



La Défense, le 23 février 2007

Le directeur des Transports maritimes, routiers et fluviaux

à

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

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



direction générale  
de la Mer  
et des Transports

direction  
des Transports  
maritimes, routiers  
et fluviaux

sous-direction  
des Ports  
des Voies navigables  
et du Littoral

**Document sorti de la liste  
des circulaires en vigueur**

Légifrance - Circulaires et instructions

N° 05/2007 DTMRF/PVL

objet : Mise en œuvre des mesures de renforcement de la sûreté des ports maritimes

affaire suivie par : DELSUPEXHE Bernard, DGMT/MSD  
+33 (0)1 40 81 72 22 [Bernard.Delsupexhe@equipement.gouv.fr](mailto:Bernard.Delsupexhe@equipement.gouv.fr)  
DUMSER Bernard, DGMT/MSD  
+33 (0)1 40 81 72 51 [Bernard.Dumser@equipement.gouv.fr](mailto:Bernard.Dumser@equipement.gouv.fr)

PJ: 4 annexes

## 1 – CONTEXTE GENERAL

### 1.1 Référentiel juridique

Par une circulaire du 28 juillet 2003, le Directeur des transports maritimes, des ports et du littoral (DTMPL) vous a informé de l'entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 2004 des dispositions introduites par le nouveau 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).

La circulaire DTMPL n° 922 du 19 décembre 2003 a fixé les conditions d'application du Code ISPS aux installations portuaires. Elle a eu 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 (IP) soumises au code ISPS, la désignation des agents de sûreté des installations portuaires (ASIP) et la réalisation des évaluations de sûreté des installations portuaires (ESIP).

La circulaire DTMPL n° 323 du 29 mars 2004 a complété ce dispositif en fixant les conditions de réalisation des plans de sûreté des installations portuaires (PSIP), issus des ESIP.

Le règlement CE n° 725/2004 du Parlement et du Conseil en date du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires a incorporé le code ISPS dans la législation communautaire.

L'article 15 de ce règlement a fixé au 1<sup>er</sup> juillet 2004 la date de son entrée en vigueur.

La directive n° 2005/65 CE du Parlement et du Conseil en date du 26 octobre 2005 a étendu aux ports, tout en l'adaptant, la démarche en matière de sûreté déjà suivie pour les installations portuaires, en en fixant la **date limite de mise en oeuvre au 15 juin 2007**.

La Direction Générale de la Mer et des Transports (DGMT) a rédigé deux projets de décrets en matière de sûreté maritime, l'un concernant les navires (décret relatif à la sûreté des navires) et l'autre les ports et les installations portuaires (décret relatif à la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires et modifiant le code des ports maritimes). Avec leurs arrêtés d'application, ils préciseront les conditions de mise en oeuvre du règlement CE 725/2004, et de l'ordonnance 2004-691. Par ailleurs, le décret concernant les ports et les installations portuaires portera transposition des dispositions de la directive 2005/65/CE, en précisant les modalités de sa mise en oeuvre. Ces textes compléteront et adapteront les dispositions des circulaires 922 et 323 précitées.

Ces deux projets de décrets ont été transmis pour examen au Conseil d'Etat le 17 janvier 2007.

### *1.2 Objectifs de la présente circulaire*

La présente circulaire indique les mesures à mettre en oeuvre, dans l'attente de la publication du décret ports précité, afin d'être en mesure de respecter l'échéance du 15 juin 2007. L'essentiel de son contenu sera repris dans des arrêtés d'application de ce décret. Elle a pour objectifs principaux de :

- modifier les conditions de déroulement de l'évaluation de sûreté des installations portuaires (ESIP). En effet ces conditions fixées par circulaire en 2003 ont été déclarées contraires au règlement CE 725/2004 par une inspection de l'administration française menée par les services de la Commission en avril 2006.
- fixer dès maintenant, les dispositions en matière de sûreté portuaire correspondant à la directive 2005/65/CE. Ces dispositions portent sur l'évaluation de sûreté portuaire et sur le plan de sûreté portuaire.

La présente circulaire traite successivement de la réalisation des évaluations de sûreté des installations portuaires (ESIP) puis de celle des évaluations de sûreté des ports (ESP) et enfin de celle des plans de sûreté des ports (PSP).

### *1.3 Décentralisation des ports maritimes.*

L'extension aux ports dans leur globalité des règles de sûreté, qui ne concernaient jusqu'alors que les navires et les installations portuaires, intervient au moment où la majorité des ports de commerce est décentralisée. La fonction d'autorité portuaire, centrale pour la sûreté portuaire, est désormais confiée aux collectivités locales sauf pour les ports autonomes et pour quelques ports continuant à relever de l'Etat (Port Réunion, Dégrad-des-Cannes, Fort de France, Saint-Pierre, Miquelon).

L'autorité portuaire est l'autorité de sûreté portuaire au sens de l'article 5 de la directive 2005/65/CE précitée et, à ce titre, elle « est chargée de préparer et de mettre en oeuvre le plan de sûreté portuaire ».

Il est donc important que ces nouvelles autorités portuaires soient informées de manière complète sur les missions et les tâches qui leur incombent en matière de sûreté, parmi lesquelles figure au premier rang la désignation d'un agent de sûreté portuaire (ASP) chargé notamment de l'élaboration du plan de sûreté.

L'exploitation des ports de commerce décentralisés est sauf exception concédée. Dans ce cas de figure, le plan de sûreté préparé par l'agent de sûreté portuaire est mis en oeuvre sur le terrain par le concessionnaire. Une collaboration étroite doit être instaurée entre ces partenaires pendant la préparation du plan et durant son exécution.

## 2 - EVALUATION DE SURETE DES INSTALLATIONS PORTUAIRES (ESIP)

### 2.1 Définition de l'ESIP

L'évaluation de sûreté de l'installation portuaire (ESIP) a pour objet d'identifier les biens et les infrastructures à protéger, d'évaluer la vulnérabilité et la menace et de proposer en conséquence un ensemble de mesures de sûreté (équipements, aménagement d'infrastructures, procédures spécifiques, mesures organisationnelles) adapté et applicable à l'installation portuaire concernée et permettant de parer aux risques qu'elle a identifiés et classés ou de les atténuer. Cet ensemble de mesures est lui-même ordonné selon des critères d'efficacité et d'efficience afin de pouvoir servir de base à l'élaboration du plan de sûreté de l'installation portuaire (PSIP).

L'évaluation de sûreté de l'installation portuaire est donc un préalable nécessaire au plan de sûreté de l'installation portuaire.

### 2.2 Réalisation de l'ESIP

L'article 15.2 partie A du code ISPS prévoit que l'ESIP est effectuée par les services de l'Etat ou par un organisme de sûreté reconnu (OSR). Cela signifie que l'exploitant de l'installation portuaire (IP) représenté par l'ASIP n'est pas le maître d'œuvre de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire alors que la circulaire 922 de décembre 2003 en faisait la cheville ouvrière. En conséquence la procédure de l'ESIP a été modifiée dans les projets de décrets relatifs à la sûreté portuaire qui sont en cours d'examen par le Conseil d'Etat.

Il vous est donc demandé de bien vouloir appliquer, dès à présent, les nouvelles procédures en confiant aux services de l'Etat ou à un OSR toutes les ESIP qui auront à être réalisées dans l'avenir. L'application de ces nouvelles procédures pour les ESIP à venir concernera soit le renouvellement des ESIP à leur échéance (qui devrait le plus souvent intervenir en 2009, toutes les ESIP ayant en principe été faites au début de 2004), soit les nouvelles évaluations ou refontes totales de l'évaluation existante qui ont pu être demandées par les auditeurs lorsque les audits menés par la DGMT ont fait apparaître des insuffisances significatives en matière d'évaluation. Dans tous ces cas, la nouvelle règle s'applique et l'ESIP devra être réalisée par les services de l'Etat ou un OSR (ci-après tous dénommés organismes chargés de l'ESIP).

