

ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDRES SE1 7SR

Téléphone: 020 7735 7611  
Télécopieur: 020 7587 3210



OMI

**F**

Réf. T2-MSS/2.11.1

MSC.1/Circ.1283

22 décembre 2008

**DIRECTIVES FACULTATIVES SUR LES ASPECTS LIÉS À LA SÛRETÉ DE  
L'EXPLOITATION DES NAVIRES QUI NE RELÈVENT PAS  
DU CHAMP D'APPLICATION DU CHAPITRE XI-2  
DE LA CONVENTION SOLAS ET DU CODE ISPS**

1 À sa quatre-vingt-unième session (10 - 19 mai 2006), rappelant que la Conférence ministérielle sur la sûreté dans les transports internationaux, qui s'était tenue à Tokyo les 12 et 13 janvier 2006, avait invité l'Organisation à entreprendre une étude et formuler, si nécessaire, des recommandations visant à renforcer la sûreté des navires autres que ceux qui sont déjà visés par le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code ISPS, le Comité de la sécurité maritime avait reconnu qu'il serait souhaitable d'élaborer des recommandations destinées à renforcer la sûreté de ces navires, ce qui contribuerait à l'action que mène l'Organisation en vue de renforcer la sûreté maritime, et que de telles recommandations devaient être pratiques, viables et proportionnées aux risques et aux menaces en jeu.

2 À sa quatre-vingt-deuxième session (29 novembre - 8 décembre 2006), le Comité avait entamé l'examen des questions relatives aux aspects liés à la sûreté de l'exploitation des navires qui ne relevaient pas du champ d'application du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS (navires non soumis à la Convention SOLAS) et il avait constitué un groupe de travail par correspondance sur ces questions.

3 À sa quatre-vingt-troisième session (3 - 12 octobre 2007), le Comité avait examiné la manière de faire avancer les travaux relatifs aux aspects liés à la sûreté de l'exploitation des navires non soumis à la Convention SOLAS et avait constitué de nouveau le Groupe de travail par correspondance sur ces questions, en étant convenu que les directives devraient s'appliquer aux catégories de navires suivantes :

- .1 navires de commerce ne transportant pas de passagers et navires spéciaux;
- .2 navires à passagers;
- .3 navires de pêche; et
- .4 bateaux de plaisance.

4 À sa quatre-vingt-cinquième session (26 novembre - 5 décembre 2008), le Comité a approuvé les Directives facultatives sur les aspects liés à la sûreté de l'exploitation des navires qui ne relèvent pas du champ d'application du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, dont le texte figure en annexe à la présente circulaire, à titre de document destiné à servir de guide aux États Membres.

5 Les présentes Directives sont facultatives et n'ont pas été élaborées pour servir de fondement à un instrument obligatoire.

6 Le texte des Directives se décompose en deux parties. On trouvera dans la partie 1 des renseignements à l'intention des États Membres et des autres autorités chargées d'administrer les navires non soumis à la Convention SOLAS (autres autorités). La partie 2 contient quant à elle des renseignements à l'intention des propriétaires, exploitants et utilisateurs (exploitants) des navires et des installations connexes non soumis à la Convention SOLAS, ainsi que plusieurs appendices qui renferment des renseignements propres aux quatre catégories de navires visées.

7 Les États Membres sont invités à examiner les présentes Directives facultatives et à prendre les mesures qu'ils jugeront appropriées.

\*\*\*

## ANNEXE

**DIRECTIVES SUR LES ASPECTS LIÉS À LA SÛRETÉ DE L'EXPLOITATION  
DES NAVIRES QUI NE RELÈVENT PAS DU CHAMP D'APPLICATION  
DU CHAPITRE XI-2 DE LA CONVENTION SOLAS ET DU CODE ISPS****Avant-propos**

Les présentes Directives ont pour objet de fournir des renseignements et conseils sur les meilleures pratiques aux États Membres et aux autres autorités chargées d'administrer les navires non soumis à la Convention SOLAS (autres autorités), ainsi qu'aux exploitants de ces navires.

Les Directives peuvent être utilisées par les États Membres et les autres autorités qui le jugent utile. Elles sont facultatives et leur application devrait être laissée à la discrétion de chaque État Membre et être proportionnée aux niveaux de menace et de risques qui ont été évalués. Les présentes Directives ne sont pas censées servir de fondement à un instrument obligatoire. Elles confirment qu'il est important de procéder à une évaluation des risques afin de déterminer si, et dans quelle mesure, elles doivent être appliquées.

Les Directives se décomposent en deux parties. La première partie contient des renseignements à l'intention des États Membres et des autres autorités chargées d'administrer les navires non soumis à la Convention SOLAS (autres autorités), tandis que la deuxième contient des renseignements à l'intention des exploitants des navires et des installations connexes non soumis à la Convention SOLAS, ainsi que plusieurs appendices qui renferment des renseignements propres aux quatre catégories de navires visées.

Les États Membres et les autres autorités souhaiteront peut-être utiliser l'annexe et ses appendices pour aider les exploitants des navires et installations connexes non soumis à la Convention SOLAS à mettre en place des mesures de sûreté efficaces. Ce faisant, les États Membres et les autres autorités sont encouragés à diffuser les renseignements voulus sur les points de contact.

Aucune disposition des présentes Directives ne saurait être interprétée ou appliquée d'une manière incompatible avec le respect des libertés et droits fondamentaux qui sont énoncés dans les instruments internationaux, notamment ceux qui ont trait aux travailleurs maritimes et aux réfugiés.

Les présentes Directives tiennent compte des risques auxquels sont exposés les navires non soumis à la Convention SOLAS. Des navires non soumis à la Convention SOLAS ont été utilisés pour des attaques terroristes et des actes au cours desquels des innocents ont été blessés et des navires et ouvrages ont été détruits. Ils ont aussi été utilisés pour des opérations de contrebande.

## Table des matières

### Avant-propos

### **Partie 1 : Renseignements à l'intention des États Membres et des autres autorités chargées d'administrer les navires non soumis à la Convention SOLAS (autres autorités)**

1	Évaluation des risques	3
2	Maintien de la vigilance en matière de sûreté et notification de toute activité suspecte	3
3	Formation et pratiques du personnel	4
4	Navires non soumis à la Convention SOLAS qui effectuent des voyages internationaux	4
5	Utiliser les moyens d'identification du navire disponibles (le cas échéant)	5
6	Normes internationales de qualité	6
7	Aider les exploitants des navires non soumis à la Convention SOLAS à comprendre les méthodes d'interaction avec les navires et les installations portuaires satisfaisant aux dispositions du Code ISPS	6
8	Les dispositions du Code ISPS en tant que meilleures pratiques de l'industrie pour certains navires non visés par la Convention SOLAS	6
Appendice	Instruments d'Évaluation et de gestion des risques	7

### **Partie 2 : Renseignements à l'intention des propriétaires, exploitants et utilisateurs (exploitants) de navires non visés par la Convention SOLAS et des installations connexes**

1	Évaluation des risques	21
2	Maintien de la vigilance en matière de sûreté et notification de toute activité suspecte	21
3	Connaissance des prescriptions élémentaires en matière de sûreté qui sont énoncées dans le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et dans le Code ISPS	22
4	Connaissance des prescriptions élémentaires régissant l'interaction avec les navires et les installations portuaires qui satisfont aux dispositions du Code ISPS	22
5	Formation et pratiques du personnel	24
6	Mesures de sécurité	24
7	Planification des événements relatifs à la sûreté	28
Appendice A	Directives pour les navires de commerce ne transportant pas de passagers	33
Appendice B	Directives relatives aux navires à passagers non visés par la Convention SOLAS	36
Appendice C	Directives pour les navires de pêche	39
Appendice D	Directives pour les bateaux de plaisance	41
Appendice E	Directives à l'intention des autorités portuaires et des autorités des ports de plaisance	45

## **Partie 1 : Renseignements à l'intention des États Membres et des autres autorités chargées d'administrer les navires non soumis à la Convention SOLAS (autres autorités)**

### **1 Évaluation des risques**

1.1 Les États Membres et les autres autorités chargées d'administrer les navires non soumis à la Convention SOLAS (autres autorités) souhaiteront peut-être évaluer les risques pour chacune des catégories de navires non soumis à la Convention SOLAS.<sup>1</sup>

1.2 On trouvera en appendice un outil destiné à aider les États Membres et les autres autorités à procéder à l'évaluation des risques.

### **2 Maintien de la vigilance en matière de sûreté et notification de toute activité suspecte**

2.1 Les États Membres et les autres autorités souhaiteront peut-être encourager les exploitants de navires non soumis à la Convention SOLAS à communiquer à l'ensemble de leur personnel les renseignements requis pour qu'ils puissent se mettre en rapport avec les agents et les autorités compétents en cas de problèmes de sûreté ou si une activité suspecte est observée. Ces renseignements devraient inclure les coordonnées des agents responsables des interventions d'urgence, du ou des centres d'intervention nationaux (s'il y a lieu) et de toutes les autorités qui doivent être prévenues.

2.2 Les États Membres et les autres autorités souhaiteront peut-être collaborer avec les exploitants des navires non soumis à la Convention SOLAS et les organisations compétentes pour lancer des initiatives dans le domaine de la sûreté au niveau de l'enseignement, de l'échange de renseignements, de la coordination et des programmes d'information. Les États Membres et les autres autorités souhaiteront peut-être mettre en place des programmes visant à sensibiliser davantage les exploitants de navires aux problèmes de sûreté<sup>2</sup> et à promouvoir l'établissement de liens avec les services de sûreté maritime de l'Administration.

---

<sup>1</sup> Les documents suivants sont des exemples de guides et d'outils qui peuvent aider à procéder à l'évaluation des risques pour les navires :

- Recueil de directives pratiques OMI/OIT sur la sûreté dans les ports.
- MSC.1/Circ.1193 : Guide sur l'auto-évaluation facultative par les Administrations et pour la sûreté du navire.
- American Bureau of Shipping : Liste de contrôle du plan de sûreté du navire.
- Service des garde-côtes des États-Unis : NVIC (Circulaire sur la navigation et l'inspection des navires) 10-02 : Directives sur la sûreté des navires.
- Association norvégienne des propriétaires de navires : Directive pour l'exécution de l'évaluation de la sûreté des navires.

<sup>2</sup> Deux programmes sont proposés comme modèles. Au Royaume-Uni, le projet Kraken a pour but de renforcer les capacités de "vigilance" antiterroriste dans l'environnement maritime de la zone du Solent sur la côte sud. Il engage les principales parties prenantes, ainsi que les collectivités locales, à opposer un milieu hostile aux terroristes et aux criminels qui chercheraient à perturber la vie quotidienne et la sécurité de ceux qui vivent, travaillent ou voyagent dans la zone du Solent. Le projet Kraken fournit un seul numéro de téléphone centralisé pour recueillir les appels signalant une activité ou un comportement suspect dans l'environnement maritime, qui pourrait être lié à des actes criminels ou terroristes. De même, aux États-Unis, le programme *America's Waterway Watch* utilise des systèmes de notification existants, dans le cadre d'un programme d'information du public, pour encourager les participants à signaler toute activité suspecte au Service des garde-côtes des États-Unis et/ou à d'autres autorités de police.

2.3 Les autorités chargées d'organiser et d'assurer la vigilance et une culture de la sûreté devraient être conscientes de la nécessité de trouver un bon équilibre entre les impératifs liés à la sûreté et la nécessité de garantir une exploitation efficace des navires. Ces autorités devraient tenir compte de l'élément humain, ainsi que du bien-être des gens de mer et des travailleurs du secteur maritime, y compris des dispositions pertinentes du Code ISPS, lorsqu'elles mettront en œuvre les présentes Directives.

### **3 Formation et pratiques du personnel**

3.1 Les États Membres et les autres autorités souhaiteront peut-être établir, en tenant compte des évaluations relatives à la sûreté, des lignes d'action et des procédures en matière de sûreté qui garantissent que tous les exploitants et les membres des équipages (et, le cas échéant, les passagers) sont familiarisés avec les mesures de sûreté élémentaires applicables à chaque catégorie de navires.

3.2 Il est recommandé de dispenser une formation de familiarisation élémentaire en matière de sûreté aux membres d'équipage afin qu'ils soient en mesure de faire face aux menaces pour la sûreté. Dans un environnement où le risque est plus élevé, cette formation devrait aussi avoir pour but de mettre à l'épreuve et d'évaluer les compétences et les connaissances requises pour que les mesures de sûreté recommandées dans les présentes Directives puissent être appliquées efficacement.

3.3 En ce qui concerne les propriétaires et les exploitants de bateaux de plaisance, les cours de perfectionnement devraient comprendre une familiarisation aux questions de sûreté.

### **4 Navires non soumis à la Convention SOLAS qui effectuent des voyages internationaux**

4.1 Il peut être exigé des navires non soumis à la Convention SOLAS qui effectuent des voyages internationaux qu'ils donnent des renseignements au sujet de leur arrivée et de leur départ afin d'obtenir des autorités compétentes un permis de sortie. Ces renseignements peuvent être exigés dans des délais déterminés par les autorités locales après l'arrivée et/ou avant le départ. Les renseignements à fournir peuvent inclure les caractéristiques du navire, la date et l'heure d'arrivée, l'emplacement au port, les coordonnées du capitaine/du propriétaire/de la compagnie/de l'agent maritime, l'objet de l'escale, la quantité de marchandises transportées à bord, la liste des passagers et des membres d'équipage et les numéros à appeler en cas d'urgence. Ces renseignements permettraient aux autorités compétentes de s'acquitter d'une manière plus efficace des activités relatives à la surveillance et au contrôle des mouvements des navires à l'arrivée/au départ de leurs ports.<sup>3</sup>

4.2 Par ailleurs, les bateaux de plaisance et autres navires non soumis à la Convention SOLAS pourraient être tenus, au départ d'un port, de fournir aussi des renseignements sur leur voyage prévu lorsqu'ils demandent un permis de sortie. Les renseignements sur le voyage peuvent comprendre l'heure de départ, la destination et la route prévues. Ce complément d'informations pourra être utile aux autorités compétentes non seulement dans le cadre de leurs activités de surveillance et de contrôle, mais aussi dans le cadre d'éventuelles opérations de recherche et de sauvetage au cas où le navire se trouverait en difficulté et aurait besoin d'une assistance.

