédures spécifiques en cohérence avec les mesures prescrites au chapitre III du présent plan (ISPS A/16.3.5 et B/16.8.14).

Les accès ferroviaires doivent être traités avec une attention particulière.

L'éventualité d'intrusions clandestines doit prendre en compte non seulement le cas de franchissement ou bris de clôtures, mais aussi celui de l'accès dans des unités de charge ou des véhicules de transport de fret.

Le cas des intrusions dans l'installation portuaire à partir d'un plan d'eau doit être traité ici. Si l'installation portuaire se situe au fond d'un port, l'accès nautique à l'installation relève de la compétence de l'autorité portuaire qui veillera aux mesures appropriées. Il faut également étudier, le cas échéant, la question des bateaux fluviaux, des bateaux de pêche et de plaisance qui font l'objet d'un traitement différent des navires de commerce de la part des autorités portuaires, ainsi que les accès possibles par des plans d'eaux qui ne sont pas des chenaux de navigation.

La situation des terminaux à passagers doit faire l'objet de l'attention la plus soutenue ; il convient de décrire les modalités d'accueil puis d'embarquement des passagers, de leurs bagages et de leurs véhicules pour les transbordeurs, des cheminements, des contrôles opérés à différentes étapes des circuits d'embarquement et de débarquement qui doivent être séparés en cas de simultanéité. Ces modalités sont établies en liaison avec les agents de sûreté de ces navires (et/ou des armements). Sont à prendre en compte le traitement des bagages abandonnés, des bagages embarqués sans propriétaire à bord, (ISPS B/16.45 à 16.48), des alertes à la bombe (cf. chapitre V du présent plan).

L'avitaillement et la livraison des provisions de bord font l'objet de procédures spécifiques (ISPS B/16.8.10 et 16.38 à 16.44)

On distinguera la situation selon les trois niveaux de sûreté :

- Niveau de sûreté 1 : **ISPS B/16.17, 16.18, 16.27, 16.40, 16.41, 16.46 et 16.52**
- Niveau de sûreté 2 : **ISPS B/16.19, 16.28, 16.42, 16.43, 16.47 et 16.53**
- Niveau de sûreté 3 : **ISPS B/16.20, 16.29, 16.44, 16.48 et 16.54**

CHAPITRE III – MANUTENTION DE LA CARGAISON

(ISPS A/16.3.12, ISPS B/16.8.9 et 16.30 à 16.37)

Il s'agit plus spécialement de veiller à l'intégrité des unités de charge de fret depuis leur entrée dans l'installation jusqu'à leur embarquement (conteneurs, remorques ou ensembles routiers, véhicules exportés, etc.) dans la mesure où la sûreté de la chaîne de transport exclut toute remise en cause de cette intégrité depuis l'expédition du chargeur, et aussi de contrôler le caractère « normal » du fret dans le cas contraire. Il s'agit également d'assurer une protection effective des matériels de manutention de la cargaison (ISPS-A-16.3.12).

On listera précisément les mesures et les moyens utilisés pour la surveillance, les contrôles et les interventions parmi la panoplie disponible (ISPS-B- 16.30 à 16.39) et en fonction des trois niveaux de sûreté prévus :

- Niveau de sûreté 1 : **ISPS B/16.32 à 16.34**
- Niveau de sûreté 2 : **ISPS B/16.35 et 16.36**
- Niveau de sûreté 3 : **ISPS B/16.37**

CHAPITRE IV – CONDUITE A TENIR EN CAS D'ALERTE DE SURETE, D'« AGRESSIONS » AVEREES ET DE SINISTRES

(ISPS A/16.3.3, 16.3.5, 16.3.14)

On indiquera les mesures prévues pour faire face à une menace imminente, une alerte ou une atteinte en cours contre la sûreté dans l'installation portuaire ou contre la sûreté du navire s'y trouvant, y compris les dispositions permettant de maintenir les opérations essentielles de l'installation portuaire et de l'interface navire/port.

Si cette question est traitée par un plan spécifique existant, il suffira d'y faire référence. Les trois niveaux de sûreté seront distingués.

On examinera, par niveau de sûreté :

- les responsabilités des différents acteurs au sein de l'installation portuaire,
- le cas de l'alerte donnée par le navire se trouvant dans l'installation (ISPS A/16.3.14),
- le recours à l'autorité portuaire (Capitainerie, moyens nautiques notamment), et aux moyens extérieurs.

En cas de sinistre tel qu'incendie, explosion, pollution aérienne ou du plan d'eau, on se référera à la règle 8 du chapitre XI-2 de la convention SOLAS qui traite de l'éventualité d'un conflit entre sécurité et sûreté, pour définir, dans le plan de sûreté de l'installation portuaire, comment sont articulées ou, le cas échéant, aménagées les mesures de sûreté applicables, notamment lors de l'intervention sur les sites de moyens de secours extérieurs tels que Pompiers, SAMU, Protection Civile ou en cas d'évacuation de l'installation (ISPS A/16.3.5).