### 2.3 Méthodologie pour l'évaluation

La méthodologie à mettre en œuvre pour la réalisation de l'ESIP par les organismes chargés de l'ESIP reste la même qu'auparavant. Elle doit respecter le contenu technique de la circulaire DTMPL n° 922 du 19 décembre 2003 qui reste pertinente pour tout ce qui n'a pas trait à la maîtrise d'œuvre.

L'organisme chargé de l'ESIP doit associer à son travail d'évaluation l'exploitant de l'IP et notamment l'agent de sûreté de l'installation portuaire (ASIP). En effet, l'exploitant connaît les vulnérabilités de son installation ainsi que les endroits névralgiques qui exigent une protection particulière. De plus, l'exploitant doit fournir à l'organisme chargé de l'ESIP la liste des mesures qu'il met déjà en œuvre pour se prémunir en matière de sûreté; enfin, c'est l'exploitant qui est responsable de la rédaction et de la mise en œuvre du PSIP qui résulte de l'ESIP.

### 2.4 Procédure

L'ESIP fait, comme actuellement, l'objet d'un rapport écrit. Le document matérialisant l'ESIP porte, en totalité, la mention de protection «CONFIDENTIEL SURETE». L'organisme qui l'a réalisé en notifie le contenu (conforme à l'article 15.7 de la partie A du code ISPS) à l'exploitant en même temps qu'il la transmet aux services préfectoraux pour examen en comité local de sûreté portuaire (CLSP).

Le CLSP, lors de l'examen de l'ESIP, doit entendre l'organisme qui a réalisé l'ESIP ainsi que l'exploitant avant de se prononcer définitivement sur l'ESIP.

La suite de la procédure reste identique à celle décrite par la circulaire DTMPL 922 : le préfet approuve l'ESIP puis notifie le document approuvé à l'exploitant de l'IP et en envoie un exemplaire à la DGMT sous le présent timbre.

### 3 - EVALUATION DE SURETE PORTUAIRE (ESP) ET PLAN DE SURETE PORTUAIRE (PSP)

Le dispositif prévu pour assurer la sûreté des installations portuaires a été étendu à l'échelle du port par la directive 2005/65/CE. Comme pour l'installation portuaire, il est fondé sur une évaluation de sûreté portuaire (ESP) et sur un plan de sûreté portuaire (PSP).

Tous les ports dans lesquels se trouve au moins une installation portuaire soumise au règlement européen CE 725/2004 sont concernés par ces dispositions.

#### 3.1 Evaluation de sûreté portuaire (ESP)

##### 3.1.1 Définition

L'évaluation de sûreté portuaire (ESP) est un préalable nécessaire au plan de sûreté portuaire (PSP)

L'ESP a pour objet d'identifier les biens et les infrastructures à protéger, d'évaluer la vulnérabilité et la menace et de proposer en conséquence un ensemble de mesures de sûreté (équipements, aménagement d'infrastructures, procédures spécifiques, mesures organisationnelles) adapté et applicable au port concerné et permettant de parer aux risques qu'il a identifiés et classés ou de les atténuer. Cet ensemble de mesures est lui-même ordonné selon des critères d'efficacité et d'efficience afin de pouvoir servir de base à l'élaboration du plan de sûreté portuaire.

##### 3.1.2 Réalisation

L'évaluation doit être menée soit par un service de l'Etat désigné par le préfet, notamment les services déconcentrés du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, soit par un OSR désigné par le préfet.

Compte tenu des délais de réalisation et d'approbation du PSP avant le 15 juin 2007 imposés par la directive, il est nécessaire de faire débiter l'ESP le plus rapidement possible afin de pouvoir **aboutir à son approbation avant fin avril 2007**.

##### 3.1.3 Méthodologie

L'ESP devra s'appuyer sur la doctrine nationale de sûreté maritime et portuaire (instruction n° 10056/SGDN/PSE/PPS/CD du 16 février 2006, classifiée Confidentiel Défense) pour établir les risques et les menaces. Les services de l'Etat compétents, Gendarmerie, Police, Douane, présentent l'état des menaces terroristes pesant sur le port à l'organisme chargé de l'ESP. Le préfet maritime identifie et évalue les menaces en provenance de la mer et est associé à l'analyse des vulnérabilités. Cette phase de notification des menaces est une étape essentielle de la réalisation de l'ESP.

L'évaluation de sûreté portuaire doit être menée conformément

- à l'article 6 de la directive 2005/65/CE,
- à l'annexe 1 de la présente circulaire qui reprend l'annexe I de la directive 2005/65/CE,
- à l'annexe 2 de la présente circulaire.

Les conditions d'établissement de l'ESP étant tout à fait comparables à celles de l'ESIP, le chapitre 15 de la partie A du code ISPS qui traite de l'évaluation d'une installation portuaire pourra servir de guide méthodologique pour une ESP. La circulaire DTMPL n° 922 du 19 décembre 2003 qui a fixé les bases de l'ESIP pourra aussi être utilisée comme document de travail.

Toutefois, l'évaluation de la sûreté portuaire doit procéder d'une démarche d'ensemble. Elle ne saurait se borner à fédérer les évaluations des installations portuaires ou aider à identifier les vulnérabilités et les risques à l'échelle des seuls espaces interstitiels entre celles-ci. Elle devra notamment prendre en compte les zones adjacentes, qu'elles soient terrestres ou maritimes, au delà des seules limites administratives du port.

L'organisme chargé de l'ESP doit associer à son travail d'évaluation l'autorité portuaire qui sera chargée de la rédaction du PSP et notamment son agent de sûreté portuaire.

### 3.1.4 Communication des données de sûreté relatives aux installations portuaires.

L'évaluation de sûreté portuaire (ESP) doit prendre en compte les évaluations de sûreté des installations portuaires (ESIP) du port. En effet les mesures de sûreté prises par le port doivent être étroitement coordonnées avec les mesures prises par les exploitants des installations portuaires. Même si la procédure suivie pour les ESIP anciennes n'a pas été jugée parfaitement conforme au règlement CE 725/2004 pour le motif qu'une ESP ne peut être réalisée par l'exploitant, leur contenu et les conclusions auxquelles elles ont abouti n'ont pas, pour autant, à être, pour ce seul motif, remis en cause.

L'organisme chargé de la réalisation de l'ESP doit donc avoir accès à toutes les évaluations des installations portuaires du port. L'agent de sûreté portuaire doit être destinataire d'une copie de toutes les évaluations et de tous les plans de sûreté des installations portuaires se trouvant dans le port. Il devra permettre à l'organisme chargé de l'ESP de consulter les ESIP et les PSIP.

L'agent de sûreté portuaire doit en conséquence être destinataire de toutes les mises à jour de ces documents (ESIP et PSIP).

### 3.1.5 Procédure

L'ESP doit préconiser les mesures de sûreté pour le port (chapitre 7 de l'annexe 2). Ces préconisations seront reproduites dans le préambule du PSP. Le document matérialisant l'ESP portera, en totalité, la mention de protection « CONFIDENTIEL SURETE ». L'organisme qui l'a conduite la transmet à l'autorité portuaire en même temps qu'il la transmet aux services du préfet du département et du préfet maritime compétents pour le port concerné pour examen en comité local de sûreté portuaire (CLSP).

Lors de l'examen de l'ESP par le CLSP, celui-ci entend l'organisme ayant réalisé l'ESP ainsi que l'autorité portuaire avant de rendre son avis.