---

<sup>3</sup> On peut citer à titre d'exemple la déclaration que les bateaux de plaisance sont actuellement tenus de fournir en application de la circulaire marine portuaire No 17 de 2003 des Autorités portuaires et maritimes de Singapour,.

## 5 Utiliser les moyens d'identification du navire disponibles (le cas échéant)

5.1 Le numéro d'identification OMI du navire est composé des trois lettres "IMO", suivies du numéro à sept chiffres qui est attribué à chaque navire par le Lloyd's Register Fairplay au moment de sa construction. Il s'agit d'un numéro unique à sept chiffres qui est attribué aux navires de commerce océaniques à propulsion d'une jauge brute égale ou supérieure à 100, au moment de la pose de la quille, sauf dans le cas des navires suivants :

- navires se livrant exclusivement à la pêche;
- navires sans moyens de propulsion mécaniques;
- yachts de plaisance;
- navires affectés à un service spécial (par exemple bateaux-feux et navires SAR);
- porteurs de déblais;
- hydroptères, aéroglisseurs;
- docks flottants ou structures appartenant à la même catégorie; et
- navires en bois.

5.2 Les États Membres et les autres autorités souhaiteront peut-être envisager d'encourager les exploitants de bateaux de plaisance à s'immatriculer auprès de l'Administration ou d'un organisme compétent qui pourrait tenir une base de données accessible en ligne à toute personne habilitée dans le but de faciliter aussi bien les activités de prévention que les activités d'intervention liées à la sécurité et la sûreté.<sup>4,5</sup> Il est à noter toutefois que l'immatriculation n'offre pas en soi une protection contre l'utilisation abusive d'un bateau de plaisance immatriculé qui serait volé ou détourné, voire même acquis en toute légalité.

5.3 Les bateaux de plaisance qui effectuent des voyages internationaux ont des caractéristiques uniques. Même s'ils sont immatriculés, il est rare que le pays de départ et le pays d'arrivée échangent des données concernant les caractéristiques du navire, son propriétaire, etc. Cela peut entraîner un manque de transparence pour les organismes chargés de la sûreté et de la sécurité et compliquer, par exemple, la validation de l'identité d'un navire à son arrivée. Les États Membres et les autres autorités souhaiteront peut-être conclure des accords concernant l'échange des données en question dans le contexte de leurs lois et de leurs réglementations nationales, voire dans le cadre de leurs initiatives respectives pour assurer la sûreté du littoral.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Un tel système d'immatriculation existe en Finlande, où tous les bateaux de plaisance d'une longueur minimale de 5,5 mètres, ou équipés d'un moteur dont la puissance est égale à au moins 15 kW, y compris les voiliers, sont tenus d'être immatriculés. Le numéro d'immatriculation doit être inscrit visiblement sur les navires et il est obligatoire d'être en possession des documents d'immatriculation, dans lesquels figurent les renseignements sur le propriétaire et sur le navire, les spécifications techniques du moteur ainsi que les numéros de série, pour pouvoir utiliser le bateau de plaisance. Le registre des renseignements est tenu par les tribunaux administratifs municipaux locaux et le numéro d'immatriculation permet de remonter au registre approprié.

<sup>5</sup> On trouve un autre exemple au Royaume-Uni où les autorités ont instauré le Small Ships Register (SSR). Il s'agit d'un dispositif plus simple et moins coûteux que l'immatriculation complète des navires et il s'applique uniquement aux bateaux de plaisance. Pour les propriétaires, l'avantage est qu'un organisme faisant foi détient des renseignements détaillés sur la nationalité de leur embarcation et sur le responsable inscrit. L'immatriculation auprès du SSR peut s'effectuer en ligne et elle est peu coûteuse.

<sup>6</sup> La base de données de la Commission européenne et de l'Administration maritime française EQUASIS offre à l'heure actuelle ce type de transparence à l'échelle internationale pour les navires de commerce.

5.4 Les États Membres et les autres autorités pourraient envisager (lorsqu'il y a lieu) de recommander l'installation d'un système de suivi automatique à bord des navires qui ne relèvent pas du champ d'application des prescriptions du chapitre V de la Convention SOLAS. Les avantages que pourrait offrir un tel système sont les suivants :

- renforcement de la sécurité et de la sûreté;
- intervention d'urgence plus rapide en cas d'accident ou d'incident de mer;
- amélioration et rationalisation des moyens SAR;
- renforcement de la lutte contre les tentatives de contrebande et de trafic d'êtres humains;
- renforcement de la lutte contre la pêche illicite, non réglementée et non déclarée.

5.5 Les systèmes de suivi automatique comprennent entre autres le système d'identification automatique (AIS), les étiquettes d'identification par radiofréquence ("RFID tags"), les systèmes de suivi des navires et les systèmes radar.

## 6 Normes internationales de qualité

6.1 Les États Membres et les autres autorités souhaiteront peut-être envisager de recommander la mise en place d'une norme de qualité appropriée qui décrive les spécifications que doit avoir un système de gestion de la sûreté pour garantir la sûreté de la chaîne logistique.<sup>7</sup>

## 7 Aider les exploitants des navires non soumis à la Convention SOLAS à comprendre les méthodes d'interaction avec les navires et les installations portuaires satisfaisant aux dispositions du Code ISPS

7.1 Les États Membres et les autres autorités souhaiteront peut-être aider les exploitants des navires non soumis à la Convention SOLAS à se familiariser avec le cadre de sûreté applicable aux navires et aux installations portuaires relevant du champ d'application du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS. Les aspects clés de ce cadre qui intéressent les navires non soumis à la Convention SOLAS sont les suivants :

- connaissance des niveaux de sûreté établis par les Gouvernements contractants;
- prescriptions relatives à l'interaction avec les navires satisfaisant aux dispositions du Code ISPS; et
- prescriptions relatives à l'interaction avec les installations portuaires satisfaisant aux dispositions du Code ISPS.

7.2 On trouvera des orientations sur ces trois points aux paragraphes 3 et 4 de la partie 2.

## 8 Les dispositions du Code ISPS en tant que meilleures pratiques de l'industrie pour certains navires non visés par la Convention SOLAS

8.1 Les États Membres et les autres autorités souhaiteront peut-être encourager les exploitants de navires non visés par la Convention SOLAS qui effectuent des voyages internationaux à adopter les dispositions du Code ISPS, lorsqu'il y a lieu, comme constituant les meilleures pratiques de l'industrie.

---

<sup>7</sup> On peut citer comme exemple les normes internationales de la série ISO 28000.



## Appendice

### INSTRUMENTS D'ÉVALUATION ET DE GESTION DES RISQUES

#### 1 Introduction

1.1 La méthodologie décrite dans le présent appendice se décompose en cinq étapes principales :

- .1 **Évaluation de la menace** – identifier les différents scénarios de menace et déterminer la probabilité que chacune de ces menaces se concrétise, en se fondant sur les intentions et les moyens d'action.
- .2 **Évaluation de l'impact** – examiner quelles seraient les conséquences de chaque scénario de menace s'il se matérialisait et quelle serait l'ampleur de ses effets.
- .3 **Évaluation de la vulnérabilité** – déterminer quelles sont les ressources clés et comment les exploiter, examiner les mesures d'atténuation qui sont en place et leur efficacité et prendre en considération les faiblesses résiduelles.
- .4 **Notation des risques** – procéder à une évaluation des risques compte tenu de tous les facteurs mentionnés aux étapes 1, 2 et 3 ci-dessus.
- .5 **Gestion des risques** – établir des plans d'action, s'il y a lieu, afin de remédier aux faiblesses et d'atténuer les risques résiduels identifiés.

#### 2 Registre des risques et terminologie

##### 2.1 Le registre des risques

2.1.1 Le registre des risques sert à rassembler des données permettant d'étayer les différents scénarios, ainsi que les conclusions tirées en ce qui concerne la menace (probabilité basée sur les intentions et les capacités), l'impact, la vulnérabilité et la notation des risques. Le modèle ci-dessous (tableau 1) est accompagné d'explications portant sur chacune des colonnes. Après la définition et les renseignements sur le mécanisme de notation, on trouvera un recueil d'instructions où il est expliqué, étape par étape, comment remplir le registre des risques.

Tableau 1

Numéro de référence	Scénario de menace	Organisation principale	Services d'appui	Menace (probabilité)	Impact	Vulnérabilité			Notation des risques
						Ressources clés	Mesures d'atténuation	Notation de la vulnérabilité	
1									
2									

Colonne 1 : Numéro de référence

- Chaque scénario devrait être répertorié à l'aide du numéro de référence qui lui aura été attribué, de manière que l'on puisse facilement l'identifier et que l'on puisse suivre son évolution.

Colonne 2 : Scénario de menace

- Cette colonne sert à dresser la liste des menaces, par leur nom, et elle contient une brève description de ce que la menace implique.

Colonne 3 : Organisation principale

- Pour chaque scénario, il convient de désigner une organisation principale ou un organisme coordonnateur, de manière que l'on puisse déterminer les points de contact et les responsabilités élémentaires.

Colonne 4 : Services d'appui

- Liste des entités qui interviennent directement sans être des acteurs principaux, tels que la police locale, les pompiers, les services des garde-côtes, etc.

Colonne 5 : Menace (probabilité)

- Cette colonne indique la probabilité qu'une situation se matérialise si l'on ne met aucune mesure de sûreté ou d'atténuation en place pour l'éviter. Cette probabilité est notée en fonction des intentions et des moyens d'action de ceux qui souhaiteraient commettre l'acte en question. La notation de cet élément est expliquée au paragraphe 3.4 ci-dessous.

Colonne 6 : Impact

- Cette colonne indique l'impact ou les conséquences qu'aurait l'incident s'il se produisait. La notation de cet élément est expliquée plus en détail au paragraphe 4 ci-dessous.

Colonne 7 : Ressources clés

- Cette colonne contient une liste des ressources clés les plus importantes qui pourraient être affectées par le scénario. Il peut s'agir de personnes, d'objets, d'infrastructures physiques ou de matériel. En dressant la liste de ces ressources, l'évaluateur est plus à même d'étudier les dispositifs de protection qui sont en place et de ce fait, d'évaluer la vulnérabilité d'une manière plus précise.

Colonne 8 : Mesures d'atténuation

- Cette colonne sert à dresser la liste de toutes les mesures d'atténuation (mesures de sûreté) qui sont déjà en place pour protéger les ressources clés et de le prendre en considération.

#### Colonne 9 : Notation de la vulnérabilité

- Il s'agit là d'évaluer les caractéristiques d'une cible ou d'un bien que l'on peut exploiter, en tenant compte pour cela des mesures d'atténuation. La notation de cet élément, qui est également expliquée au paragraphe 5.4 ci-dessous, prend en considération les effets des mesures d'atténuation sur la menace, sur l'impact associé ou sur les deux.

#### Colonne 10 : Notation des risques

- Pour noter les risques, il faudra utiliser tous les renseignements qui auront été recueillis au sujet de la menace, de l'impact et de la vulnérabilité. Pour noter les risques correspondant à chaque scénario, que cet exercice soit réalisé en groupe ou individuellement, il conviendrait d'utiliser la formule suivante :

**RISQUE = MENACE x IMPACT x VULNÉRABILITÉ**

### **3 Évaluation de la menace**

#### **3.1 Éléments à prendre en considération**

- les scénarios de menace qui pourraient exister (ou qui existent réellement);
- quels sont les organisations principales et les services d'appui pour chaque scénario; et
- comment noter précisément la menace et l'impact.

#### **3.2 Identification des scénarios de menace pertinents**

3.2.1 Ce processus devrait permettre d'identifier les actes criminels qui pourraient être perpétrés.

3.2.2 Lorsque l'on remplit le registre des risques, la première tâche consiste à étudier et à valider les scénarios ou les événements qui pourraient s'appliquer.

3.2.3 Il est utile de prévoir une session de "remue-méninges" au cours de laquelle les spécialistes de la question examineront :

- s'il existe d'autres scénarios qui devraient être répertoriés; et
- toute amélioration nécessaire pour étoffer la liste initiale.

3.2.4 Lors de l'établissement de cette liste, il est utile de prendre en considération les malfaiteurs potentiels :

- .1 Quels sont les groupes et les individus qui pourraient agir ? Par exemple :
  - Des terroristes
  - Des criminels
  - Des groupes politiques
  - Des groupes idéologiques

- Des militants (défenseurs des droits des animaux ou de l'environnement, par exemple)
- Des passagers perturbateurs
- Des employés
- Des déséquilibrés
- Des personnes munies de pièces d'identité inadéquates

.2 Comment les malfaiteurs opèrent-ils ?

.3 On peut citer parmi les variables à prendre en considération à propos de la manière d'opérer des malfaiteurs les aspects suivants :

- Reconnaissance, planification avancée; et
- Existe-t-il un précédent ?

.4 Quelles sont les intentions et les moyens d'action des malfaiteurs ?

.4.1 Intentions

- Définition : la motivation est ce qui pousse un malfaiteur à agir (il peut s'agir par exemple de la volonté de réaliser un gain financier, de faire de la publicité, de se venger). L'intention représente ce à quoi/à qui il veut nuire pour atteindre son objectif.