CHAPITRE V – AUDITS ET CONTROLES INTERNES

(ISPS A/16.3.1bis, 16.3.8, 16.3.13 et 16.4, ISPS B/16.3.5 et 16.58 à 16.60)

- Modalités permettant d'assurer la revue régulière des locaux et de l'état des matériels de protection, surveillance, de contrôle et de communication (ISPS B/16.8.5 notamment) ; préciser procédures et périodicité
- Description de l'audit interne périodique des mesures et procédures de sûreté du plan et modalités de révision (préciser le personnel en charge, la procédure et la périodicité) (ISPS A/16.3.8, 16.3.1bis et B/16.8.7, 16.58, 16.59, 16.60)
- Procédure de notification des incidents de sûreté et des atteintes à la sûreté à l'autorité portuaire et au représentant du gouvernement (ISPS A/16.3.9, ISPS B/16.8.8)
- Organisation du retour d'expérience sur accidents, notamment à partir du registre de sûreté.

CHAPITRE VI – FORMATION, EXERCICES ET ENTRAÎNEMENTS DE SURETE

(ISPS A/18 et B/18)

- Qualifications de l'ASIP (ISPS A/18.1, ISPS B/18.1) et formation permanente (ISPS A/18.4, ISPS B/18.1).
- Programme détaillé de formation des personnels de sûreté par catégorie (ISPS A/18.2, ISPS B/18.2).
- Modalité de délivrance des attestations pour les personnels de sûreté.
- Programme des exercices et entraînements à réaliser et périodicité (ISPS A/18.3, ISPS B/18.4 à 18.6).

Date et signature de l'agent de sûreté de l'installation portuaire.

.....

Engagement écrit de l'exploitant de l'installation portuaire (ou des exploitants des installations regroupées) de mettre en œuvre toutes les modalités figurant ci-dessus et d'y consacrer les moyens nécessaires (notamment ISPS A/17.3).

Date et signature de l'exploitant de l'installation portuaire

.....

ANNEXE V

Recommandations relatives aux équipements et mesures de sûreté

1. Équipements et mesures permettant de contrôler l'accès à l'installation portuaire et de restreindre l'accès à certaines zones de l'installation

1.1 Clôtures

L'accès aux zones de l'installation portuaire identifiées comme étant d'accès restreint doit être physiquement empêché par une clôture permanente. Une exception à cette règle peut être envisagée pour les zones pour lesquelles la restriction d'accès ne se justifie que de manière épisodique. Dans ce cas, une barrière mobile peut être mise en place, la moindre garantie apportée par ce moyen devant alors être compensée par une surveillance humaine accrue et adaptée au niveau de sûreté fixé à l'installation portuaire.

L'instruction du 15 mars 1984 sur la sûreté et la sécurité des ports maritimes de commerce fixe à 2,50 mètres la hauteur minimum que doit avoir une clôture pour être efficace.

Elle devrait être dimensionnée (fondations et structure) pour résister à la pression d'un groupe de 25 ou 30 personnes (manifestation). Des bavolets en partie haute, d'une longueur minimum de 50 cm, garnis de 3 fils ronce, inclinés de 45° vers l'extérieur, renforcent la protection quand le site s'y prête.

Dans les zones exigeant une protection renforcée, la mise en place de concertina (rouleaux de fil de fer barbelés) peut être envisagée. Des clôtures doubles peuvent également être installées, l'intervalle étant éventuellement garni de concertinas. Elles ne sont efficaces que si l'établissement d'un pont entre les clôtures est rendu impossible par leur écartement (2 mètres au minimum) ou si les deux clôtures sont établies à des hauteurs différentes.

Les clôtures peuvent être équipées de dispositifs automatiques qui déclenchent une alarme en cas de tentative d'intrusion et indiquent les secteurs où cette tentative a lieu. En cas de déclenchement de ces dispositifs, il est nécessaire, pour garantir l'efficacité de la clôture, de disposer de moyens d'intervention, indépendamment du recours aux services de police.

Les dispositions en matière de clôtures doivent être adaptées au contexte architectural et urbain du site concerné.

1.2 Accès aux zones d'accès restreint

Les portails donnant accès aux zones d'accès restreint devraient être simples et robustes : les portails classiques à deux battants sont le plus souvent préférables.