Le préfet du département et le préfet maritime approuvent l'ESP par arrêté conjoint. Le préfet du département envoie le document approuvé à l'autorité portuaire ainsi qu'à la DGMT sous le présent timbre.

## **3.2 Plan de sûreté du port (PSP)**

### 3.2.1 Définition

Le PSP est fondé sur les résultats de l'ESP.

Le PSP fixe les dispositions à prendre pour assurer la sûreté du port. Il formule en termes clairs des mesures précises et doit comprendre un mécanisme de contrôle permettant, le cas échéant, l'adoption de mesures correctives appropriées.

Chaque port abritant une ou plusieurs installations portuaires soumises au règlement CE 725/2004 doit être doté d'un PSP.

### 3.2.2 Réalisation

L'autorité portuaire est chargée de l'élaboration du PSP ainsi que de sa mise en œuvre. Elle peut confier cette élaboration à un OSR. Dans le cas où le port est concédé, le concessionnaire sera associé à l'élaboration du PSP.

### 3.2.3 Méthodologie

Le PSP doit être élaboré conformément aux textes suivants :

- l'annexe 3 de la présente circulaire qui reprend l'annexe II de la directive 2005/65/CE,
- l'annexe 4 de la présente circulaire qui définit le plan type d'un PSP.

Le PSP est élaboré et tenu à jour sur la base de l'ESP dont le chapitre 7 « Mesures de sûreté » cité à l'annexe 2 constitue son préambule afin de marquer la relation étroite entre les deux démarches. Le PSP doit répondre par un ensemble de mesures appropriées aux risques et menaces identifiées dans l'ESP.

Le PSP prend également en compte les mesures contenues dans les plans de sûreté des installations portuaires (PSIP).

Au cours de la phase d'élaboration du PSP, l'agent de sûreté portuaire doit, lors de l'analyse de la sûreté du plan d'eau, consulter les services de l'Etat chargés des questions de sûreté.

Tous les PSP doivent être rédigés conformément au canevas fourni en annexe 4. L'ordre des sous-parties de ce plan type doit être respecté; certaines parties ou sous parties pourront être déclarées «sans objet». Cette disposition vise à guider l'autorité portuaire dans son travail d'élaboration du plan; elle permet aussi à l'administration de disposer d'une information harmonisée.

#### 3.2.4 Division du plan en partie confidentielle et partie non confidentielle

Contrairement à l'ESP, le PSP ne doit pas être en totalité protégé «CONFIDENTIEL SURETE». Les procédures et les consignes opérationnelles ne doivent porter aucune mention de protection. En effet, ces documents devront pouvoir être distribués au personnel chargé de mettre en œuvre les mesures qu'ils contiennent. Pour les autres dispositions, lors de la rédaction du PSP, l'autorité portuaire distinguera entre informations protégées et informations non protégées. Le CLSP appréciera la validité de ce classement lors de l'examen du PSP.

#### 3.2.5 Procédure

Le PSP, une fois établi, est envoyé pour examen au comité local de sûreté portuaire (CLSP). Ce dernier émet un avis après avoir obligatoirement entendu l'agent de sûreté portuaire, représentant de l'autorité portuaire, qui a établi le plan.

Le préfet du département approuve le PSP par arrêté notifié à l'autorité portuaire. Il adresse le document approuvé à l'autorité portuaire ainsi qu'à la DGMT sous le présent timbre.

#### 3.2.6 Mise à jour du PSP

L'agent de sûreté portuaire veille à l'adaptation continue du plan de sûreté portuaire.

A cette fin, le PSP est mis à jour par l'agent de sûreté portuaire chaque fois que cela est nécessaire, notamment en raison des événements suivants:

- nouvelle ESP,
- changement d'une information administrative figurant au PSP (changement du titulaire d'une fonction, d'un numéro de téléphone, d'une adresse, etc.),
- incident de sûreté,
- mise à jour d'un PSIP,
- modifications de la configuration du port,
- évolution des modalités d'exploitation et des types de trafics maritimes.

Les modifications du PSP sont systématiquement transmises au préfet du département. Ce dernier décide, compte tenu de l'importance des mises à jour effectuées, si le document modifié nécessite ou non une nouvelle approbation. Cette approbation est donnée suivant la procédure prévue pour l'approbation initiale du PSP (paragraphe 3.2.5 ci-dessus).

## 4 REMARQUES PARTICULIERES

L'élaboration des évaluations et des plans de sûreté des ports n'est pas un processus équivalent et homothétique à celui qui a été mené en 2004 pour les installations portuaires. Il existe des différences significatives ainsi que des éléments nouveaux importants en matière de sûreté.

C'est pourquoi je souhaite attirer votre attention sur les points suivants:

### 4.1 Identification des menaces

L'organisme chargé de l'ESP, qu'il soit service de l'Etat ou OSR, ne pourra valablement travailler qu'après une identification et hiérarchisation claire des menaces à prendre en compte pour le port. Il vous appartient de piloter cette phase fondamentale avec le préfet maritime de telle sorte que les informations soient rapidement disponibles pour l'organisme chargé de l'ESP.

### 4.2 Plans d'eau

La surveillance des plans d'eau constitue un élément important et complexe de la sûreté portuaire. Elle concerne tous les ports mais dépend fortement de leur configuration, du type d'activité et surtout de l'évaluation de sûreté qui aura été faite. L'instruction interministérielle 10056/SGDN/PSE/PPS du 16/9/06 retient notamment comme scénarios possibles des actes terroristes en provenance de la mer utilisant bombes cinétiques ou embarcations torpilles.

Le rôle fondamental de l'Etat est d'établir cette évaluation de sûreté et en premier lieu de définir les menaces, qu'elles viennent de terre ou de mer. Vous mènerez donc cette évaluation en coopération avec les services du préfet maritime.

Le projet de décret sur la sûreté portuaire prévoit «que l'Etat, assisté par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, organise et assure la surveillance des plans d'eau de la zone portuaire de sûreté». Le rôle dévolu à l'Etat n'exclut pas la participation de l'autorité portuaire. Ainsi, au stade de l'élaboration du plan de sûreté par l'autorité portuaire, vous demanderez à cette dernière de vous associer étroitement à la création des mesures opérationnelles de surveillance des plans d'eau.

La capacité d'intervention des services de l'Etat pour la surveillance des approches maritimes et la protection des plans d'eau ne pourra évidemment pas être de même ampleur sur tous les ports. Des expérimentations portent à l'heure actuelle sur quelques grands ports. Ainsi, depuis juillet 2006 un peloton de Gendarmerie maritime est chargé d'assurer la surveillance et la sûreté du plan d'eau du Havre. Les enseignements tirés de cette première expérience permettront de compléter ou d'améliorer les mesures qui seront proposées dans les plans de sûreté portuaire.

### 4.3 Relations entre autorité portuaire et exploitants d'installations portuaires

L'agent de sûreté portuaire a un rôle très important de coordination avec les agents de sûreté des installations portuaires. Il doit assurer régulièrement cette coordination et le plan de sûreté portuaire doit décrire clairement les procédures assurant cette coordination.

En outre, il est possible, et souvent souhaitable pour des raisons d'efficacité ou d'économie d'échelle, que les tâches de sûreté (inspection-filtrage, contrôle d'accès en zone réglementée, etc.) soient mutualisées et confiées à l'autorité portuaire par les exploitants d'IP. Les conditions de ces mutualisations ainsi que la répartition des responsabilités doivent être clairement exposées dans le PSP pour garantir que le niveau de sûreté résultant n'est pas dégradé.