.4.2 Moyens d'action

On peut citer parmi les variables à prendre en considération :

- le nombre de personnes/l'organisation;
- le statut;
- la formation;
- le financement;
- les armes disponibles;
- les antécédents;
- le soutien;
- la sûreté opérationnelle.

### **3.3 Choix des organisations principales et des services d'appui**

3.3.1 La ou les organisations principales devraient être celles qui :

- .1 soit détiennent les ressources;
- .2 soit définissent les orientations;
- .3 soit ont la responsabilité juridique ou jouent le rôle principal dans le cadre de la mise en œuvre des mesures d'atténuation ou d'intervention face à une menace particulière;
- .4 soit combinent les rôles ci-dessus.

3.3.2 Il conviendrait d'établir une distinction, lorsqu'il y a lieu, entre les trois aspects suivants : i) les responsabilités relatives aux mesures de prévention ou de protection liées à la sûreté, ii) les responsabilités relatives à la planification d'urgence et aux mesures d'intervention liées à la sûreté, afin de faire face à un incident et de le maîtriser, et iii) les responsabilités relatives à la mise en œuvre des mesures i) et ii). Il peut y avoir une organisation principale différente pour chacun de ces aspects lorsque les responsabilités varient en fonction du type de menace, du lieu et de la méthode.

3.3.3 Les services d'appui joueront un rôle complémentaire dans le cadre de l'atténuation de la menace, mais ne répondent pas aux critères ci-dessus. La personne chargée d'évaluer les risques peut décider que toutes les parties prenantes sont des services d'appui et doivent à ce titre rester vigilantes, assurer une présence dissuasive et partager les renseignements pertinents avec d'autres.

- Pour certaines menaces, l'identification des organisations principales et des services d'appui n'est pas une tâche facile. Les points de vue peuvent être partagés, mais il est important de parvenir à un consensus, en particulier si l'on tient compte du fait que les organisations principales joueront par la suite un rôle primordial dans le cadre de l'établissement et l'exécution des plans d'action, lorsque ceux-ci seront nécessaires.
- L'existence de plusieurs organisations principales peut être tout à fait justifiée mais si le groupe en a répertorié plusieurs, il peut être utile de procéder à une nouvelle évaluation afin de vérifier l'exactitude de l'exercice et de réduire au minimum le risque de confusion et de double emploi.

### 3.4 Notation de la menace

- La note devrait refléter la probabilité que chaque scénario de menace répertorié dans le registre se matérialise si aucune mesure de sûreté ou d'atténuation n'est mise en place pour l'éviter.

#### 3.4.1 Liste de contrôle

Pour pouvoir noter la menace avec précision, les évaluateurs devraient :

- prendre en considération les connaissances et les renseignements dont on dispose, à l'échelle locale comme à l'échelle internationale, au sujet d'événements analogues qui se sont produits ou qui auraient pu se produire;
- étudier la probabilité que chaque scénario répertorié se matérialise dans un port si aucune mesure de sûreté n'est mise en place;
- lire les définitions du tableau 2 ci-dessous et décider quelle est la note qui correspond le mieux. NB : il s'agit de la note qui correspond à la situation dans laquelle aucune mesure d'atténuation n'a été mise en place.

**Tableau 2 – Registre des risques : définition des notes correspondant à la menace**

Note	Probabilité	Critères
4	PROBABLE	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Des incidents analogues ont déjà été signalés auparavant.</li> <li>✓ Certains renseignements portent à croire qu'il existe des groupes ou des individus qui sont susceptibles de provoquer des événements indésirables.</li> <li>✓ Certains renseignements spécifiques portent à croire que tel navire ou tel type de navire est une cible.</li> </ul>
3	POSSIBLE	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Des incidents analogues ont déjà été signalés auparavant.</li> <li>✓ Certains renseignements portent à croire qu'il existe des groupes ou des individus qui sont actuellement susceptibles de provoquer des événements indésirables.</li> <li>✓ Certains renseignements d'ordre général portent à croire que tel navire ou tel type de navire peut être une cible potentielle.</li> </ul>
2	PEU PROBABLE	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Certains renseignements portent à croire qu'il existe des groupes ou des individus qui sont susceptibles de provoquer des événements indésirables.</li> <li>✓ Rien ne porte à croire que l'événement indésirable vise tel navire ou tel type de navire.</li> </ul>
1	IMPROBABLE	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Aucun incident n'a été signalé auparavant où que ce soit dans le monde.</li> <li>✓ Aucun renseignement ne porte à croire qu'il existe des groupes ou des individus qui sont susceptibles de provoquer des événements indésirables.</li> </ul>

- Le registre des risques est destiné à servir de modèle et peut tout à fait être modifié. Les Administrations sont libres de choisir un autre système de notation si elles estiment parvenir ainsi à une évaluation plus logique et plus précise des menaces et des risques existants.
- Il est important de respecter les règles convenues en matière de confidentialité.

## 4 Évaluation de l'impact

### 4.1 Liste de contrôle

- Dresser une liste d'exemples des types d'impact, ampleur comprise, auxquels il faudrait s'attendre si l'événement se produisait (par exemple, pertes en vies humaines, lésions corporelles, dommages causés à l'infrastructure, à des opérations ou à des ressources financières, atteintes à la réputation).
- Les évaluateurs peuvent envisager d'utiliser ou de modifier le tableau 3 ci-dessous pour consigner les résultats de leurs échanges de vues. Il est à noter que la liste des impacts potentiels qui figure ci-dessous n'est pas exhaustive.

**Tableau 3**

	<b>Accidents mortels</b>	<b>Lésions corporelles</b>	<b>Perte du navire/dommages causés au navire</b>	<b>Dommmages causés à l'infrastructure du navire</b>	<b>Perte de l'usage de matériel</b>	<b>Interruption de services</b>	<b>Perte financière liée au navire</b>	<b>Atteinte à la réputation</b>	<b>Publicité pour le malfaiteur</b>
<i>Engin explosif improvisé (IED)</i>									
<i>Sabotage</i>									
<i>Incendie volontaire</i>									
<i>Accès non autorisé</i>									
<i>Vol de navires</i>									

4.2 Ces renseignements devraient fournir une base solide pour la notation. Pour pouvoir noter l'impact avec précision, que cet exercice soit réalisé en groupe ou individuellement, il conviendrait de procéder de la même façon que pour la menace, à savoir :

- étudier l'impact qu'aurait l'événement s'il se produisait;
- étudier l'impact sur le navire (du point de vue de la sécurité, de la sûreté, des aspects financiers et de la réputation) de chacun des risques qui pourraient se matérialiser si aucune mesure de sûreté n'était mise en place;
- étudier la manière de consigner les notes attribuées dans chaque sous-catégorie. Par souci de simplicité, dans la plupart des cas, il est possible d'établir une moyenne. Dans le cas où une note serait sensiblement différente des trois autres, il serait peut-être préférable de la consigner séparément en vue de l'examiner plus avant au lieu de la "noyer" dans une moyenne;
- lire les définitions données dans le tableau 4 ci-dessous et choisir celle qui s'applique le mieux (ne pas oublier que la note correspond à la situation dans laquelle aucune mesure d'atténuation n'a été mise en place) :

**Tableau 4 – Registre des risques : définition des notes correspondant à l'impact**

Note	Impact	Critères
4	IMPORTANT	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Impact potentiel : nombreuses pertes en vies humaines</li> <li>✓ Pertes ou dommages importants causés aux biens, à l'infrastructure, au navire</li> <li>✓ Coût économique supérieur à (chiffre convenu)</li> <li>✓ Couverture médiatique étendue entraînant une grave atteinte à la réputation</li> </ul>
3	SIGNIFICATIF	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Impact potentiel : pertes en vies humaines</li> <li>✓ Pertes ou dommages significatifs mais réparables causés aux biens, à l'infrastructure, au navire</li> <li>✓ Coût économique inférieur à (chiffre convenu)</li> <li>✓ Couverture médiatique défavorable au niveau national</li> </ul>
2	PEU IMPORTANT	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Impact potentiel : lésions corporelles graves</li> <li>✓ Pertes ou dommages peu importants et à court terme</li> <li>✓ Coût économique inférieur à (chiffre convenu)</li> <li>✓ Atteinte sérieuse à la réputation au niveau local</li> </ul>
1	MINEUR	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Impact potentiel : lésions corporelles mineures</li> <li>✓ Perturbation minimale des opérations</li> <li>✓ Coût économique inférieur à (chiffre convenu)</li> <li>✓ Légère atteinte à la réputation</li> </ul>

## 5 Évaluation de la vulnérabilité

L'étape suivante consiste à identifier les ressources ou les cibles clés, ainsi que leurs caractéristiques pertinentes, et à examiner les mesures qui sont en place pour les protéger et pour prévenir les actes criminels. Les évaluateurs devraient dans un premier temps dresser la liste des ressources clés qui pourraient être affectées par une menace donnée. Cette liste devrait comprendre les personnes (équipage et passagers), les objets et les infrastructures physiques.

### 5.1 Mesures d'atténuation

L'identification des mesures d'atténuation existantes et l'évaluation de leur efficacité sont d'une importance cruciale, mais il s'agit là d'une tâche intensive qui prend beaucoup de temps. Il peut être utile de procéder pour cela de la manière indiquée dans les paragraphes qui suivent.

### 5.2 Cartographie du processus

5.2.1 Le fait d'établir la cartographie d'un processus donné peut permettre de mieux comprendre l'ensemble des processus, de mieux savoir comment chaque processus fonctionne, qui fait quoi et à quel moment, quels sont les points clés, les points forts et les faiblesses, et enfin de déterminer où et comment certains aspects de chaque processus peuvent être exploités.



5.2.2 On s'est rendu compte que la cartographie d'un processus donné présente l'avantage de donner une vision tout à fait complète du processus en question et qu'elle constitue sans doute le meilleur moyen :

- d'apprécier et d'évaluer précisément les différents processus en jeu;
- d'identifier les synergies, les doubles emplois et les lacunes; et
- d'évaluer le plan d'action qui s'impose, ainsi que son efficacité.

5.2.3 Pour établir la cartographie d'un processus, plutôt que de traiter chaque menace séparément, il faut examiner la situation générale, du point de vue du crime et de la sûreté, en fonction des éléments suivants :

- les biens : approvisionnements du navire, cargaison; ou
- les personnes : équipage ou passagers.

5.2.4 La cartographie d'un processus suppose que l'on retrace le trajet complet d'une personne ou d'un objet et que l'on évalue et que l'on consigne chaque menace potentielle, chaque indicateur donnant un avertissement précoce et chaque mesure d'atténuation qui est en place. Elle doit inclure toutes les zones et tous les moments où l'acte criminel pourrait être perpétré.

### **5.3 Analyse de la cause de l'incident**

5.3.1 Il s'agit là d'un bon moyen de déterminer comment un risque pourrait se matérialiser dans un port et de définir dans quels domaines il convient de procéder à des contrôles efficaces.

5.3.2 Lorsque l'on examine les risques un par un, il faudrait se poser les cinq questions suivantes :

- Quel est le type d'individu ou de groupe d'individus qui souhaiterait qu'un tel incident se produise ?
- Où cet incident est-il susceptible de se produire ? (quelle est la cible ?)
- Comment pourrait-il être provoqué ?
- Qu'est-ce qui pourrait permettre de dissuader ou de retarder les malfaiteurs, de déceler leur présence ou de les contrer ?
- Qu'est-ce qui pourrait mal se passer ? (par exemple, communications de mauvaise qualité).

5.3.3 Les évaluateurs souhaiteront peut-être utiliser le tableau 5 ci-dessous pour consigner tous ces renseignements.

- Il s'agit là d'un outil pratique qui permet d'examiner de nouveau l'efficacité des mesures de contrôle indiquées dans le registre des risques et de repérer faiblesses et lacunes éventuelles.

**Tableau 5**

<b>EXAMEN DES MESURES DE CONTRÔLE</b> <b>Violation des mesures de sûreté</b>	<b>Mesures qui peuvent être prises</b>
Patrouilles de sûreté Surveillance du matériel de sûreté Éducation et formation de l'équipage	Dissuasion et Détection Anticipation de l'infraction ou Riposte rapide Sensibilisation de l'équipage
Ressources inadéquates Lacunes dans la couverture en matière de sûreté Formation insuffisante	Débattre des problèmes avec le personnel intéressé Envisager de redéployer les ressources Organiser une formation à l'intention de l'équipage

5.3.4 Les évaluateurs jugeront peut-être utile de remplir le tableau 6 ci-dessous lorsqu'ils en seront au stade de l'examen de la vulnérabilité.

- .1 Quelles sont les principales cibles (personnes, infrastructures essentielles, communications et contrôles) et les services d'appui ?
- .2 Quels sont les dispositifs qui ont été conçus pour décourager, détecter, retarder ou contrer les actes illicites ?
- .3 Quelles sont les faiblesses de ces dispositifs, compte tenu notamment de leur prévisibilité et des occasions offertes ?

**Tableau 6**

<b>Cible</b>	<b>Points forts (par exemple, dispositifs de dissuasion en place, ...)*</b>	<b>Faiblesses**</b>	<b>Occasions offertes</b>	<b>Prévisibilité</b>	<b>Vulnérabilité de la cible (haute/moyenne/faible)</b>	<b>Quel rôle peuvent jouer les parties prenantes pour rendre la cible moins vulnérable ?</b>	<b>Comment ?</b>

**Légendes**

- Points forts = systèmes conçus pour décourager, détecter ou contrer les actes illicites;  
 Faiblesses = y compris les aspects tels que la rareté des renseignements disponibles concernant la probabilité d'une attaque et l'attrait de la cible pour le malfaiteur;  
 Occasions offertes = occasions offertes au malfaiteur d'exploiter une lacune, de mener une reconnaissance, etc.; et  
 Prévisibilité = manière d'opérer d'une cible qui la rend prévisible.