Des portes automatiques, s'ouvrant sur présentation de badges dont sont dotées les personnes habilitées à pénétrer dans la zone d'accès restreint, avec un système de télé-contrôle, permettent de réduire la charge liée au gardiennage de l'installation portuaire. Il faut alors prévoir l'éventualité d'une panne : le portail doit être manœuvrable manuellement, et le recours à un gardiennage classique en cas de panne doit être prévu pour maintenir la permanence des accès sans mettre en cause la sûreté de l'installation. Des moyens techniques d'intervention sur l'équipement de manière à ce que son indisponibilité soit aussi courte que possible devraient également être prévus. Le délai de remise en état après défaillance est un paramètre important dans le choix de ces dispositifs.

Les passages des voies ferrées posent un problème spécifique. La clôture perd toute efficacité si les portails dont sont équipés ces accès ne sont pas refermés après le passage des convois. La répartition de la charge d'ouverture et de fermeture de ces accès et des responsabilités entre l'installation portuaire et l'opérateur ferroviaire doit être clairement établie.

1.3 Surveillance des zones d'accès restreint

La surveillance et l'intervention sur les zones d'accès restreint sont assurées par le personnel de l'opérateur, ou par des prestataires de services extérieurs.

En cas de recours à la vidéosurveillance, l'attention portée par les personnes chargées de la surveillance doit être effective, ce qui impose des précautions particulières et doit orienter le choix du dispositif d'affichage. Une base de repli devrait avoir été prévue pour garantir la permanence de la surveillance. Cette vidéosurveillance devrait être complétée par des rondes.

Un niveau d'éclairage devrait être prévu en permanence, éventuellement moins intense en période de non-activité. Il offre une garantie contre les intrusions et il est en outre indispensable pour la sécurité des personnels de ronde.

2. Sûreté des terminaux à passagers

La directive ministérielle du 12 février 1998 a formulé un certain nombre de recommandations concernant les terminaux à passagers : séparation des trafics à l'embarquement et au débarquement, contrôle des accès à l'installation et aux navires. Le plan de sûreté de l'installation portuaire doit reprendre ces dispositions, qui figurent également dans la partie B du code ISPS. Les mesures qu'il prévoit, notamment sur le contrôle des passagers, des bagages et des véhicules, doivent être adaptées aux menaces telles qu'identifiées dans la phase d'évaluation de sûreté de l'installation portuaire.

Les mesures et équipements liés à la sûreté des terminaux à passagers sont destinés, d'une part, à protéger l'installation contre les menaces visant l'installation elle-même, ainsi que les personnes qui s'y trouvent, d'autre part, à empêcher l'embarquement des personnes et des moyens susceptibles de menacer les navires.

Le premier type de menace et les mesures à prendre pour se protéger contre elles n'ont pas un caractère spécifiquement portuaire, mais sont de même nature que ce que l'on trouve dans d'autres installations recevant un public nombreux (gares, aéroports...).

L'objectif de protection contre les menaces visant les navires conduit à mettre en place un contrôle des accès aux navires, pour les passagers et leurs bagages comme pour les véhicules. Ce contrôle, assuré selon une intensité graduée correspondant au niveau de sûreté fixé, concerne tous les accès aux navires (accès piétons, accès véhicules). Il prend en compte aussi bien les personnes chargées des vérifications et des fouilles et les moyens complémentaires qui leurs sont nécessaires (moyens de communication, d'enregistrement, mobilier...) que les équipements destinés à déceler sur la personne ou dans les effets et bagages des passagers ainsi que dans les véhicules en cours d'embarquement, la présence d'objets constituant une menace pour le navire (détecteurs d'explosifs, portiques, scanners).

En ce qui concerne la sûreté des terminaux à passagers, l'évolution de la menace conduit à prévoir **dès le niveau 1 du code ISPS**, outre le contrôle des passagers, un **contrôle partiel effectif** des bagages et des véhicules avant appareillage.

Deux éléments de cohérence doivent être recherchés, aussi bien pour l'évaluation de la menace que pour les mesures et les équipements de sûreté à mettre en oeuvre :

- Cohérence avec les mesures prises par les responsables de sûreté du navire et figurant dans le plan de sûreté du navire;
- Cohérence entre les dispositifs de sûreté des différents ports fréquentés par les mêmes navires. C'est la recherche de cette cohérence qui doit guider en particulier dans la mise au point du partage de la charge du contrôle des accès au navire entre l'opérateur de l'installation portuaire et la compagnie armant le navire.

La recherche de cette cohérence devrait conduire à rechercher une coordination entre les ports d'une même façade, engagés dans le même type de liaison maritime (par exemple pour les ports impliqués dans le trafic transmanche).

Deux types de terminaux à passagers doivent être distingués suivant le type de trafic : les terminaux affectés au trafic de navires transbordeurs, et les terminaux affectés aux navires de croisière.