### 4.4 Zone portuaire de sûreté

A l'occasion de l'élaboration du PSP, la zone portuaire de sûreté instaurée par l'article L.321-1 du code des ports maritimes doit être «délimitée par arrêté du représentant de l'Etat dans le département après avis de l'autorité portuaire». Elle peut, en fonction des résultats de l'ESP,

dépasser les limites administratives du port pour y intégrer des «zones terrestres contiguës intéressant la sûreté des opérations portuaires».

#### 4.5 Désignation de l'agent de sûreté portuaire

L'agent de sûreté portuaire est désigné par l'autorité portuaire, compétente en matière de sûreté, et exerce ses fonctions sous son autorité.

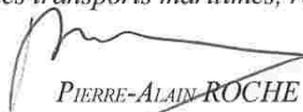
Je vous demande donc d'inciter l'autorité portuaire à désigner très rapidement l'agent de sûreté ainsi que ses suppléants sans attendre la publication du décret portuaire.

Il peut être choisi le cas échéant parmi les officiers de port et officiers de port adjoints qui appartiennent au service de police portuaire mis à la disposition de l'autorité portuaire pour l'exercice de ses compétences propres en matière de police portuaire.

En revanche, la procédure d'agrément de cet agent, définie par le projet de décret sur la sûreté portuaire, ne pourra être entamée qu'après publication de ce décret.

Vous voudrez bien nous saisir, sous le présent timbre, des difficultés que pourrait soulever la mise en œuvre de la présente circulaire.

*Le directeur des transports maritimes, routiers et fluviaux,*



PIERRE-ALAIN ROCHE

**Copies à :** Monsieur le Secrétaire général de la mer  
Monsieur le Préfet maritime de la Méditerranée  
Monsieur le Préfet maritime de l'Atlantique  
Monsieur le Préfet maritime de la Manche Mer du nord  
MTETM: SDS  
DTMRF/PVL  
DTMRF/TMF  
DAM/SM  
DGMT/MSD

## ANNEXE 1

### Évaluation de la sûreté portuaire (annexe I de la directive 2005/65/CE)

L'évaluation de la sûreté portuaire sert de base à l'élaboration du plan de sûreté portuaire et à sa mise en œuvre. L'évaluation de la sûreté portuaire couvrira au moins :

- l'identification et l'évaluation des biens et des infrastructures essentiels qu'il importe de protéger;
- l'identification des menaces éventuelles contre les biens et les infrastructures, et de leur probabilité de survenance, afin d'établir des mesures de sûreté en les classant par ordre de priorité;
- l'identification, le choix et le classement par ordre de priorité des contre-mesures et des changements de procédure ainsi que de leur degré d'efficacité pour réduire la vulnérabilité; et
- l'identification des points faibles, y compris les facteurs humains de l'infrastructure, des politiques et des procédures.

À cet effet et au moins, l'évaluation:

- déterminera toutes les zones concernées par la sûreté portuaire et, par là même, définira le périmètre du port. Cela englobe les installations portuaires déjà soumises au règlement (CE) n° 725/2004, dont l'analyse des risques servira de point de départ;
- déterminera les problèmes de sûreté posés par l'interface entre les mesures applicables à l'installation portuaire et les autres mesures ayant trait à la sûreté du port;
- identifiera les membres du personnel du port qui seront soumis à des vérifications d'antécédents et/ou à une évaluation adéquate de leur niveau en matière de sûreté parce qu'ils opèrent dans des zones à haut risque;
- subdivisera le port, le cas échéant, en fonction de la probabilité d'atteintes à la sûreté. Les zones seront classées non seulement d'après leurs caractéristiques directes en tant que cible potentielle, mais également en fonction du rôle qu'elles pourraient jouer en tant que point de passage vers des cibles situées dans des zones voisines;
- définira les marges de fluctuation des risques, par exemple en cas de variations saisonnières;
- déterminera les spécificités de chaque sous-partie du port, notamment en matière de localisation, d'accès, d'approvisionnement en énergie, de communications, de propriété, d'utilisation et autres éléments considérés comme importants pour la sûreté;
- définira les scénarios de menace éventuelle pour le port. L'intégralité du port ou des parties spécifiques de ses infrastructures, les cargaisons, les bagages, les personnes ou le matériel de transport se trouvant à l'intérieur du port peuvent être la cible directe d'une menace précise;
- définira les conséquences précises d'un scénario de menace. Les conséquences peuvent concerner une ou plusieurs sous-parties du port. Les conséquences tant directes qu'indirectes seront déterminées. Une attention particulière devra être portée au risque de pertes humaines;
- déterminera les risques d'effets en chaîne liés aux atteintes à la sûreté;
- déterminera les points vulnérables de chaque sous-partie du port;
- identifiera tous les éléments d'organisation ayant un rapport avec la sûreté portuaire dans son ensemble, y compris la ventilation de toutes les autorités, les procédures et règles en vigueur en matière de sûreté;
- déterminera les points vulnérables de la conception globale de la sûreté portuaire sur le plan de l'organisation, de la législation et des procédures;
- définira les mesures, les procédures et les actions visant à réduire la vulnérabilité des points sensibles. Une attention particulière devra être portée à la nécessité et aux moyens de contrôler ou de réglementer l'accès à tout ou partie du port, notamment l'identification des passagers, du personnel ou autres travailleurs du port, des visiteurs et des équipages, les exigences de surveillance de la zone ou des activités, le contrôle des cargaisons et des bagages. Ces mesures, procédures et actions devront être adaptées au risque présumé, qui peut varier d'une zone portuaire à l'autre;
- définira les modalités de renforcement des mesures, procédures et actions en cas de passage à un niveau de sûreté supérieur;

- définira des exigences spécifiques pour la gestion des problèmes de sûreté classiques, tels que les cargaisons, bagages, soutes, fournitures ou personnes "suspects", les paquets inconnus, les dangers notoires (par exemple les bombes). Ces exigences devront analyser dans quelles conditions il est préférable de régler le problème sur place ou après transport vers une zone sûre;
  - définira les mesures, les procédures et les actions visant à limiter et à atténuer les conséquences;
  - définira la répartition des tâches de manière à permettre une mise en œuvre appropriée et correcte des mesures, des procédures et des actions définies;
  - veillera particulièrement aux relations, le cas échéant, avec d'autres plans de sûreté (par exemple les plans de sûreté de l'installation portuaire) et avec d'autres mesures de sûreté déjà en place. Il faudra également prêter attention aux relations avec d'autres plans d'intervention (par exemple les plans d'intervention en cas de marée noire, les plans d'urgence portuaires, les plans d'intervention médicale, les plans de lutte contre les accidents nucléaires, etc.);
  - définira les exigences de communication pour la mise en œuvre des mesures et des procédures;
  - portera une attention particulière aux mesures visant à protéger le secret des informations sensibles en matière de sûreté;
  - déterminera les exigences en fonction du besoin d'en connaître de tous les intervenants directement concernés ainsi que, le cas échéant, du grand public.
-

## L'ÉVALUATION DE SÛRETÉ PORTUAIRE

**Contenu et forme du rapport**

L'ensemble des items de la liste de l'annexe I de la Directive doit être traité dans l'ESP. Le rapport de l'ESP comprend les parties suivantes :

1. Fiche synoptique
2. Description du port
3. Menaces
4. Cibles et vulnérabilités
5. Estimation des impacts d'attentat
6. Classement des risques
7. Mesures de sûreté
8. Résumé et conclusions

**1 FICHE SYNOPTIQUE**

Cette fiche fournit les éléments administratifs de l'évaluation de sûreté:

1. Auteurs de l'évaluation (dans le cas où l'ESP est réalisée par un OSR il faut ajouter les références et la validité de l'habilitation de l'OSR et les références et la validité des agréments des personnes de l'OSR qui ont réalisé l'ESP),
2. Date de l'évaluation, date et avis du comité local de sûreté portuaire (CLSP),
3. Date et validité de l'approbation (joindre une copie de l'arrêté préfectoral),
4. Liste de diffusion de l'évaluation avec la liste complète des destinataires, y compris les membres du comité local de sûreté portuaire et, pour chaque destinataire, le numéro de l'exemplaire qui lui est remis ou transmis.