\* **Exemples de dispositifs conçus pour décourager, détecter ou contrer les actes illicites**

- Système d'enquêtes pour les employés de la compagnie
- Système d'enquêtes - badges pour la sûreté du port
- Vérification des casiers judiciaires
- Fouille de l'équipage et contrôle des véhicules
- Télévision en circuit fermé
- Zone réglementée, clôture de périmètre et contrôle de l'accès
- Entraînements des services de contrôle
- Présence des forces de l'ordre en uniforme
- Sensibilisation du public
- Modes de cargaison/restauration/nettoyage
- Plans de continuité de l'activité

\*\* **Exemples de faiblesses**

- Comptabilité et financement
- Nombre de personnes et volume de marchandises transportés
- Absence de fouille (ou fouilles effectués à des intervalles réguliers)
- Absence de fouille régulière/systematique à la sortie
- Aptitude à satisfaire aux exigences réglementaires
- Exemptions en général (par exemple les VIP)
- Nombre insuffisant des membres de l'équipage
- Indifférence
- Corruption
- Législation prêtant à confusion
- Faux papiers
- Surveillance insuffisante

**Points clés à prendre en considération lorsque l'on examine la vulnérabilité**

- Nécessité de tenir compte des ressources qui ont une valeur importante
- Identification des parties prenantes qui ont un rôle à jouer pour rendre la cible moins vulnérable et définition du rôle en question. On pourra ainsi déterminer "qui" devrait collaborer et ce, dans quel domaine.

## 5.4 **Évaluation et notation de la vulnérabilité**

5.4.1 La note relative à la vulnérabilité devrait rendre compte d'une part, de l'évaluation des caractéristiques des cibles et d'autre part, des indicateurs donnant un avertissement précoce, des dispositifs de surveillance qui ont été installés et des mesures d'atténuation qui ont été mises en place. Le tableau 7 ci-dessous illustre un système de notation qui peut être utilisé pour évaluer la vulnérabilité :

**Tableau 7 – Accès aux zones vulnérables situées à l'extérieur des zones couvertes par l'évaluation des risques**

4	Aucune mesure d'atténuation	Aucune contre-mesure n'a été mise en place
3	Quelques mesures d'atténuation	Quelques contre-mesures ont été mises en place
2	Gestion acceptable du risque	Les mesures qui sont en place sont suffisantes pour ramener la menace à un niveau acceptable
1	Contre-mesures efficaces et solides	Des contre-mesures ont pleinement et entièrement été mises en place

## 6 Notation et gestion

### 6.1 Notation des risques

6.1.1 Enfin, tous les renseignements recueillis sur la menace, l'impact et la vulnérabilité devraient servir à identifier et évaluer le risque résiduel. Pour noter les risques avec précision, que cet exercice soit réalisé en groupe ou individuellement, il conviendrait d'utiliser la formule suivante :

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

6.1.2 Ainsi, par exemple, si la note attribuée à la menace initiale est de 2, la note d'impact de 4 et qu'aucune mesure d'atténuation n'est en place (soit une note de vulnérabilité de 4), la note de risque résiduel serait de 32 ( $2 \times 4 \times 4 = 32$ ). Lorsqu'il est décidé de prendre des mesures en vue de réduire la vulnérabilité jusqu'à un certain point, mais pas à un niveau acceptable, la note résiduelle sera de 24. Les notes respectives de menace et d'impact de 2 et de 4 restent inchangées, mais la note de vulnérabilité est maintenant de 3. Par conséquent  $2 \times 4 \times 3 = 24$ , et ainsi de suite. On suppose qu'aucun scénario de menace ne peut être totalement éliminé, c'est-à-dire qu'il ne peut jamais y avoir de menace, d'impact ou de vulnérabilité ayant une note égale à 0.

6.1.3 Il est à noter que les scénarios ayant des notes individuelles différentes pour la menace, l'impact et la vulnérabilité peuvent avoir la même note générale de risque. Par exemple, un scénario particulier peut avoir une note de menace de 2, une note d'impact de 2 et une note de vulnérabilité de 4, tandis qu'un autre scénario peut avoir une note de menace de 1, une note d'impact de 4 et une note de vulnérabilité de 4. Ces deux scénarios auront une note de risque de 16 même si les valeurs individuelles de la menace, de l'impact et de la vulnérabilité sont différentes.

6.1.4 Le risque peut ensuite être classé dans l'une des trois grandes catégories suivantes :

- ÉLEVÉ – note de risque résiduel de 27 ou plus.
- MOYEN – note de risque résiduel comprise entre 8 et 24.
- FAIBLE – note de risque résiduel de 6 ou moins.

## 7 Gestion des risques

7.1 La phase de la gestion des risques consiste à étudier comment remédier au mieux aux faiblesses qui ont été identifiées pendant les stades de la notation de la vulnérabilité et du risque et aussi comment réduire le risque d'une manière à la fois efficace, pratique et durable à long terme.

7.2 La gestion des risques peut être effectuée en collaboration entre toutes les parties prenantes dans le but d'arrêter des plans d'action tactiques communs. La liste de contrôle qui figure ci-après donne quelques indications sur la façon dont il faut travailler tout au long du processus.

### 7.3 Établissement des plans d'action

- Examiner le profil de risques global à partir du registre des risques :

Élevé = Risque inacceptable : il convient de s'efforcer de trouver d'autres mesures de contrôle et/ou des mesures supplémentaires,  
Moyen = Risque gérable : il convient de mettre en place des mécanismes de gestion/surveillance,  
Faible = Risque tolérable : aucune mesure de contrôle supplémentaire n'est nécessaire.

- Examiner de nouveau le tableau relatif à l'examen des mesures de contrôle. Les problèmes et les solutions à apporter devraient aider à établir des plans d'action.
- Arrêter les mesures à prendre en priorité. Celles-ci devraient concerner en premier lieu le niveau de risque "élevé".
- Recenser les mesures qui peuvent et doivent être prises pour ramener le niveau de risque à un niveau "moyen" (risque gérable) puis à un niveau "faible" (risque tolérable).
- Décider quel sera l'organisme principal qui mettra en oeuvre les changements.
- Étudier les incidences financières.
- Prendre note des recommandations.
- Prendre note des mesures prises et les mettre en relation avec les menaces dont il est fait état dans le registre des risques.
  - Calendrier des mesures à prendre
  - Examen des mesures à prendre
- Les mesures convenues devraient être consignées et il faudrait ensuite surveiller les progrès. Cette documentation atteste des décisions prises.
- Les évaluateurs auront peut-être besoin de mettre au point d'autres mécanismes pour partager les renseignements et les connaissances.
- Étudier les moyens de mettre les ressources en commun et d'aider les autres.

7.4 Les mesures à prendre relèveront probablement de l'une des catégories suivantes :

- mesures pouvant être mises en oeuvre par le groupe;
- questions tactiques ou opérationnelles; et
- questions d'intérêt national, questions d'ordre politique ou questions stratégiques.

## **8 Réévaluation**

8.1 Il conviendrait de passer réexaminer les évaluations des risques lorsque les conditions changent, ou encore à des intervalles réguliers (par exemple chaque année).

## **Partie 2 : Renseignements à l'intention des propriétaires, exploitants et utilisateurs (exploitants) de navires non visés par la Convention SOLAS et des installations connexes**

### **1 Évaluation des risques**

1.1 La mise en œuvre des mesures de sûreté applicables aux navires non visés par la Convention SOLAS devrait reposer sur une évaluation des risques<sup>8</sup>, laquelle pourrait être effectuée par les États Membres ou d'autres autorités ou bien par les propriétaires, exploitants et utilisateurs des navires.

1.2 On trouvera à l'appendice de l'annexe 1 un outil utile pour procéder à l'évaluation des risques.

### **2 Maintien de la vigilance en matière de sûreté et notification de toute activité suspecte**

2.1 Les exploitants de navires non visés par la Convention SOLAS pourraient envisager de communiquer à l'ensemble de leur personnel les renseignements dont ils ont besoin pour joindre les agents de la compagnie et les autorités compétentes en cas de problèmes de sûreté ou si une activité suspecte est observée.<sup>9</sup> Ces renseignements devraient inclure les coordonnées des agents de la compagnie responsables des interventions d'urgence, du ou des centres d'intervention nationaux (le cas échéant) et de toutes les autorités qu'il pourrait être nécessaire de prévenir.

2.2 Les exploitants de navires non visés par la Convention SOLAS et les organisations intéressées souhaiteront peut-être collaborer avec les États Membres et les autres autorités pour lancer des initiatives dans le domaine de la sûreté au niveau de l'enseignement, de l'échange de renseignements, de la coordination et des programmes d'information. Cette collaboration pourrait servir à mettre en place des programmes visant à sensibiliser davantage les exploitants de navires aux problèmes de sûreté et à promouvoir l'établissement de liens avec les services de sûreté maritime de l'Administration.

2.3 Les entités chargées d'organiser et d'assurer la vigilance et une culture de la sûreté devraient être conscientes de la nécessité de trouver un bon équilibre entre les impératifs liés à la sûreté et la nécessité de garantir une exploitation sûre et efficace des navires. Les exploitants de navires devraient tenir compte de l'élément humain, ainsi que du bien-être des gens de mer et des travailleurs du secteur maritime, y compris des dispositions pertinentes du Code ISPS, lorsqu'ils mettront en œuvre les présentes Directives.

---

<sup>8</sup> Exemples de guides et d'outils utiles pour procéder à l'évaluation des risques pour les navires :

- Recueil de directives pratiques OMI/OIT sur la sûreté dans les ports.
- Circulaire MSC.1/Circ.1193 : Guide sur l'auto-évaluation facultative par les Administrations et pour la sûreté du navire.
- American Bureau of Shipping : Liste de contrôle du plan de sûreté du navire.
- Service des garde-côtes des États-Unis : NVIC (Circulaire sur la navigation et l'inspection des navires) 10-02 : Directives pour la sûreté des navires.
- Association norvégienne des propriétaires de navires : Directive pour l'exécution de l'évaluation de la sûreté des navires.

<sup>9</sup> On trouvera des exemples d'activité suspecte au paragraphe 7.2.4 de la présente annexe.

### **3 Connaissance des prescriptions élémentaires en matière de sûreté qui sont énoncées dans le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et dans le Code ISPS**

3.1 Le Code ISPS établit un système qui comporte trois niveaux de sûreté :

- Niveau de sûreté 1 : normal
- Niveau de sûreté 2 : renforcé
- Niveau de sûreté 3 : exceptionnel

3.2 Au niveau de sûreté 1, les navires et les installations portuaires sont tenus d'avoir mis en place des mesures de sûreté élémentaires. Le niveau de sûreté 2 représente un niveau de menace accru, d'où les navires et les installations portuaires sont tenus de renforcer leurs mesures de protection. Le niveau de sûreté 3 représente une menace imminente et précise, ce qui implique que les navires et les installations portuaires sont tenus de prendre des mesures de sûreté encore plus strictes et de suivre les consignes des autorités de contrôle compétentes.

3.3 Les prescriptions de l'OMI prévoient notamment que toutes les installations portuaires et tous les navires qui satisfont aux dispositions du Code ISPS doivent établir et tenir à jour un plan de sûreté de l'installation portuaire ou un plan de sûreté du navire. Les mesures et les normes de sûreté devraient être élaborées sur la base des évaluations de la sûreté.

### **4 Connaissance des prescriptions élémentaires régissant l'interaction avec les navires et les installations portuaires qui satisfont aux dispositions du Code ISPS**

#### **4.1 Interaction avec les navires qui satisfont aux dispositions du Code ISPS**

4.1.1 Les exploitants de navires non visés par la Convention SOLAS devraient connaître les prescriptions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS concernant l'interaction avec les navires satisfaisant aux dispositions du Code ISPS, lesquelles s'appliquent à tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 ou transportant plus de 12 passagers qui effectuent des voyages internationaux. Les navires non visés par la Convention SOLAS peuvent être tenus de remplir une déclaration de sûreté lorsqu'ils sont en liaison avec un navire qui satisfait aux dispositions du Code ISPS. La déclaration de sûreté a pour but de garantir que les mesures de sûreté respectives que chacun appliquera dans de telles circonstances ont fait l'objet d'un accord.

4.1.2 Lorsqu'un navire non visé par la Convention SOLAS est tenu de remplir une déclaration de sûreté, son exploitant peut s'attendre à devoir suivre les procédures suivantes :

- le navire qui satisfait aux dispositions du Code ISPS devrait se mettre en rapport avec le navire non soumis à la Convention SOLAS bien avant que celui-ci n'entre en liaison avec lui, de manière à donner au capitaine du navire non visé par la Convention SOLAS suffisamment de temps pour se préparer aux mesures de sûreté qui pourraient être exigées;
- l'agent de sûreté du navire satisfaisant aux dispositions du Code ISPS devrait communiquer les détails des mesures de sûreté que le navire non visé par la Convention SOLAS est prié de respecter;



- les détails des mesures de sûreté à appliquer qui ont été convenus devraient être inclus dans une déclaration de sûreté établie à l'aide du formulaire adéquat;
- la déclaration de sûreté devrait être remplie et signée par les deux parties.