2.1 Installations portuaires affectées au trafic de transbordeurs

Ce trafic se caractérise par l'importance du flux de véhicules : la majorité des passagers embarquent à bord de leur véhicule, voiture particulière ou véhicule de charge. Un contrôle des accès au navire doit donc être assuré de manière cohérente aussi bien pour les passagers à pied que pour les véhicules. La sécurité qu'apporterait un contrôle rigoureux des piétons et de leurs bagages, permettant de garantir contre l'embarquement d'armes légères par cette voie, ne peut être avérée que si un contrôle apportant des garanties identiques est conduit sur les véhicules à l'embarquement³.

L'évaluation de la menace, en liaison avec les compagnies exploitant les navires, doit permettre de déterminer les objets dont l'embarquement doit être empêché (armes, explosifs...) et, suivant le niveau de sûreté, le caractère plus ou moins rigoureux de la vérification et la proportion des véhicules et des passagers qui doivent être fouillés.

Les contrôles de véhicules ont une incidence sur l'organisation des escales des navires. Un délai est nécessaire pour fouiller un véhicule. Quand la recherche ne porte pas sur tous les véhicules, il faut organiser la circulation en conséquence. Les équipements de recherche d'explosifs déclenchent des fausses alertes, qu'il faut pouvoir traiter dans des zones isolées. Il est donc nécessaire que les mesures de contrôle envisagées fassent l'objet de simulations pour déterminer leur impact sur l'organisation des embarquements (convocation plus précoce des passagers) et l'aménagement des espaces portuaires où ont lieu les contrôles.

2.2 Installations portuaires affectées au trafic de navires de croisière

Les compagnies armant des navires de croisière se sont engagées depuis plusieurs années dans une démarche de sûreté. Cette préoccupation les a conduites à prévoir leurs propres dispositions en personnel et en équipements et à formuler des exigences auprès des ports d'escale.

Même dans ce cas de figure, le PSIP devra prévoir les dispositions à appliquer et, en particulier, la délimitation des zones à accès réservé pendant les escales de navires de croisière, les modalités selon lesquelles ces zones seront isolées et les circuits de contrôle des accès définis.

³ Une autre solution consisterait à fouiller les passagers entre le pont à véhicules (où les conducteurs et les passagers ne sont pas autorisés à demeurer pendant la traversée) et le reste du navire.

3. Mesures de sûreté relatives à l'entreposage et à la manutention de la cargaison et des provisions de bord

La partie B du code ISPS recommande que le PSIP comporte des dispositions pour garantir la conformité des cargaisons et des provisions de bord aux documents d'embarquement ou à la commande du navire. Ces dispositions devraient préciser les procédures de surveillance des accès à l'installation portuaire, la surveillance des zones où sont entreposées les marchandises à embarquer et des contrôles spécifiques, portant notamment sur les conteneurs. Ces actions sont conduites en étroite coopération entre les représentants du navire et les responsables de l'installation portuaire.

Le PISP devrait préciser de quelle manière s'effectue le contrôle de l'accès à l'installation portuaire des véhicules assurant la livraison aux navires des provisions de bord. Le responsable de l'installation portuaire devrait être informé des commandes faites par le navire et les personnels chargés du contrôle des accès à l'installation portuaire devraient s'assurer de la conformité de ces livraisons avec la commande, selon le niveau de sûreté, soit de manière systématique (nombre et nature des colis), soit de manière aléatoire (contenu des colis livrés).

S'agissant des conteneurs, l'organisation de la chaîne logistique permet de garantir que les conteneurs embarqués dans les ports ont bien le contenu indiqué dans les documents douaniers. L'installation portuaire a la responsabilité de veiller à la continuité de cette chaîne logistique jusqu'à l'embarquement effectif. Cette responsabilité est assurée :

- Par un contrôle rigoureux des scellés à l'entrée du terminal et avant l'embarquement (cette dernière opération peut être placée sous la responsabilité du personnel de bord; le plan de sûreté de l'installation portuaire doit clairement préciser qui en est chargé);
- Par la surveillance des terres-pleins et par une surveillance physique des conteneurs dits sensibles (matières dangereuses);
- Par des contrôles du contenu des conteneurs, selon une proportion graduée en fonction du niveau de sûreté. Les moyens utilisés pour effectuer ces contrôles doivent être adaptés aux menaces identifiées dans l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire (recherches de personnes à l'aide de détecteur de CO₂, utilisation de détecteur d'explosif...).

ANNEXE VI

Modèle d'attestation de reconnaissance de responsabilité

Nom et prénom :

Fonction :

Employeur :

Je, soussigné(e), déclare être pleinement conscient(e) de mes responsabilités en ce qui concerne la sauvegarde des informations protégées contenues dans (*désignation du document protégé*) et reconnais être informé(e) des conséquences prévues par les dispositions légales en vigueur, notamment pour le cas où, sciemment ou par négligence, je laisserais parvenir ces informations à des personnes non autorisées à en avoir connaissance, y compris après la cessation de mes fonctions.

Date :

Signature de l'intéressé(e) :