**2 DESCRIPTION DU PORT**

Ce chapitre décrit la zone à laquelle s'appliquent les mesures de sûreté, c'est à dire le port et ses sous-ensembles déterminés en fonction d'une part, des activités qui s'y exercent, d'autre part, des menaces et vulnérabilités qui seront analysées aux chapitres suivants. La description est complétée obligatoirement par un plan de masse faisant apparaître ces sous-ensembles, les schémas de circulation des personnes et des biens et les équipements de sûreté déjà en place.

Ce chapitre identifie les activités, équipements<sup>1</sup> et infrastructures essentiels qu'il convient de protéger. Ces éléments sont reportés clairement sur le plan.

La description du port identifie le plan d'eau à l'intérieur des limites administratives ainsi que les installations portuaires qui, au sein du port, ne sont pas soumises aux dispositions du règlement CE 725/2004.

Les activités du port sont décrites en nature et en flux en retenant, si possible, la classification suivante:

1. Transbordeurs à passagers (ou mixtes),
2. Croisière,
3. Autres transbordeurs,
4. Conteneurs,
5. Matières dangereuses,
6. Autres.

---

<sup>1</sup> Le terme équipement doit être compris au sens large ; il comprend les équipements physiques mais aussi des systèmes immatériels et notamment les systèmes d'informations.

### 3 MENACES

L'aire géographique à prendre en compte pour identifier les menaces comprend la zone décrite au paragraphe précédent, incluse dans la zone de sûreté portuaire mentionnée à l'article L.321-1 du code des ports maritimes, ainsi que les approches maritimes et tout élément de l'environnement pouvant créer une menace supplémentaire pour le port.

A partir des informations fournies par l'autorité administrative (préfet de département et préfet maritime) appréciées en prenant en compte le cadre d'analyse fourni par la doctrine nationale de sûreté maritime, et compte tenu des évaluations de sûreté préexistantes des installations portuaires, ce chapitre décrit les scénarios de menaces potentiels pour le port dans son ensemble ainsi que pour ses sous-ensembles définis précédemment.

Un paragraphe spécifique est réservé aux menaces concernant le plan d'eau et notamment celles pouvant provenir de la mer. L'analyse de la menace maritime ne se limite pas au plan d'eau inclus dans la zone portuaire de sûreté.

Ces scénarios sont classés selon une estimation des probabilités d'occurrence (ce classement peut dépendre de l'époque de l'année).

### 4 CIBLES ET VULNERABILITES

L'identification des activités, équipements et infrastructures essentiels du chapitre «Description du port» et l'analyse des menaces permettent de dresser une liste des cibles potentielles qu'ils convient de protéger.

Une analyse de la vulnérabilité de ces cibles est établie en tenant compte des mesures de sûreté déjà en vigueur au moment de l'évaluation.

Une attention particulière doit être portée aux vulnérabilités des éléments suivants:

- systèmes d'informations utilisés dans les procédures de sûreté (gestion des arrivées du fret dans les IP, base de donnée des titres de circulation, etc.),
- interfaces avec les IP et les autres acteurs de sûreté du port, notamment avec les IP non ISPS,
- systèmes de télécommunication utilisés dans les procédures de sûreté.

En outre, certaines vulnérabilités peuvent découler de procédures ou organisations concernant d'autres domaines que la sûreté; ce peut être le cas pour la sécurité qui prime sur la sûreté et avec laquelle l'articulation doit être étudiée.

### 5 ESTIMATION DES IMPACTS

Pour chaque scénario de menace est estimé l'impact qui peut être analysé selon plusieurs composantes:

- impact sur les personnes (passagers, personnel, riverains)
- impact sur le fonctionnement des installations portuaires ou des ports
- impact sur l'économie de l'hinterland
- impact sur la population
- impact environnemental.

Ces estimations n'aboutissent pas systématiquement à une quantification<sup>2</sup> mais doivent permettre de classer les scénarios de menaces en fonction de leur impact.

### 6 CLASSEMENT DES RISQUES

Le classement des risques doit permettre d'établir une priorité pour la mise en œuvre des mesures du plan de sûreté du port afin de concentrer naturellement les efforts sur les risques les plus élevés.

La pondération des trois composantes du risque est ainsi faite:

- menace: valeur croissante avec la probabilité d'occurrence
- vulnérabilité: valeur croissante avec la vulnérabilité

<sup>2</sup> La quantification n'est pas une évaluation financière mais une pondération simple facilitant le classement et la composition éventuelle avec les autres facteurs.

- impact: valeur croissante avec l'estimation globale de l'impact (cette pondération est d'autant plus difficile que les natures d'impact possibles sont très hétérogènes et pas toujours quantifiables).

## **7 MESURES DE SURETE**

Ce chapitre propose les mesures de sûreté apportant la réponse optimale à chaque risque identifié. L'analyse de ces risques devant prendre en compte les mesures de sûreté en vigueur lors de l'élaboration de l'ESP, seules les mesures nouvelles autres que celles recensées au chapitre 4 sont traitées dans ce chapitre.

Les mesures de sûreté comprennent:

- les matériels, infrastructures et aménagements spéciaux,
- les procédures,
- les organisations fonctionnelles et notamment les systèmes de coordination avec les autorités publiques et privées du port (force de police, services de secours, installations portuaires, compagnies maritimes, ...).

Il est essentiel qu'à chacun des risques identifiés et classés dans le paragraphe précédent corresponde soit une mesure de sûreté, soit, s'il n'en existe pas, une présentation des protections dégradées ou des études et développement qu'il convient de faire sur ce sujet. L'efficacité des mesures proposées doit être explicitée dans ce paragraphe.

Ces mesures devront être classées par ordre de priorité en terme d'importance et / ou d'urgence de leur exécution au regard de la sûreté du port. Ce classement doit permettre de guider les choix que l'ASP sera tenu de faire lors de la rédaction du PSP.

Ce chapitre de l'évaluation sera dupliqué et inséré en préambule du plan de sûreté du port.

## **8.RESUME ET CONCLUSIONS**

Ce chapitre est, par construction, court. Il met en lumière les risques principaux sur lesquels doivent porter en priorité les efforts de l'autorité portuaire dans l'élaboration du PSP. Cela n'exonère évidemment pas l'autorité portuaire de traiter les autres risques analysés par l'ESP.

Au regard de ces risques les conclusions déterminent les mesures les plus efficaces avec les conditions de mise en œuvre et, le cas échéant, les difficultés qu'il conviendra de résoudre.

### ANNEXE 3

#### Plan de sûreté portuaire (annexe II de la directive 2005/65/CE)

Le plan de sûreté portuaire fixe les dispositions à prendre pour assurer la sûreté du port. Il sera basé sur les résultats de l'évaluation de la sûreté portuaire. Il formulera en termes clairs des mesures précises. Il comprendra un mécanisme de contrôle permettant, le cas échéant, l'adoption de mesures correctives appropriées.

Le plan de sûreté portuaire sera basé sur les éléments généraux suivants:

- définition de toutes les zones concernées par la sûreté portuaire. En fonction de l'évaluation de la sûreté portuaire, les mesures, procédures et actions peuvent différer d'une sous-partie du port à l'autre. En effet, certaines sous-parties du port peuvent demander des mesures de prévention plus strictes que d'autres. Une attention particulière devra être accordée aux interfaces entre les sous-parties du port, telles qu'elles ont été définies dans l'évaluation de la sûreté portuaire;
- coordination des mesures de sûreté pour les zones présentant des caractéristiques de sûreté différentes;
- diversification, si nécessaire, des mesures prévues en fonction des différentes parties du port, des niveaux de sûreté variables et de renseignements spécifiques;
- définition d'une structure organisationnelle relative au renforcement de la sûreté portuaire.