4.1.3 Il est important que tous les exploitants de navires non visés par la Convention SOLAS soient conscients qu'ils doivent rester à une distance raisonnable des navires satisfaisant aux dispositions du Code ISPS lorsqu'ils empruntent les mêmes voies de navigation. La distance à respecter variera en fonction des considérations liées à la sécurité de la navigation. Les navires non visés par la Convention SOLAS devraient veiller, lorsqu'ils se trouvent à proximité d'un navire satisfaisant aux dispositions du Code ISPS, à n'entreprendre aucune manœuvre qui puisse susciter une inquiétude quelconque de la part de l'équipage de ce navire. Les navires non visés par la Convention SOLAS sont encouragés à indiquer clairement quelles sont leurs intentions, par radiotéléphone ou par tout autre moyen, à l'équipage du navire satisfaisant aux dispositions du Code ISPS.

## **4.2 Interaction avec les installations portuaires satisfaisant aux dispositions du Code ISPS**

4.2.1 Les exploitants de navires non visés par la Convention SOLAS devraient connaître les prescriptions régissant l'interaction avec les installations portuaires satisfaisant aux dispositions du Code ISPS. Les navires non visés par la Convention SOLAS peuvent être tenus de remplir une déclaration de sûreté lorsqu'ils entrent dans une installation portuaire qui satisfait aux dispositions du Code ISPS. La déclaration de sûreté a pour but de garantir que les mesures de sûreté respectives que chacun appliquera dans de telles circonstances ont fait l'objet d'un accord.

4.2.2 Lorsqu'un navire non visé par la Convention SOLAS est tenu de remplir une déclaration de sûreté, l'agent de sûreté de l'installation portuaire soumise aux dispositions réglementaires devrait suivre les procédures suivantes :

- l'installation portuaire satisfaisant aux dispositions du Code ISPS devrait se mettre en rapport avec le navire non visé par la Convention SOLAS bien avant que celui-ci n'entre en liaison avec l'installation portuaire satisfaisant aux dispositions du Code ISPS, de manière à donner au capitaine du navire non visé par la Convention SOLAS suffisamment de temps pour se préparer aux mesures de sûreté qui pourraient être exigées;
- l'agent de sûreté de l'installation portuaire satisfaisant aux dispositions du Code ISPS devrait communiquer les détails des mesures de sûreté que le navire non visé par la Convention SOLAS est prié de respecter;
- les détails des mesures de sûreté à appliquer qui ont été convenus devraient être inclus dans une déclaration de sûreté établie à l'aide du formulaire adéquat;
- la déclaration de sûreté devrait être remplie et signée par les deux parties.

## 5 Formation et pratiques du personnel

5.1 Les exploitants de navires non visés par la Convention SOLAS peuvent envisager d'établir des lignes d'action et des procédures en matière de sûreté, en tenant compte des évaluations de la sûreté, afin de garantir que tous les membres du personnel (et le cas échéant, les passagers) connaissent les mesures de sûreté élémentaires applicables au navire.

5.2 Il est recommandé que les membres des équipages suivent une formation de familiarisation de base en matière de sûreté afin de pouvoir faire face aux menaces possibles dans ce domaine. Dans les environnements où le risque est plus élevé, cette formation devrait aussi avoir pour but d'éprouver et d'évaluer les compétences et les connaissances requises pour appliquer efficacement les mesures de sûreté recommandées qui sont énoncées dans les présentes Directives. Les membres de l'équipage qui travaillent dans des environnements où le risque est plus élevé pourraient recevoir une formation de familiarisation complémentaire en matière de sûreté afin d'être plus à même de faire face à des menaces précises.

5.3 Les cours de perfectionnement destinés aux propriétaires et utilisateurs d'embarcations de plaisance pourraient comprendre une familiarisation et une sensibilisation en matière de sûreté.

5.4 Les pratiques suivies en matière de recrutement, par exemple la vérification des références, y compris éventuellement la vérification des antécédents, peuvent aider la compagnie à repérer les menaces pour la sûreté que pourraient constituer des employés. Les marins et autres travailleurs devraient être autorisés à faire appel d'une décision défavorable fondée sur des renseignements contestés. Il devrait également y avoir des dispositifs protégeant le droit des travailleurs au respect de leur vie privée.

## 6 Mesures de sécurité

### 6.1 Réduire les risques de vol, de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires non visés par la Convention SOLAS<sup>10</sup>

6.1.1 Les exploitants de navires non visés par la Convention SOLAS devraient tenir compte des risques de vol, de piraterie ou de vol à main armée auxquels sont exposés les navires et atténuer ces risques en mettant en œuvre des mesures de sécurité adaptées. On trouvera ci-après des exemples de bonnes pratiques qui devraient être suivies pour réduire le risque de vol, de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires non soumis à la Convention SOLAS :

#### i) Rester vigilant

La détection rapide d'une attaque éventuelle est le moyen de dissuasion le plus efficace. La majorité des attaques seront évitées si les voleurs/pirates se rendent compte qu'ils ont été repérés. Si l'on est averti d'une attaque éventuelle, il sera possible de donner l'alarme, d'alerter les autorités côtières, d'effectuer des manoeuvres d'évitement lorsque cela est possible, de bien fermer les points d'accès au navire et, lorsque cela est possible dans la

<sup>10</sup> Les exploitants souhaiteront peut-être suivre les instructions données dans la circulaire MSC/Circ.622/Rev.[2] sur les Recommandations aux gouvernements concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires, ainsi que dans la circulaire MSC/Circ.623/Rev.[4] contenant les Principes directeurs destinés aux propriétaires, aux exploitants, aux capitaines et aux équipages des navires concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires.

pratique, de préparer des moyens de défenses tels que des lances à eau. Les voleurs/pirates sont généralement bien organisés et armés. Une fois qu'ils ont commencé leur tentative d'embarquement ou d'attaque, en particulier lorsqu'ils sont déjà montés à bord, l'équipage ne devrait pas riposter d'une manière agressive car cela accroîtrait sensiblement les risques pour le navire et pour les personnes qui se trouvent à bord.

ii) **Maintenir une surveillance visuelle et axée sur la sûreté 24 heures sur 24**

La surveillance aux fins de la sécurité comprend notamment la surveillance par radar à courte portée des eaux à proximité du navire. Il conviendrait d'envisager d'utiliser un petit radar marin qui serait installé de façon à assurer la couverture complète de l'arrière du navire et à garantir qu'il n'y a pas de secteur d'ombre dû au navire. Il faudrait guetter en particulier la présence d'embarcations et de bateaux de pêche de faibles dimensions, lesquels sont souvent utilisés pour perpétrer une attaque car ils sont difficiles à repérer au radar. Dans les zones "à haut risque" de piraterie, il conviendrait de décourager les passagers et l'équipage de commercer avec les habitants de la zone qui utilisent des embarcations de faibles dimensions susceptibles de s'approcher du navire.

iii) **Renforcer les quarts de nuit**

Il faudrait renforcer les quarts de nuit notamment autour de l'arrière du navire et des chaînes de mouillage/amarres, en particulier entre 01 h 00 et 06 h 00, période pendant laquelle la plupart des attaques ont lieu. Des patrouilles continues reliées par "talkie-walkie" à la passerelle devraient être organisées, en particulier dans les ports à haut risque des zones de transit. Un exercice devrait être mis en place pour tester régulièrement les communications bidirectionnelles entre l'équipe de quart et la passerelle. Si possible, un officier supplémentaire devrait aider les équipes normales de quart de nuit à la passerelle afin d'assurer une surveillance radar et visuelle spécialement axée sur les embarcations de faibles dimensions qui pourraient tenter de manoeuvrer le long du navire, et de permettre ainsi aux équipes de quart de se concentrer sur leurs tâches normales de navigation. Les patrouilles de nuit devraient être décalées pour éviter de suivre un schéma régulier que des pirates pourraient observer.

iv) **Sceller les moyens d'accès au navire**

Il faudrait monter des plaques sur les manchons d'écubier, verrouiller les portes et bien fermer les panneaux d'écouille, etc. Tout en tenant dûment compte de la nécessité d'assurer l'évacuation en cas d'incendie ou d'autre situation d'urgence, tous les moyens d'accès aux locaux d'habitation devraient être scellés dans la mesure du possible et les hublots et les portes des quartiers des membres de l'équipage devraient être toujours bien fermés. Lorsqu'il y a lieu, il est particulièrement important de bloquer l'accès entre le pont arrière et les quartiers des membres de l'équipage.

v) **Établir un contact radio**

Il faudrait établir un contact radio et convenir avec l'équipage, les autorités côtières, etc., de signaux d'urgence spécifiques en cas d'attaque.

vi) **Assurer un éclairage adéquat**

Il faudrait prévoir des feux de pont et de côté, notamment à l'arrière et à l'avant du navire, pour éclairer le pont et les eaux alentours et aveugler les éventuels assaillants. Des projecteurs devraient être installés sur les ailerons de passerelle et les patrouilles de sûreté

devraient être munies de lampes torches pour identifier les embarcations suspectes. Cet éclairage supplémentaire ne devrait pas toutefois être lumineux au point d'obscurcir les feux de navigation ou de nuire à la sécurité de la navigation des autres navires.

vii) **Manoeuvres d'évitement**

Dans la mesure où il ne compromet pas la sécurité de la navigation, le capitaine peut envisager de décourager un navire agresseur qui s'approche en opérant pour ce faire des mouvements de barre brusques ou en tentant de le distancer le navire agresseur. L'effet des manoeuvres d'évitement peut dissuader des attaquants potentiels et les empêcher d'accrocher des gaffes ou des grappins au navire.

viii) **Lances à eau et autres équipements**

Le pont arrière étant un endroit vulnérable auquel s'attaquent souvent les voleurs/pirates qui tentent de monter à bord, on peut éventuellement l'asperger d'eau pour prévenir les tentatives d'embarquement. Le recours aux lances à eau pour dissuader des voleurs/pirates de monter à bord ne devrait être envisagé que si le capitaine est convaincu qu'une telle initiative peut aboutir sans risquer de provoquer des représailles de la part des agresseurs. Il faudrait envisager d'installer sur le navire un matériel de sûreté/détection passif, par exemple des dispositifs de détection d'intrusion périmétriques, une télévision en circuit fermé ou du matériel de vision nocturne et de veiller à ce que ce matériel soit si possible relié à un système d'alarme.

ix) **Rendre le vol plus difficile**

Il convient d'enlever tout le matériel portatif qui se trouve sur le pont, d'arrimer dans toute la mesure du possible les conteneurs qui contiennent des objets de valeur de façon à ce que les ouvertures soient l'une contre l'autre et par plans, et de sceller les portes d'accès aux locaux d'habitation.

x) **Établir une ou plusieurs zones de sûreté**

Lorsqu'un grand nombre de voleurs à main armée/pirates parviennent à monter à bord du navire, il se peut que les membres de l'équipage et les passagers soient obligés de se réfugier dans une ou plusieurs zones de sûreté. Ces zones devraient être déterminées à l'avance en fonction de la construction des locaux d'habitation et de la mesure dans laquelle leur accès pourra être bloqué. Des dispositions devraient toutefois être prévues pour permettre l'évacuation en cas d'incendie ou de situation critique.

## 6.2 **Empêcher l'accès non autorisé au navire**

6.2.1 On trouvera dans les appendices des recommandations à suivre pour empêcher l'accès non autorisé aux quatre catégories de navires non visés par la Convention SOLAS.

### 6.3 Procéder à la fouille d'un navire

6.3.1 On trouvera ci-après des exemples des bonnes pratiques qui devraient être suivies pour aider l'équipage à effectuer ses patrouilles lorsque le navire se trouve dans un environnement où le risque est plus élevé :

- **Définir la zone de fouille** – Les membres de l'équipage devraient recevoir toutes les instructions préalables nécessaires, bien savoir ce qu'ils doivent faire et avoir des points de départ et d'arrivée très précis.
- **Plans** – Il conviendrait de fournir à l'avance des plans plastifiés des zones de fouille indiquant clairement les endroits clés des zones à fouiller (par exemple les poubelles et les issues de secours).
- **Fouille minutieuse** – Une fouille minutieuse peut permettre de trouver des objets cachés et dans ce contexte, il convient de prêter une attention particulière aux zones vulnérables. L'équipage ne devrait pas se fier exclusivement aux contrôles visuels mais devrait noter les bruits et odeurs inhabituels, etc.
- **Utilisation de dispositifs inviolables** – Les coffres où l'on entrepose du matériel, par exemple les coffres contenant les brassières de sauvetage, peuvent être munis de dispositifs inviolables qui, dans la mesure où ils sont intacts, évitent d'avoir à fouiller à l'intérieur.
- **Interventions définies au préalable** – Les membres de l'équipage devraient recevoir toutes les instructions requises concernant les mesures qu'ils doivent prendre au cas où une fouille ferait apparaître un problème lié à la sûreté.

### 6.4 Vérifier l'identité des personnes qui montent à bord du navire

6.4.1 On trouvera ci-après des exemples de bonnes pratiques qui pourraient être suivies pour vérifier l'identité des personnes qui montent à bord du navire lorsque celui-ci se trouve dans un environnement où le risque est plus élevé :

- Tous les visiteurs (autres que les passagers) devraient se présenter devant le capitaine du navire ou toute autre personne responsable pour l'informer de leur arrivée ou de leur départ. Tous les visiteurs devraient être munis d'une pièce d'identité, par exemple une carte d'identité, un passeport ou tout autre document d'identité portant leur photo.
- Les passagers doivent présenter un billet valide avant de monter à bord (sauf lorsque les billets s'achètent à bord du navire) et, le cas échéant, être en possession d'une pièce d'identité telle que carte d'identité, passeport ou autre document d'identité portant leur photo. Pour les navires affrétés à bord desquels il n'est pas exigé d'être muni d'un billet, l'affréteur devrait chercher un moyen de contrôler l'accès au navire. Ce contrôle peut par exemple prendre la forme d'une autorisation écrite, telle qu'une invitation, ou d'une liste de noms à vérifier et à cocher sur présentation d'une pièce d'identité.