Sur la base de ces éléments généraux, le plan de sûreté portuaire assurera la répartition des tâches et la détermination des plans de travail dans les domaines suivants:

- conditions d'accès. Pour certaines zones, les conditions ne prendront effet que si les niveaux de sûreté dépassent des seuils minimaux. L'ensemble des conditions et des seuils figureront en détail dans le plan de sûreté portuaire;
- exigences relatives au contrôle des documents d'identité et aux bagages et cargaisons. Les exigences peuvent ou non s'appliquer aux sous-parties du port et peuvent ou non s'appliquer dans leur intégralité à différentes sous-parties du port. Les personnes pénétrant ou se trouvant dans une sous-partie du port peuvent être soumises à un contrôle. Le plan de sûreté portuaire prendra dûment en compte les résultats de l'évaluation de la sûreté portuaire, qui est l'instrument utilisé pour définir les exigences de sûreté applicables à chaque sous-partie du port et à chaque niveau de sûreté. En cas d'utilisation de cartes d'identification spéciales pour assurer la sûreté portuaire, il faut définir des procédures précises pour la délivrance de ces documents, le contrôle de leur utilisation et leur restitution. Ces procédures prendront en compte des spécificités de certains groupes d'utilisateurs des ports en prévoyant des mesures spécifiques de manière à limiter l'effet négatif des contraintes liées au contrôle d'accès. Les catégories comprendront au minimum les gens de mer, les agents des autorités, les personnes travaillant régulièrement dans le port ou visitant régulièrement le port, les personnes résidant dans le port et les personnes travaillant occasionnellement dans le port ou le visitant occasionnellement;
- contacts avec les autorités chargées du contrôle des cargaisons, des bagages et des passagers. Si nécessaire, le plan devra assurer l'articulation entre les systèmes d'information et de contrôle de sûreté de ces autorités, y compris les éventuels systèmes de contrôle de sûreté avant l'arrivée;
- procédures et mesures applicables en cas de cargaisons, bagages, soutes, fournitures ou personnes suspects, comprenant la désignation d'une zone sûre, ainsi que pour d'autres problèmes de sûreté et atteintes à la sûreté portuaire;
- exigences relatives à la surveillance des sous-parties du port ou des activités exercées à l'intérieur des sous-parties. Tant la nécessité d'une surveillance que les solutions techniques elles-mêmes seront établies en fonction de l'évaluation de la sûreté portuaire;
- signalisation. Les zones soumises à des conditions en matière d'accès et/ou contrôle devront être correctement signalées. Les conditions de surveillance et d'accès devront prendre dûment en compte toutes les lois et pratiques en vigueur en la matière. La surveillance des activités devra être dûment indiquée si la législation nationale l'exige;
- communication et contrôle sécuritaire. Toutes les informations pertinentes relatives à la sûreté devront être correctement communiquées selon les critères de contrôle sécuritaire compris dans le plan. Compte tenu de la sensibilité de certaines informations, la communication sera effectuée selon le principe du

besoin d'en connaître, mais elle comprendra, au besoin, les procédures applicables aux communications adressées au grand public. Les critères de contrôle sécuritaire seront inscrits dans le plan et auront pour objet de protéger les informations sensibles en matière de sûreté contre la divulgation non autorisée;

- notification des incidents de sûreté. Afin de permettre une réaction rapide, le plan de sûreté portuaire devra énoncer des exigences précises en matière de notification de tous les incidents de sûreté à l'agent de sûreté portuaire et/ou à l'autorité de sûreté portuaire;
- intégration avec d'autres plans ou activités de prévention. Le plan devra mentionner expressément les modalités d'intégration avec les autres activités de prévention et de contrôle en vigueur dans le port;
- intégration avec d'autres plans d'intervention et/ou insertion de mesures, de procédures et d'actions d'intervention particulières. Le plan devra présenter en détail l'interaction et la coordination avec les autres plans d'intervention et d'urgence. Le cas échéant, il conviendra de résoudre les conflits et de pallier les lacunes éventuelles;
- exigences en matière de formation et d'exercices;
- organisation pratique de la sûreté portuaire et méthodes de travail. Le plan de sûreté portuaire comprendra l'organisation de la sûreté portuaire, sa répartition des tâches et ses méthodes de travail. Le cas échéant, il indiquera également les modalités de coordination avec les agents de sûreté de l'installation portuaire et des navires. Il définira les tâches du comité de la sûreté portuaire, s'il existe;
- procédures d'adaptation et de mise à jour du plan de sûreté portuaire.

## ANNEXE 4

## Canevas du plan de sûreté portuaire

*Page de couverture du PSP avec identification du port:*

**CONFIDENTIEL SÛRETE**

**PLAN DE SURETE  
DU PORT DE XX**

**Indicatif international<sup>3</sup> : FR-XYZ**

**Numéro national attribué au port par la DGMT<sup>4</sup>: NN**

Référence de l'arrêté d'approbation:

**CONFIDENTIEL SURETE**

---

3 Les cinq lettres du code des Nations-Unies (*UNITED NATIONS CODE FOR TRADE AND TRANSPORT LOCATIONS – UN/LOCODE* <http://www.unece.org/locode>)= FR-XYZ

4 Les deux premiers chiffres du numéro d'identification des installations portuaires

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

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

Toute modification du présent plan est transmise au préfet du département; celui-ci décide si le document modifié nécessite une nouvelle approbation tel que défini dans l'article R 321-19 – al.3 du CPM.

**FICHE SYNOPTIQUE:**

*à placer en page trois du document*

Cette fiche fournit les éléments administratifs de contexte de l'élaboration du plan de sûreté:

- Auteurs du PSP (dans le cas où le PSP est réalisée par un OSR, les références et la validité de l'habilitation de l'OSR et les références et la validité des agréments des personnes de l'OSR qui ont réalisé le PSP sont précisées),
- Date de l'avis du comité local de sûreté portuaire (CLSP) sur l'ESP,
- Date de l'avis du comité local de sûreté portuaire (CLSP) sur le PSP,
- Date et validité de l'approbation de l'ESP et du PSP (joindre une copie des deux arrêtés préfectoraux en cours de validité).

à placer en page quatre du document

**AUTORITE PORTUAIRE :** .....**CONCESSIONNAIRE** (éventuellement).....**NOM DE L'AGENT DE SURETE DU PORT (ASP) (et de son ou de ses suppléants):**.....  
(y compris les coordonnées où ils peuvent être joints 24h/24) .....**NOM DU RESPONSABLE SURETE DU CONCESSIONNAIRE**(éventuellement):  
(y compris les coordonnées où il peut être joint 24h/24 ).....**LISTE DES PERSONNES RESPONSABLES DE LA SURETE DU PORT:**

(liste indicative)

Fonction	NOM Prénoms	Téléphone professionnel	Téléphone mobile	Adresse électronique	Téléphone domicile
Responsable de ...					
PC sûreté					
Poste de contrôle accès 1					
Poste de contrôle accès 2					
.....					

**LISTE DES PERSONNES RESPONSABLES DE LA SÛRETE DE CHAQUE INSTALLATION PORTUAIRE**

(liste indicative)

Fonction	NOM Prénoms	Téléphone professionnel	Téléphone mobile	Adresse électronique	Téléphone domicile
Agent de sûreté de l'IP n°1					
Agent de sûreté de l'IP n°2					
Responsable de ...					
PC sûreté					
Poste de contrôle accès 1					
Poste de contrôle accès 2					

**LISTE DES PERSONNES RESSOURCES EN MATIERE DE SURETE:**

(liste indicative)

Fonction	NOM Prénoms	Téléphone professionnel	Téléphone mobile	Adresse électronique	Téléphone domicile
Capitainerie, AIPPP					
Direction du port (autorité portuaire)					
Direction de l'exploitation du port					
Préfecture (spécifier le service)					
Préfecture maritime (spécifier le service)					
Police aux Frontières					
Police (commissariat)					
Gendarmerie					
Douanes					
Affaires maritimes					
.../....					
Services d'incendie et de secours					
Sécurité civile					
.../....					

## **LISTE DE DIFFUSION**

Liste de diffusion du PSP avec numéro d'exemplaire

Volume 1 -Confidentiel Sûreté- (ce volume comprend le PSP dans son entier)

Volume 2 -Non Protégé- (ce volume reprend les éléments nécessaires notamment aux agents d'exécution)

## PREAMBULE

Synthèse de l'évaluation de la sûreté du port comprenant au minimum l'ensemble des mesures de sûreté apportant la réponse optimale à chaque risque identifié, listées au chapitre 7 de l'annexe 2 de cette circulaire.

## CHAPITRE I – ORGANISATION GENERALE DE LA SURETE DU PORT

### 1. DESCRIPTION DU PORT ET DE SES ACTIVITES

- Description succincte de l'activité du port: (en particulier, nature et importance des principaux trafics avec leur origine et leur destination, types de navires et rythme des escales).
- Identification, le cas échéant, des points d'importance vitale au sens du décret 2006-212 du 23 février 2006 relatif aux secteurs d'activité d'importance vitale.
- Moyens permanents affectés au fonctionnement du port : (effectifs, description succincte des superstructures et infrastructures et des matériels principaux).
- Définition de la zone portuaire de sûreté délimitée par le préfet. Elle comprendra la liste de toutes les installations portuaires, y compris celles non ISPS.
- Définition et délimitation des zones d'accès restreint hors installations portuaires.
- Pour ces deux derniers points, des plans détaillés à une échelle les rendant parfaitement lisibles (clôtures par type, points de contrôle, circulation des véhicules, implantation des services concourant à la sûreté, etc.) annexés reproduiront les délimitations de ces zones en faisant notamment apparaître le périmètre des installations portuaires ainsi que celui des zones d'accès restreint.

### 2. ORGANISATION DE L'AUTORITE PORTUAIRE EN MATIERE DE SURETE

- Structure de l'organisation de la sûreté du port au sein de l'autorité portuaire. Organigrammes.
- Modalités de coordination entre l'agent de sûreté portuaire et d'autres autorités (services de l'État (spécifier les tâches effectuées dans le port par ces services), autorité portuaire, autorité investie du pouvoir de police portuaire) en matière de sûreté.
- Modalités d'échange des informations relatives à la sûreté et d'exemption de la fourniture des renseignements par les services réguliers.
- Modalités de coordination de l'agent de sûreté portuaire avec le concessionnaire du port, le cas échéant.
- Description de la procédure interne (port et installations portuaires) de changement du niveau de sûreté sur tout ou partie du port après transmission de la consigne par l'autorité publique.
- Effectifs de l'autorité portuaire affectés à des tâches de sûreté par fonction, nature de tâches, et niveau de sûreté.
- Moyens et prestations assurés dans le cadre d'une sous-traitance pour chaque niveau de sûreté applicable. Apparaîtront, sous forme de convention annexée, les tâches sous-traitées, avec pour chacune l'identification du ou des sous-traitants et les procédures de contrôle par l'autorité portuaire.
- Ressources dédiées à l'exercice de la sûreté: locaux (contenu, équipement, protection), moyens de transmission (caractéristiques selon les correspondants internes ou externes).

### 3. COORDINATION AVEC LES INSTALLATIONS PORTUAIRES

- Modalités de coordination étroite, par niveau de sûreté, de l'agent de sûreté portuaire avec les agents de sûreté des installations portuaires (travaux en commun, réunions périodiques, préparation et exécution d'exercices, etc.).
- Articulation du PSP avec les plans de sûreté des installations portuaires:
  - Suivi des échéances des PSIP pendant la période de validité de l'ESP.
  - Procédures d'information mutuelle (temps normal et temps de crise).
  - Coordination des mesures de sûreté entre les exploitants d'installations portuaires et l'autorité portuaire.

- Description des tâches mutualisées et modalités de mutualisation (sauf si ces procédures sont explicitées dans les chapitres suivants).

#### 4. ARTICULATION AVEC LES AUTRES PLANS OU PROCEDURES

- Articulation du PSP avec d'autres plans ou activités de prévention et d'intervention. Le plan mentionne expressément les modalités d'interaction et de coordination avec les autres activités de prévention et de contrôle ainsi qu'avec les autres plans d'intervention et d'urgence en vigueur dans le port. Il prend en compte les procédures spécifiques applicables aux marchandises dangereuses en faisant référence à la réglementation nationale et locale applicable. Il fixe les règles et procédures de résolution des conflits éventuels.
- Indication des procédures et consignes applicables, le cas échéant, dans des domaines connexes (mesures de défense et de protection, etc.), et compatibilité avec ceux-ci. Tout ou partie du PSP constitue le plan particulier de protection éventuel prévu par le décret sur les secteurs d'activité d'importance vitale.

#### 5. GESTION DOCUMENTAIRE ET PROTECTION DU PSP

- Mesures et moyens de protection des données, des documents, des communications, des informations en relation avec la sûreté (documents écrits et données électroniques) selon le niveau de confidentialité exigé,
- Identification des personnes ayant accès aux informations de sûreté protégés et des responsables du système de protection,
- Critères de diffusion: le PSP comportera deux volumes physiquement séparés, l'un exhaustif et confidentiel, l'autre réduit aux extraits non protégés, à l'usage essentiellement des agents d'exécution. Les prescriptions de protection de l'information contre la divulgation non autorisée seront inscrites dans le plan.

### CHAPITRE II – PROTECTION PERIMETRIQUE ET PLANS D'EAU

La surveillance des plans d'eau à l'intérieur des limites administratives du port relève de la compétence de l'autorité portuaire. A ce titre le PSP doit comprendre les informations suivantes:

- Coordination des mesures de protection des plans d'eau entre l'autorité portuaire et les exploitants d'installations portuaires;
- Dans le cas où une administration (ministère de l'intérieur, ministère de la défense, etc.) est partie prenante de cette surveillance, procédures de coordination avec l'autorité portuaire et les exploitants,
- Procédures applicables aux bateaux fluviaux, de pêche et de plaisance qui, bien que, n'entrant pas dans le champ de la réglementation ISPS, doivent être pris en compte comme source potentielle de risque;
- De même, règles d'accès possibles par des plans d'eaux qui ne sont pas des chenaux de navigation ;
- Limitations de circulation sur les plans d'eau, lorsqu'elles existent, en fonction des niveaux de sûreté ISPS.

Si le préfet maritime définit des règles de sûreté dans les approches maritimes extérieures aux limites administratives du port, ces règles seront annexées au PSP.

### CHAPITRE III - ACCES ET CIRCULATION DANS LE PORT

**Remarque liminaire:** Ce chapitre décrit les procédures pour l'accès et la circulation dans les zones d'accès restreint (ZAR) portuaires. Celles-ci peuvent se classer en deux catégories:

- Les ZAR sans interaction avec les ZAR des installations portuaires ; il n'existe aucune communication entre une telle ZAR portuaire et une quelconque ZAR d'IP (ceci n'exclut pas l'existence de frontières communes),

- Les ZAR portuaires en interaction avec une ou plusieurs ZAR d'IP; en général ce cas se présente lorsque la ZAR portuaire est située en amont de ZAR d'IP avec lesquelles elle communique et constituent un passage obligé pour accéder à ces ZAR.