## **7 Planification des événements relatifs à la sûreté**

### **7.1 Réagir à une menace de bombe ou à la découverte d'objets suspects**

7.1.1 Les menaces de bombe sont généralement anonymes et communiquées par téléphone. Bien qu'il s'agisse souvent de mystifications destinées à causer une perturbation, elles doivent être prises au sérieux car un petit nombre d'entre elles se sont avérées réelles et ont précédé un acte terroriste ou criminel. Il est recommandé de demander conseil aux autorités locales pour décider comment gérer les éventuelles menaces de bombe qui seraient reçues.

7.1.2 Il conviendrait d'établir des plans et des procédures pour gérer les alertes liées à la santé et à la sécurité à bord du navire comme à quai. Ces plans peuvent et devraient être adaptés de manière à inclure les alertes de sûreté. Les responsables devraient réfléchir aux divers scénarios qui pourraient se produire et mettre au point des procédures d'intervention appropriées. Ces scénarios pourraient inclure :

- i) des colis suspects ayant été découverts à bord du navire ou à quai;
- ii) des individus ayant un comportement suspect à bord du navire ou à quai;
- iii) une alerte de sûreté ayant été déclenchée sur un autre quai ou à bord d'un autre navire, ce qui nécessiterait de suspendre les opérations; et
- iv) une attaque directe perpétrée par des inconnus à l'encontre d'un navire ou à quai, par exemple un éperonnement ou l'explosion d'un engin improvisé.

7.1.3 De même, les responsables devraient étudier comment procéder pour isoler un paquet suspect qui aurait été découvert, sans l'enlever ni le toucher, puis pour évacuer rapidement le navire et les quais en toute sécurité. La planification devrait inclure l'identification des services à contacter, notamment les services de police, les services d'intervention d'urgence ou d'autres services, et une indication des pièces justificatives à garder pour prouver l'incident.

7.1.4 Toutes directives relatives à la gestion des menaces de bombe devraient indiquer les coordonnées des services de police ou des autres services publics responsables des interventions d'urgence en cas de menace de bombe.

### **7.2 Disposer de moyens pour signaler les problèmes de sûreté**

7.2.1 Les exploitants de navires non soumis à la Convention SOLAS devraient communiquer à l'ensemble de leur personnel les coordonnées des autorités responsables des interventions d'urgence, du ou des centres d'intervention nationaux (le cas échéant) et de toutes les autorités qui doivent être prévenues.

7.2.2 Les exploitants de navires non soumis à la Convention SOLAS devraient examiner et définir les mesures que devraient prendre les membres de l'équipage en cas d'événement lié à la sûreté, à savoir entre autres :

- les mesures que l'équipage devrait prendre lorsque le navire est au mouillage et lorsqu'il fait route;

- comment signaler aux autorités qu'un événement lié à la sûreté est en train de se produire (par exemple par appel radio, déclenchement d'une alarme, etc.); et
- les mesures que pourraient prendre les membres de l'équipage pour se protéger, de même que pour protéger le navire et le public.

7.2.3 Les rapports sur les événements liés à la sûreté survenant à bord d'un navire devraient être transmis au capitaine ou à l'agent de sûreté du navire, selon le cas.

7.2.4 Tous les membres du personnel devraient signaler les activités suspectes aux autorités compétentes. Les rapports devraient comporter des renseignements détaillés sur l'activité et sur le lieu où elles se déroulent. On trouvera ci-après une liste d'exemples d'activités qui constituent des comportements suspects en soi, chacune des activités pouvant être considérée en elle-même suspecte. Toutefois, il convient d'être particulièrement méfiant lorsqu'un ou plusieurs comportements ou modes de comportement sont observés ou détectés. La liste ci-après n'est pas exhaustive :

- i) Activités visant à recueillir des renseignements :
  - des inconnus sont en train de photographier des navires ou des installations;
  - des inconnus entrent en contact avec un navire ou une installation, par quelque moyen de communication que ce soit, pour obtenir confirmation des procédures de sûreté, des procédures liées au personnel ou des procédures d'exploitation courantes;
  - des inconnus tentent de recueillir des renseignements au sujet de navires ou d'installations en abordant le personnel du navire ou de l'installation en question ou des personnes en rapport des membres du personnel, ou de leur famille, et en engageant la conversation avec eux;
  - vol ou absence inexplicables de documents décrivant des procédures d'exploitation courantes.
- ii) Tentatives d'accès non justifiées :
  - des personnes non autorisées ou n'ayant aucune raison valable de le faire essayent d'accéder à des navires ou des installations;
  - des travailleurs non autorisés ou inconnus tentent d'accéder à des installations afin de réparer, de remplacer, d'assurer l'entretien, d'installer ou d'enlever du matériel.
- iii) Activités observées dans un port et ses environs :
  - vol de véhicules appartenant à l'installation, de badges apposés sur des véhicules, de papiers d'identité ou d'uniformes appartenant au personnel;
  - recours inapproprié aux procédures du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM);

- individus suspects établissant une activité commerciale ou vendant des produits sur un étal en bordure de route tout près ou à proximité des installations portuaires;
- tentatives sortant de l'ordinaire, répétées ou suspectes, pour entrer en communication avec des membres du personnel de service à l'aide de moyens de communication vocaux;
- véhicules ou navires de faibles dimensions s'attardant longuement au voisinage d'une installation sans raison valable;
- inconnus rôdant longuement autour d'une installation sans raison valable.<sup>11</sup>

### 7.3 Prévention du trafic de drogues et du transport de cargaisons illicites

7.3.1 On trouvera ci-après des directives générales sur les mesures de précaution qui pourraient être prises pour protéger un navire non visé par la Convention SOLAS lorsqu'il est au port, qu'il soit au mouillage ou à quai, contre le trafic de drogues et le transport de cargaisons illicites :

- L'équipage devrait être averti des risques que présentent le transport délibéré de cargaisons illicites et le trafic délibéré de drogues.
- Les membres de l'équipage qui descendent à terre devraient être avertis qu'ils devraient veiller à ce que les personnes qu'ils vont rencontrer ne sont pas liées à des activités illégales.
- On peut envisager de tenir un registre de sûreté aux points d'entrée/de sortie du navire afin de connaître l'identité de toutes les personnes qui montent à bord ou quittent le navire. Aucune personne non autorisée ne devrait avoir le droit de monter à bord.
- Il peut être souhaitable d'assurer une veille permanente dans les zones de travail. S'il y a lieu, il faut veiller à ce que les zones telles que le gaillard, le pont de dunette, les ponts principaux, etc., restent bien éclairées pendant les périodes d'obscurité.
- Il conviendrait d'assurer une veille adéquate à bord du navire pour guetter l'approche de petites embarcations ou la présence de plongeurs non autorisés, ou encore d'autres tentatives d'embarquement de personnes non autorisées à bord du navire.
- Si l'on découvre à bord des drogues ou des cargaisons illicites, l'équipage devrait collaborer pleinement avec les autorités locales pendant l'enquête.

---

<sup>11</sup> Les rassemblements et assemblées licites ne devraient pas être considérés à tort comme étant suspects.



## 7.4 Prévention de l'embarquement de passagers clandestins

7.4.1 Aux fins des présentes Directives, on entend par passager clandestin une personne qui est cachée à bord d'un navire, ou cachée dans une cargaison chargée ultérieurement à bord du navire, sans le consentement du propriétaire ou du capitaine du navire, ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord après le départ du navire puis reportée par le capitaine aux autorités compétentes comme étant un passager clandestin.

7.4.2 Les mesures visibles qui sont prises par l'équipage dans le cadre de la mise en œuvre des mesures de sûreté permettent de dissuader les éventuels passagers clandestins. On peut citer parmi les mesures de précaution générales qui peuvent être prises pour éviter les cas d'embarquement clandestin les initiatives suivantes :

- Avant d'entrer au port, il conviendrait de bien fermer et de verrouiller les portes et les écoutilles en tenant dûment compte de la nécessité de faciliter l'évacuation en cas de situation d'urgence.
- On peut fixer des plaques sur les écubiers des ancres pour empêcher les passagers clandestins de monter à bord d'un navire au mouillage ou d'un navire qui n'est pas encore à quai.
- Il est possible aussi de bien fermer et de verrouiller les portes des locaux d'habitation, en laissant une seule entrée ouverte. Dans l'intérêt de la sécurité, les clés des portes verrouillées devraient être placées dans des endroits commodes, de sorte que l'on puisse ouvrir les portes en cas de situation d'urgence.
- Les magasins, les armoires pour le matériel situé sur le pont, la chambre des machines et les locaux d'habitation devraient être verrouillés pendant toute la durée de l'escale; ils devraient être ouverts uniquement pour que l'on puisse y accéder, puis refermés immédiatement après.
- Une fois le navire à quai, la première mesure défensive à prendre pour prévenir l'intrusion de passagers clandestins, de contrebandiers et de voleurs est le service de garde à la coupée. C'est pourquoi il est important d'assurer en permanence, un service de garde efficace à la coupée.
- Lorsque le chargement commence, il conviendrait d'ouvrir uniquement les portes d'accès aux cales des compartiments qui vont être utilisés pour le chargement immédiat de la cargaison. Dès que les opérations de chargement sont terminées, il faudrait bien refermer le compartiment.
- Les magasins du navire devraient aussi rester verrouillés en permanence et être ouverts uniquement lorsque l'on a besoin d'y accéder.
- Il se peut que certains points d'accès au navire ne puissent pas être bloqués, par exemple le haut de la cheminée. Toute zone qui n'a pas pu être verrouillée et à laquelle il est possible d'accéder devrait être inspectée à intervalles réguliers.

- Une fois que les opérations de chargement de la cargaison sont terminées et que tout le personnel basé à terre a débarqué, les zones du navire qui étaient accessibles devraient être fouillées de nouveau.
- Dans les ports à haut risque, il conviendrait d'envisager de mouiller dans un lieu adapté, en dehors du port, et de procéder à une dernière fouille après le départ des remorqueurs et des pilotes pour rechercher d'éventuels passagers clandestins.

7.4.3 Il conviendrait de reporter tout passager clandestin qui a été découvert aux autorités compétentes. Les passagers clandestins devraient être traités dans le respect des droits de l'homme. Certains passagers clandestins peuvent toutefois être violents et la sécurité et la sûreté du navire et de son équipage ne devraient en aucun cas être compromises.

## Appendice A

### DIRECTIVES POUR LES NAVIRES DE COMMERCE NE TRANSPORTANT PAS DE PASSAGERS

#### Introduction

Les présentes Directives s'appliquent à tous les navires de commerce ne transportant pas de passagers et aux navires spéciaux qui ne relèvent pas du champ d'application des prescriptions du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS).

Les Directives ont pour objet de fournir des renseignements et des conseils sur les meilleures pratiques aux exploitants de navires non visés par la Convention SOLAS. Elles sont facultatives et ne sont pas censées servir de fondement à un instrument obligatoire.

#### Sûreté des navires

##### 1 Opérations de fouille

Il conviendrait de fouiller le navire pour s'assurer que rien d'illégal ou de dangereux n'a été placé à bord. Le navire devrait être fouillé à la fin du voyage aller et avant le voyage retour afin de s'assurer que rien n'a été dissimulé ou oublié. Dans la mesure du possible, des contrôles devraient être effectués dans tous les espaces utilisés par l'équipage, dans les magasins, dans les cales, sur la partie immergée de la coque, en cas d'inquiétude à cet égard, ainsi que dans les espaces qui pourraient dissimuler des personnes ou des objets pouvant être utilisés à des fins illégales.

Il faudrait convenir des procédures à suivre pour isoler tout paquet suspect qui a été trouvé et pour évacuer rapidement le navire en toute sécurité.

##### 2 Fermeture

Sans perdre de vue qu'il faut faciliter l'évacuation en cas de situation critique, il conviendrait de fermer à clé les portes extérieures et les locaux d'entreposage et de bien fermer les hublots. Si le navire doit rester sans surveillance pendant une période prolongée, par exemple toute la nuit, il est recommandé de mettre le moteur hors service, de manière à empêcher tout vol et toute utilisation non autorisée, et d'amarrer le navire de manière sûre, conformément aux règlements portuaires locaux. Les capitaines devraient s'assurer que la passerelle d'accès est levée lorsque le navire est laissé sans surveillance.

##### 3 Prévention de l'accès non autorisé aux navires

Les membres du public ne devraient pas pouvoir accéder aux espaces opérationnels du navire, ni aux installations réservées à l'entretien/entreposage telles que les salles de repos de l'équipage, les magasins, les armoires à nettoyage, les écoutes et les coffres. Toutes les portes donnant sur des espaces opérationnels devraient rester fermées à clé ou être contrôlées pour éviter tout accès non autorisé. La seule exception à cette règle devrait être le cas où l'accès est requis pour atteindre le matériel de sécurité ou pour emprunter les échappées. Les clés des portes devraient être conservées dans un endroit bien fermé et une personne responsable devrait en avoir la charge. Si l'accès s'effectue en composant un code sur un clavier à touches, le code devrait être communiqué uniquement aux personnes qui en ont besoin. Il est également recommandé de

changer régulièrement les codes. Lorsque de tels contrôles d'accès sont mis en place, il faudrait rappeler aux membres de l'équipage qu'ils doivent veiller à ce que personne ne leur emboîte le pas pour échapper ainsi aux contrôles.

Pour éviter tout accès non autorisé au navire, il est proposé de prendre les mesures suivantes :

- prévoir un éclairage à l'aplomb du navire pour avoir une répartition uniforme de la lumière sur toute la coque et la ligne de flottaison;
- assurer une bonne surveillance depuis le pont;
- interpellier tous les navires qui s'approchent. Lorsque l'on ne peut pas identifier un navire, il faudrait si possible l'empêcher d'accoster.

#### **4 Contrôle de l'accès**

Tous les visiteurs devraient se présenter devant le capitaine du navire ou toute autre personne responsable pour l'informer de leur arrivée. Il est recommandé d'informer les visiteurs des procédures de sûreté, lesquelles prévoient notamment ce qui suit :

- ils doivent être escortés à tout moment;
- si une autorisation leur a été délivrée, ils doivent la porter à tout moment;
- à bord du navire, ils doivent rester vigilants à tout moment. S'ils découvrent un objet suspect, ils ne devraient pas le toucher mais avertir un membre de l'équipage le plus rapidement possible. De même, ils devraient aussi avertir un membre de l'équipage s'ils voient une personne ayant un comportement suspect;
- ils doivent bien fermer toutes les portes derrière eux lorsqu'ils quittent un endroit, notamment les portes qui donnent sur les espaces opérationnels du navire. S'ils quittent un lieu de travail, ils doivent s'assurer que celui-ci est fermé à clé et que tout le matériel est rangé de manière sûre.

Un registre de sûreté pourrait être tenu au point d'entrée/de sortie du navire pour consigner les noms de toutes les personnes qui montent à bord et qui quittent le navire.

#### **5 Mesures d'urgence pour les alertes de sûreté**

Il conviendrait de prévoir des mesures d'urgence pour gérer les alertes en cas de situation critique liée à la navigation, à la santé et à la sécurité à bord des navires. Ces mesures pourraient être adaptées pour inclure les procédures en cas d'alerte et d'incident de sûreté.

Si l'on découvre un dispositif ou un colis suspect alors que le navire est en mer, le capitaine devrait tenir compte des éléments suivants :

- la dimension et l'emplacement du dispositif;
- la crédibilité de la menace;

- le lieu où se trouve le navire et le temps que mettraient les services de sûreté et autres services d'assistance pour intervenir;
- la nécessité de tenir tout le monde bien à l'écart du dispositif suspect; et
- la nécessité de tenir toutes les personnes qui se trouvent à bord éloignées de toutes les portes, de tous les puits et de toutes les écoutilles donnant sur l'espace dans lequel se trouve le dispositif afin qu'elles ne soient pas blessées par la déflagration.

## **6 Notification des incidents de sûreté**

Les exploitants des navires devraient suivre les procédures et les modalités d'enregistrement et de notification des incidents de sûreté.

Si un incident de sûreté se produit pendant que le navire est en mer, en plus de déclencher l'intervention appropriée, le capitaine devrait alerter l'État côtier ou les autorités les plus proches, de même que les navires qui se trouvent aux alentours, et leur communiquer des renseignements détaillés sur l'incident.

## Appendice B

### DIRECTIVES RELATIVES AUX NAVIRES À PASSAGERS NON VISÉS PAR LA CONVENTION SOLAS

#### Introduction

Les présentes Directives s'appliquent à tous les navires à passagers qui ne relèvent pas du champ d'application des prescriptions du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS).

Les Directives ont pour objet de fournir des renseignements et des conseils sur les meilleures pratiques aux exploitants de navires à passagers non visés par la Convention SOLAS. Elles sont facultatives et ne sont pas censées servir de fondement à un instrument obligatoire.

Pour des terroristes, les navires à passagers et les transbordeurs sont des cibles privilégiées car ils transportent un grand nombre de personnes, ils sont très médiatisés et ils ont une grande valeur économique.

Étant donné qu'il est très facile d'obtenir des renseignements sur leurs horaires, les routes qu'ils empruntent et leurs plans, ces navires risquent davantage de faire l'objet d'une attaque.

#### Sûreté des navires

##### 1 Opérations de fouille

Il conviendrait de fouiller le navire pour s'assurer que rien d'illégal ou de dangereux n'a été placé à bord. Le navire devrait être fouillé à la fin du voyage aller et avant le voyage retour afin de s'assurer que rien n'a été dissimulé ou oublié. Il est recommandé d'interdire l'accès des passagers à bord du navire tant que le contrôle de sûreté du navire n'est pas terminé. Dans la mesure du possible, des contrôles devraient être effectués dans tous les espaces publics du navire, plus particulièrement sous les sièges, dans les toilettes et dans tous les locaux d'entreposage, notamment les locaux d'entreposage des bagages. Des contrôles devraient également être effectués dans la mesure du possible dans tous les espaces utilisés par l'équipage, dans les magasins, dans les cales, sur la partie immergée de la coque, en cas d'inquiétude à cet égard, ainsi que dans les espaces qui pourraient dissimuler des personnes ou des objets pouvant être utilisés à des fins illégales.

Il faudrait convenir des procédures à suivre pour isoler tout paquet suspect qui a été trouvé et pour évacuer rapidement le navire en toute sécurité.

##### 2 Fermeture

Sans perdre de vue qu'il faut faciliter l'évacuation en cas de situation critique, il conviendrait de fermer à clé les portes extérieures et les locaux d'entreposage et de bien fermer les hublots. Si le navire doit rester sans surveillance pendant une période prolongée, par exemple toute la nuit, il est recommandé de mettre le moteur hors service, de manière à empêcher tout vol et toute utilisation non autorisée, et d'amarrer le navire de manière sûre, conformément aux règlements portuaires locaux. Les capitaines devraient s'assurer que la passerelle d'accès est levée lorsque le navire est laissé sans surveillance.

### **3 Contrôle des passagers à l'embarquement et au débarquement**

Les passagers ne doivent être autorisés à embarquer ou à débarquer que si l'équipage ou le personnel à terre est présent. Lorsqu'il existe une billetterie pour les services réguliers, l'équipage ou le personnel à terre devrait s'assurer que tous les passagers présentent un billet valide avant d'embarquer. Pour les navires affrétés à bord desquels il n'est pas exigé d'être muni d'un billet, l'affréteur devrait chercher un moyen de contrôler l'accès au navire, par exemple en délivrant une carte autorisant l'embarquement. Si le navire transporte des véhicules, d'autres mesures spéciales, notamment des contrôles ponctuels, pourraient être nécessaires.

### **4 Sensibilisation des passagers à la sûreté**

Il convient de rappeler aux passagers de ne pas laisser leurs bagages sans surveillance et de signaler tout bagage suspect ou abandonné. Des messages de sûreté devraient figurer sur les affiches et les écrans d'information et devraient être fréquemment diffusés par les dispositifs de communication avec le public, soit sous la forme d'annonces distinctes soit dans le cadre des annonces de sécurité avant le départ.

### **5 Prévention de l'accès non autorisé aux navires**

Les passagers ne devraient pas pouvoir accéder aux espaces opérationnels du navire, ni aux installations réservées à l'entretien/entreposage telles que les salles de repos de l'équipage, les magasins, les armoires à nettoyage, les écoutilles et les coffres. Toutes les portes donnant sur des espaces opérationnels devraient rester fermées à clé ou être contrôlées pour éviter tout accès non autorisé. La seule exception à cette règle devrait être le cas où l'accès est requis pour atteindre le matériel de sécurité ou pour emprunter les échappées. Les clés des portes devraient être conservées dans un endroit bien fermé et une personne responsable devrait en avoir la charge. Si l'accès s'effectue en composant un code sur un clavier à touches, le code devrait être communiqué uniquement aux personnes qui en ont besoin. Il est également recommandé de changer régulièrement les codes. Lorsque de tels contrôles d'accès sont mis en place, il faudrait rappeler aux membres de l'équipage qu'ils doivent veiller à ce que personne ne leur emboîte le pas pour échapper ainsi aux contrôles.

Pour éviter tout accès non autorisé au navire, il est proposé de prendre les mesures suivantes :

- prévoir un éclairage à l'aplomb du navire pour avoir une répartition uniforme de la lumière sur toute la coque et la ligne de flottaison;
- assurer une bonne surveillance depuis le pont;
- interpellier tous les navires qui s'approchent. Lorsque l'on ne peut pas identifier un navire, il faudrait si possible l'empêcher d'accoster.

## 6 Contrôle de l'accès

Tous les visiteurs (autres que les passagers) devraient se présenter devant le capitaine du navire ou toute autre personne responsable pour l'informer de leur arrivée. Il est recommandé d'informer les visiteurs des procédures de sûreté, lesquelles prévoient notamment ce qui suit :

- ils doivent être escortés à tout moment;
- si une autorisation leur a été délivrée, ils doivent la porter à tout moment;
- à bord du navire, ils doivent rester vigilants à tout moment. S'ils découvrent un objet suspect, ils ne devraient pas le toucher mais avertir un membre de l'équipage le plus rapidement possible. De même, ils devraient aussi avertir un membre de l'équipage s'ils voient une personne ayant un comportement suspect; et
- ils doivent bien fermer toutes les portes derrière eux lorsqu'ils quittent un endroit, notamment les portes qui donnent sur les espaces opérationnels du navire. S'ils quittent un lieu de travail, ils doivent s'assurer que celui-ci est fermé à clé et que tout le matériel est rangé de manière sûre.

## 7 Mesures d'urgence pour les alertes de sûreté

Il conviendrait de prévoir des mesures d'urgence pour gérer les alertes en cas de situation critique liée à la navigation, à la santé et à la sécurité à bord des navires. Ces mesures pourraient être adaptées pour inclure les procédures en cas d'alerte et d'incident de sûreté.

Si l'on découvre un dispositif ou un colis suspect alors que le navire est en mer, le capitaine devrait tenir compte des éléments suivants :

- la dimension et l'emplacement du dispositif;
- la crédibilité de la menace;
- le lieu où se trouve le navire et le temps que mettraient les services de sûreté et autres services d'assistance pour intervenir;
- la nécessité de tenir tout le monde bien à l'écart du dispositif suspect; et
- la nécessité de tenir toutes les personnes qui se trouvent à bord éloignées de toutes les portes, de tous les puits et de toutes les écoutilles donnant sur l'espace dans lequel se trouve le dispositif afin qu'elles ne soient pas blessées par la déflagration.

## 8 Notification des incidents de sûreté

Les exploitants des navires devraient suivre les procédures et les modalités d'enregistrement et de notification des incidents de sûreté.

Si un incident de sûreté se produit pendant que le navire est en mer, en plus de déclencher l'intervention appropriée, le capitaine devrait alerter l'État côtier ou les autorités les plus proches, de même que les navires qui se trouvent aux alentours, et leur communiquer des renseignements détaillés sur l'incident.



## Appendice C

### DIRECTIVES POUR LES NAVIRES DE PÊCHE

#### Introduction

Les présentes Directives s'appliquent aux navires de pêche.

Les Directives ont pour objet de fournir des renseignements et des conseils sur les meilleures pratiques aux exploitants de navires à passagers non visés par la Convention SOLAS. Elles sont facultatives et ne sont pas censées servir de fondement à un instrument obligatoire.

L'exploitant, ainsi que le capitaine d'un navire de pêche, devraient évaluer et faire appliquer les mesures appropriées qui sont énoncées dans le présent appendice, en tenant compte des risques pour la sûreté et autres risques liés à la zone d'exploitation, de même que des risques pour la sûreté qui pourraient se présenter pendant le voyage prévu.

#### Sûreté des navires

##### 1 Opérations de fouille

Lorsqu'un navire a été laissé sans surveillance, il conviendrait de le fouiller pour s'assurer que rien d'illégal n'a été placé à bord pendant ce temps et que rien n'a été entrepris en vue de dissimuler des passagers clandestins et des articles à des fins illégales. Dans la mesure du possible, des contrôles devraient être effectués dans tous les espaces qui étaient accessibles aux personnes non autorisées pendant que le navire était sans surveillance, notamment dans tous les espaces utilisés par l'équipage, dans les magasins, dans les cales, sur la partie immergée de la coque, en cas d'inquiétude à cet égard, ainsi que dans les espaces qui pourraient dissimuler des personnes ou des objets pouvant être utilisés à des fins illégales.

##### 2 Fermeture

Sans perdre de vue qu'il faut faciliter l'évacuation en cas de situation critique, il conviendrait si possible de fermer à clé les portes extérieures, les écoutilles et les locaux d'entreposage et de bien fermer les hublots pendant que le navire est laissé sans surveillance. Si le navire doit rester sans surveillance pendant une période prolongée, par exemple toute la nuit, il est recommandé de mettre le moteur hors service, de manière à empêcher tout vol et toute utilisation non autorisée.

##### 3 Prévention de l'accès non autorisé aux navires

Il conviendrait de mettre en œuvre certaines mesures visant à éviter tout accès non autorisé au navire et de veiller à ce que ces mesures soient maintenues. Ces mesures pourraient comprendre ce qui suit :

- prévoir un éclairage à l'aplomb du navire pour avoir une répartition uniforme de la lumière sur toute la coque et la ligne de flottaison;
- assurer une bonne surveillance depuis le pont;
- interpellier tous les navires qui s'approchent. Lorsque l'on ne peut pas identifier un navire, il faudrait si possible l'empêcher d'accoster.

#### **4 Mesures d'urgence pour les alertes de sûreté**

Il conviendrait de prévoir des mesures d'urgence pour gérer les alertes en cas de situation critique liée à la navigation, à la santé et à la sécurité à bord des navires. Ces mesures pourraient être adaptées pour inclure les procédures en cas d'alerte et d'incident de sûreté.

Si l'on découvre un dispositif ou un colis suspect alors que le navire est en mer, le capitaine devrait tenir compte des éléments suivants :

- la dimension et l'emplacement du dispositif;
- la crédibilité de la menace;
- le lieu où se trouve le navire et le temps que mettraient les services de sûreté et autres services d'assistance pour intervenir;
- la nécessité de tenir tout le monde bien à l'écart du dispositif suspect; et
- la nécessité de tenir toutes les personnes qui se trouvent à bord éloignées de toutes les portes, de tous les puits et de toutes les écoutilles donnant sur l'espace dans lequel se trouve le dispositif afin qu'elles ne soient pas blessées par la déflagration.