Dans la suite du chapitre ces ZAR sont appelées respectivement ZAR autonomes et ZAR communicantes.

## 1. INVENTAIRE DES ZONES A ACCES RESTREINT

Identification de chaque ZAR avec les informations suivantes :

- Référence des arrêtés préfectoraux,
- Plan faisant apparaître le système de clôture, les éventuelles séparations de secteurs et les différents accès (voir §I.1.5 ci-dessus),
- Typologie des ZAR (autonome ou communicante), types de personnel et d'activité concernés,
- Lorsque les données sont disponibles, flux d'entrée et nombre de titres de circulation par catégorie (utiliser dans la mesure du possible les catégories définies à l'article R 321-34 du code des ports maritimes),
- Schéma de circulation et particulièrement entre les ZAR communicantes et les ZAR d'IP concernées.

## 2. PROTECTION ET CONTROLE DES ACCES DES ZAR

*Remarque liminaire :* Pour chaque ZAR, préciser les informations suivantes; si certaines catégories d'informations sont strictement identiques pour plusieurs ZAR, elles peuvent faire l'objet d'un paragraphe commun avant les paragraphes qui sont spécifiques à chacune des ZAR du port

### 2.1 ZAR n°1

- Caractéristiques des clôtures et règles de surveillance (humaines et / ou par système automatique ou de vidéosurveillance) selon les niveaux ISPS,
- Système de signalisation des interdictions de pénétrer en ZAR et, le cas échéant, dans les secteurs,
- Caractéristique des différents points d'accès,
- Règles de fonctionnement des différents points d'accès selon les niveaux ISPS (horaires, effectifs du personnel en fonction, règles d'inspection-filtrage, procédures d'exploitation des équipements); préciser les conditions techniques des contrats en cas de sous-traitance,
- Pour les accès ferroviaires, annexer, le cas échéant, le document conventionnel avec l'exploitant tractionnaire qui détaille la répartition des tâches dans la procédure d'accès,
- Pour les ZAR communicantes, détailler la répartition des contrôles d'accès entre les exploitants d'IP concernées et l'autorité portuaire; fournir la référence précise des sections des plans de sûreté de ces IP dans lesquelles sont rédigées les procédures de contrôles complémentaires (annexer les conventions avec les IP lorsqu'elles existent),
- Procédures d'entretien des clôtures, point d'accès, équipement d'inspection-filtrage et tout autre équipement affectés à la protection périmétrique et au contrôle d'accès,
- Procédures appliquées en cas d'incident de sûreté (pénétration irrégulière, panne des équipements d'inspection-filtrage, détérioration de clôtures, etc.).

### 2.2 ZAR n° 2

Idem § précédent.....

### 2.3 ZAR n° 3

Idem § précédent .....

### 3. GESTION DES TITRES DE CIRCULATION

- Procédures de délivrance et restitution des titres de circulation,
- Méthodes d'information et sensibilisation aux règles de sûreté pour les personnes recevant des titres de circulation,
- Procédures de coordination avec les ZAR communicantes,
- Protection des systèmes d'information et des équipements de fabrication,
- Procédures de contrôle, le cas échéant, des titres inutilisés pendant une longue durée,

Détail des répartitions de tâches avec les exploitants d'IP en cas de mutualisation de délivrance des titres de circulation avec référence précise des sections des plans de sûreté des IP dans lesquelles se trouvent les procédures de délivrance concernées.

### 4. AUTRES ZONES NON LIBREMENT ACCESSIBLES

En plus des ZAR définies dans le code des ports maritimes et arrêtées par le préfet du département, il peut exister des zones non librement accessibles au public au sein du port.

Dans la mesure où ces zones et leurs règles de fonctionnement interfèrent avec les règles de sûreté applicables aux ZAR, le PSP doit les décrire (plan, clôtures, accès), détailler leurs règles de fonctionnement (contrôles d'accès, circulation) et surtout détailler les interférences avec les règles de sûreté et démontrer que ces interférences ne dégradent pas la sûreté du port et de ses installations portuaires quels que soient les niveaux de sûreté ISPS.

## CHAPITRE IV – CONDUITE A TENIR EN CAS D'ALERTE DE SURETE, D'INCIDENTS AVERES ET DE SINISTRES

- Pour chacun des niveaux de sûreté, indiquer les mesures prévues pour faire face à une menace imminente, une alerte ou une atteinte en cours contre la sûreté dans le port, y compris dans les installations portuaires ou contre la sûreté de navires s'y trouvant.
- Indiquer les dispositions permettant de maintenir les opérations portuaires essentielles, notamment dans le cas d'activités d'importance vitale.
- Afin de permettre une réaction rapide, le plan de sûreté portuaire énonce des exigences précises de notification obligatoire de tous les incidents de sûreté à l'agent de sûreté portuaire et aux services de l'État dans le département; établir des fiches réflexes (ex: alerte à la bombe, prise d'otage, etc.)
- En cas de sinistre tel qu'incendie, explosion, pollution aérienne ou du plan d'eau, utiliser les principes d'arbitrage définis par la règle 8 du chapitre XI-2 de la convention SOLAS qui traite de l'éventualité d'un conflit entre sécurité et sûreté à bord d'un navire, pour définir, dans le plan de sûreté 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 bien en cas d'évacuation.

## CHAPITRE V – AUDITS ET CONTROLES INTERNES, MISE A JOUR DU PLAN

Le PSP traitera au minimum chaque point suivant:

- Procédure garantissant la prise en compte de la sûreté dans les aménagements et nouveaux projets d'infrastructure.
- Contrôle de l'état des matériels de protection, de surveillance, de contrôle et de communication (préciser procédures et périodicité d'entretien et enregistrement)
- Description de l'audit interne périodique des mesures et procédures de sûreté du plan et modalités de révision et d'adoption de mesures correctives appropriées: préciser le personnel en charge, la procédure et la périodicité.
- Création et tenue à jour d'un registre de sûreté comprenant une liste chronologique de tous événements liés à la sûreté: formation, incidents de sûreté, exercices et entraînements de sûreté accomplis, changements de niveau, etc. La durée de conservation sera au moins égale à deux ans.

- Procédure d'analyse de chaque incident de sûreté et, le cas échéant, de mise en œuvre et suivi des mesures correctives comme dans le cas des audits internes.

## **CHAPITRE VI – FORMATION, EXERCICES ET ENTRAÎNEMENTS DE SURETE**

Le PSP fera apparaître les données suivantes:

- Qualifications de l'ASP et formation permanente.
- Programme détaillé de formation des personnels de sûreté par catégorie.
- Modalité de délivrance des attestations pour les personnels de sûreté.
- Programme des exercices et entraînements à réaliser et périodicité. Divers types d'exercices de formation, qui peuvent comprendre la participation d'agents de sûreté des installations portuaires, en liaison avec les autorités compétentes de l'État, d'agents de sûreté des compagnies ou d'agents de sûreté des navires, s'ils sont disponibles, seront effectués au moins une fois chaque année civile, l'intervalle entre les exercices de formation ne dépassant pas 18 mois. Les exercices de formation testeront les communications, la coordination, la disponibilité des ressources et l'intervention. Ces exercices de formation peuvent:
  1. être menés en grandeur nature ou en milieu réel;
  2. consister en une simulation théorique ou un séminaire, ou
  3. être combinés avec d'autres exercices, tels que des exercices d'intervention d'urgence ou d'autres exercices relevant de l'autorité de l'État.