#### **5 Notification des incidents de sûreté**

Les exploitants des navires devraient suivre les procédures et les modalités d'enregistrement et de notification des incidents de sûreté.

Si un incident de sûreté se produit pendant que le navire est en mer, en plus de déclencher l'intervention appropriée, le capitaine devrait alerter l'État côtier ou les autorités les plus proches, de même que les navires qui se trouvent aux alentours, et leur communiquer des renseignements détaillés sur l'incident.

## Appendice D

### DIRECTIVES POUR LES BATEAUX DE PLAISANCE

#### 1 Introduction

Les présentes Directives s'appliquent aux bateaux de plaisance. Les bateaux de plaisance et les bateaux utilisés à des fins récréatives ou de loisirs (ci-après dénommés "bateaux de plaisance") ne sont pas soumis à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) et ne se livrent pas régulièrement à des activités commerciales telles que le transport de marchandises ou de passagers. Cette catégorie de navires peut également inclure les navires utilisés à des fins résidentielles, sous réserve qu'ils possèdent un moyen de propulsion.

Aucune définition de l'expression "bateau de plaisance" n'est donnée par l'Organisation maritime internationale dans le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (Règlement COLREG). Chaque État Membre aura sa propre définition et appliquera les présentes Directives selon qu'il conviendra.

Le secteur des bateaux de plaisance est dans l'ensemble moins réglementé que celui des navires qui relèvent du champ d'application de la Convention SOLAS et du Code ISPS et lorsqu'il existe une réglementation applicable, celle-ci porte essentiellement sur la sécurité. Toutefois, les bateaux de plaisance naviguent souvent dans les mêmes eaux que les autres navires et bien que la vaste majorité de ces embarcations soient utilisées par des propriétaires et des usagers légitimes et respectueux de la loi, elles pourraient aussi être utilisées à des fins criminelles et terroristes.

Les Directives sont censées fournir des renseignements et des conseils sur les meilleures pratiques aux exploitants de bateaux de plaisance. Toutefois, les propriétaires et utilisateurs de bateaux de plaisance ne devraient pas oublier qu'ils sont responsables de la sécurité et de la sûreté générales du navire, de l'équipage et des passagers. Les marins prudents prennent des initiatives pour prévenir les accidents, planifiant à l'avance comment réagir au mieux en cas d'accident, et veillant à ce que tous les passagers et les membres de l'équipage connaissent leur rôle.

Les Directives sont facultatives et ne sont pas censées servir de fondement à un instrument obligatoire.

#### 2 Champ d'application

Le présent appendice s'applique principalement aux bateaux de plaisance qui sont exploités dans des eaux où ils peuvent entrer en interaction avec des navires ou des installations visés par le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et par le Code ISPS ou naviguer à proximité de tels navires ou installations, ainsi qu'aux embarcations qui effectuent des voyages internationaux. Lorsqu'il y a lieu, les États Membres peuvent toutefois envisager, compte tenu des niveaux de menace et de risque qu'ils ont évalués, une application plus large de ces mesures; en effet, de nombreux bateaux de plaisance sont très mobiles, empruntant à la fois les voies de navigation intérieures et les voies qui relient celles-ci entre elles.

### Directives générales sur la sécurité

3 Le meilleur moyen d'assurer la sûreté est la prévention. Les propriétaires et les utilisateurs de bateaux de plaisance sont encouragés à examiner les mesures de sûreté qui les intéressent en tenant compte de leurs zones d'exploitation prévues et ce, au moment de la planification de la traversée, pour s'assurer que toutes les personnes qui se trouvent à bord connaissent bien leur rôle et leurs responsabilités. Les propriétaires et utilisateurs de bateaux de plaisance devraient bien connaître toutes les indications particulières qui sont fournies pour une destination ou un port prévu. Ces renseignements se trouvent dans les almanachs marins, les avis aux navigateurs et sur les sites Web des autorités portuaires et des administrations.

4 Le bateau de plaisance devrait faire l'objet d'un contrôle régulier par son propriétaire ou son utilisateur, pour s'assurer qu'aucun objet n'a été placé à bord pendant que le navire était sans surveillance. En cas de découverte d'un objet suspect, il convient d'en informer les autorités locales dans les plus brefs délais. Les utilisateurs de bateaux de plaisance ne devraient en aucun cas manipuler directement des colis ou objets suspects mais devraient suivre les consignes des autorités qui ont été averties, en ce qui concerne l'évacuation du navire et de la zone alentours.

5 Lorsque cela est possible, les portes extérieures, les écoutilles et les locaux d'entreposage devraient être fermés à clé et les hublots bien fermés lorsqu'un bateau de plaisance est laissé sans surveillance. Si un navire doit rester sans surveillance pendant un certain temps, il est recommandé de prendre des mesures pour prévenir tout vol ou utilisation non autorisée, et d'amarrer le navire de manière sûre conformément aux réglementations ou règlements locaux. De telles mesures de sûreté pourraient comporter les mesures suivantes :

- Verrouiller les interrupteurs d'allumage.
- Envisager l'installation d'un système d'alarme pour petite embarcation, pourvu éventuellement d'une fonction d'appel automatique pour avertir l'utilisateur du bateau de tout mouvement non autorisé, ou l'activation de divers détecteurs relatifs à la sûreté à bord, par téléphone cellulaire ou messagerie électronique. Le système d'alarme pourrait aussi être associé à des détecteurs de fumée et d'incendie pour former un système de protection complet du navire.
- Envisager de placer les objets de valeur tels que les téléviseurs, lecteurs DVD, etc., dans un endroit tel qu'ils soient hors de vue et sous clé.
- Ne jamais laisser un objet de valeur en évidence. Les objets de valeur qui peuvent être enlevés devraient être emportés chez soi et ne pas être placés dans des armoires.
- Envisager si possible d'installer un antivol sur la roue du gouvernail.
- Lorsque cela est possible, marquer vos coordonnées sur tout votre matériel, à l'aide d'un matériel de marquage des biens agréé.
- Envisager de graver sur les hublots et les écoutilles le numéro d'identification marqué sur la coque.
- Toujours emporter la clé de contact en quittant le navire.

- Envisager d'installer un dispositif dissimulé pour couper la conduite d'alimentation en carburant, ou de monter sur le moteur un dispositif antidémarrage.
- Assujettir les moteurs hors-bord à l'aide d'un solide cadenas à chaîne en acier cimenté et d'une chaîne en acier durci ou d'un type quelconque de barre de verrouillage brevetée.
- Recouvrir le navire dans la mesure où la conception le permet, ce qui sera possible dans certains cas, puis bien fixer le taud.

6 Les propriétaires de bateaux de plaisance devraient photographier leur navire et leur matériel et les marquer. Cela aidera les autorités à restituer le matériel s'il est volé. Tous les numéros de série de toutes les pièces du bateau et du matériel qui sont individuellement identifiables devraient être enregistrés et conservés en lieu sûr, à bord et hors du navire.

7 Il conviendrait fortement d'envisager de recourir à des systèmes antivol à étiquettes d'identification par radiofréquence (RFID), s'ils sont disponibles. De tels systèmes ont non seulement l'avantage de réduire potentiellement les risques de vol, mais ils ont également montré qu'ils augmentaient les taux de récupération et permettaient, dans certains cas, de réduire les primes d'assurance.

## **8 Environnements présentant un risque plus élevé**

Avant d'effectuer un voyage, les utilisateurs de bateaux de plaisance devraient étudier très attentivement l'itinéraire et les escales prévus. Si le voyage comporte des zones suscitant de vives préoccupations en matière de sûreté, où le terrorisme et les activités criminelles, y compris les actes de piraterie et les vols à mains armées, sont une grave menace, il convient d'étudier avec soin la possibilité d'emprunter d'autres itinéraires. Lorsqu'il n'est pas possible d'emprunter des routes offrant de bonnes conditions de sécurité et de sûreté, le bateau devrait transiter en présence d'autres navires, aussi rapidement que possible, les autorités maritimes responsables de la zone en question, dont l'avis devrait être suivi, ayant été informées au préalable. Un contact devrait être maintenu selon un horaire strict, de préférence par satellite ou téléphone mobile ou bien à l'aide d'un système équivalent qui ne peut pas être utilisé pour localiser le navire par radiogoniométrie.

## **9 Mesures d'urgence pour les alertes de sûreté**

Avant de naviguer dans des environnements à haut risque, les propriétaires et les utilisateurs de bateaux de plaisance devraient établir des procédures pour gérer les situations critiques liées à la navigation, à la santé et la sécurité, ainsi que les alertes et les événements liés à la sûreté. Il est recommandé de communiquer à tout l'équipage, avant le voyage, toutes les informations nécessaires sur leur rôle et leurs responsabilités et de répéter les plans et les procédures. Une liste des mesures à prendre en cas d'urgence devrait être affichée bien en évidence, par exemple près des radios. De telles listes devraient inclure les coordonnées des points de contact de l'autorité portuaire appropriée, des forces de l'ordre, des garde-côtes et des services d'intervention d'urgence.

Les propriétaires et les utilisateurs devraient envisager de confier à un membre de l'équipage la responsabilité de tous les aspects relatifs à la sûreté à bord du navire. Certaines compagnies offrent aujourd'hui des cours destinés plus particulièrement aux navigateurs de "grande plaisance".

## **10 Prévention de l'embarquement de passagers clandestins**

Comme il est expliqué plus haut, le fait de procéder à la fouille ou au contrôle d'un bateau de plaisance avant que celui-ci prenne la mer fait partie des meilleures pratiques, aussi bien aux fins de la sûreté qu'aux fins de la sécurité. Cela vaut particulièrement dans les zones où le risque est plus élevé et où il faudrait alors redoubler de vigilance lorsque l'on fouille les endroits où un passager clandestin pourrait se cacher, par exemple les soutes, les coffres à voiles, etc. Dans ces circonstances, la fouille devrait être effectuée si possible par deux membres de l'équipage. Dans l'éventualité où un passager clandestin serait découvert, il y aurait ainsi moins de risque que la personne qui effectue la fouille soit agressée ou maîtrisée par le passager clandestin. Si l'on découvre un colis ou un objet suspect, il est déconseillé d'y toucher et il faut alors en avertir immédiatement les autorités compétentes.

## Appendice E

### DIRECTIVES À L'INTENTION DES AUTORITÉS PORTUAIRES ET DES AUTORITÉS DES PORTS DE PLAISANCE<sup>12</sup>

Les présentes Directives ont pour objet de fournir des renseignements et des conseils sur les meilleures pratiques aux exploitants de ports de plaisance et autres ports. Elles sont facultatives et ne sont pas censées servir de fondement à un instrument obligatoire.

1 Les exploitants de ports de plaisance et autres ports devraient communiquer des renseignements sur ce qui suit :

- la situation actuelle en matière de sûreté;
- les parties du port qui sont soumises à des conditions de sûreté;
- les zones où la navigation est restreinte;
- les zones où il pourrait y avoir une interaction avec des navires commerciaux de grandes dimensions auxquels s'appliquent la Convention SOLAS et le Code ISPS; et
- toutes réglementations locales destinées à servir de guide et à fournir des orientations aux navires non visés par la Convention SOLAS.

2 Les ports de plaisance et autres pour lesquels il n'existe pas de plan de sûreté des installations portuaires mais qui sont situés dans un complexe d'installations portuaires satisfaisant aux dispositions du Code ISPS devraient envisager de revoir régulièrement les dispositions qu'ils appliquent en matière de sûreté, en coopération avec les installations satisfaisant aux dispositions du Code ISPS.

3 Selon les dimensions et la complexité du port de plaisance ou autre port, il conviendrait également d'envisager de mettre en œuvre des mesures de sûreté concrètes telles que :

- éclairage adéquat;
- contrôles efficaces des accès;
- dispositifs de surveillance passifs;
- accueil des navires de passage dans une zone donnée, de manière que l'on puissent surveiller efficacement les visiteurs;

---

<sup>12</sup> D'autres orientations sont données dans le Recueil de directives pratiques OMI/OIT sur la sûreté dans les ports.

- retenue des navires de passage qui arrivent la nuit dans une zone spéciale où les coordonnées du navire et du personnel seraient enregistrées; et
- installation d'étiquettes d'identification par radiofréquence ou systèmes analogues pour suivre les mouvements des navires à l'entrée et à la sortie des ports de plaisance et autres ports.

4 Les installations des ports de plaisance et autres ports pourraient envisager de mettre en place des procédures de sûreté appropriées. Ces procédures pourraient comprendre :

- la formation du personnel, de sorte qu'il soit familiarisé avec les procédures visant à assurer la sûreté de l'exploitation de leur installation, ainsi que la sécurité de leurs clients et du public;
- des patrouilles de sûreté effectués à intervalles réguliers et qui devraient comprendre ce qui suit :
  - parcourir à pied tous les pontons/quais;
  - vérifier que les bateaux de plaisance sont amarrés normalement;
  - être vigilant en cas de quelque activité douteuse;
  - surveiller les barrières d'accès, les portes des abris de stockage, les portes en surplomb et les points de ravitaillement en combustible; et
  - inspecter les installations sanitaires.
- maintenir un registre de sûreté des événements, qui devrait comprendre les points suivants :
  - les détails des incidents et événements qui se sont produits pendant les patrouilles;
  - l'identité de toute personne ou tout organisme appelé en cas d'urgence et l'heure/les résultats de l'appel;
  - les détails des questions rapportées à un superviseur; et
  - tout renseignement qui devrait être noté pour informer l'équipe suivante.