



13/10/2025

CODE ISPS

Col KOUADIO
ARSTM

PLAN DU COURS DE CODE ISPS

INTRODUCTION

CHAPITRE I : GENERALITE SUR LE CODE ISPS

Section I : Historique et Définition

Section II : Différence entre Sécurité maritime et Sûreté maritime et les différentes étapes de l'adoption du code ISPS

Section III : la politique de sûreté de l'OMI, Les objectifs et les obligations du code ISPS

CHAPITRE II : LES DIFFERENTES MENACES CONTRE LE TRANSPORT MARITIME ET LES PORTS, LES ACTEURS DU CODE ET LEUR ROLE

Section I : Les menaces contre le Transport Maritime et les ports

Section II : Les acteurs de la mise en œuvre du code ISPS

Section III : Le rôle des acteurs dans la mise en œuvre du code ISPS

CHAPITRE III : CHAMPS D'APPLICATION ET PROCESSUS DE CERTIFICATION

Section I : Le champ d'application du code

Section II : Le processus de certification

CHAPITRE IV : LES NIVEAUX DE SURETE AINSI QUE QUELQUES RECOMMANDATIONS

Section I : Les niveaux de sûreté

Section II : Quelques recommandations de sûreté sur les navires et dans les installations portuaires

Section III : Au niveau de la formation du personnel

CHAPITRE V : LES CONTROLES DE SURETE ET LES DIFFICULTES QUI ENTRAVENT LA CORRECTE APPLICATION DU CODE ISPS DANS CERTAINS PORTS

Section I : les autorités de contrôle

Section II : les difficultés qui entravent la correcte application du code ISPS dans certains ports.

CONCLUSION

Objectifs du cours

Objectif général :

L'objectif principal de notre cours est de faire savoir aux apprenants l'importance de l'application des dispositions du code ISPS pour un port qui se veut fréquentable et compétitif aux vues de la menace terroriste et de la concurrence ardue entre les ports.

Objectifs spécifiques :

Pour atteindre cet objectif général, ce cours visera les objectifs spécifiques suivants :

Connaître le code ISPS et ses principes fondamentaux ;

Connaitre les problèmes de sûreté spécifiques auxquels est confronté l'industrie du transport maritime international et surtout les ports ;

Connaitre les menaces, les vulnérabilités et les dangers liés à la montée du terroriste dans le monde et particulièrement en Afrique ;

Permettre aux apprenants, dans le cadre de leur futur emploi, de ne pas enfreindre les mesures de sûreté mais plutôt de veiller à leur applicabilité.

.

Clarification de quelques concepts : Une bonne compréhension du cours passe par une définition de certains concepts. Ces définitions sont intimement liées à la sûreté et spécifiquement au code ISPS.

Navire : les navires concernés par le code ISPS sont ceux qui respectent deux conditions essentielles de la convention SOLAS à savoir

- Navire effectuant voyage international
- Capacité supérieure ou égale à 500 TJB

La conséquence de cette définition est que certains types de navires sont exclus du champ d'application de la code ISPS. Il s'agit entre autres des navires de guerre, de plaisance, de pêche artisanale et bien d'autres.

Installation portuaire : dans le cadre du cours de ISPS, Une Installation portuaire est l'interface entre un navire a quai et le quai. Cela veut dire que tous les espaces d'un port ne sont pas des installations portuaires au sens du code ISPS.

Autorité désignée : L'autorité désignée est l'Administration désignée par un Etat parti au code ISPS pour mettre en application les mesures de sûreté dans les différents ports de cet Etat.

Autorité portuaire : Autorité responsable de la gestion d'un port donné ;

Sûreté portuaire : La sûreté portuaire est la combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger les ports et installations portuaire contre les actes illicites et malveillants .

Plan de sûreté du navire : C'est un plan établi en vue de garantir l'application des mesures nécessaires à bord des navires pour protéger les personnes à bord, la Cargaison, les engins de transport contre les risques d'un incident de sûreté ;

Plan de sûreté de l'installation portuaire : Il désigne un plan établi en vue de Garantir l'application des mesures nécessaires pour protéger l'installation portuaire, les personnes, la cargaison, les engins de transport à l'intérieur de l'installation portuaire contre les risques d'un incident de sûreté ;

Niveau de Sûreté : désigne la qualification du degré de risque qu'un incident de sureté se produise ;

Menace : Probabilité qu'un acte illégal soit commis contre une cible précise, selon l'intention et la capacité de la personne qui menace ;

Incident de sûreté : Tout acte ou circonstance ayant des conséquences sur la Sûreté d'un port ;

Illicite : qui est interdit par la loi ou par la morale ;

INTRODUCTION

Le transport maritime est l'épine dorsale du commerce internationale et par conséquent l'économie mondiale. En effet, 8,4 milliards de tonnes de fret parcourent les océans annuellement. Cela représente 80 % du fret mondial transporté selon la CNUCED.

Les échanges mondiaux, qui sont acheminés pour l'essentiel à bord d'une vaste flotte composée de navires très divers jouent un rôle moteur dans l'amélioration des conditions de vie des hommes. La réduction des obstacles aux échanges et la baisse des droits de douane ont facilité le développement d'une économie mondiale de plus en plus interconnectée. Cette tranquillité dans laquelle baignaient les échanges mondiaux va être rompue le 11 septembre 2001.

Le 11 septembre 2001, de terribles attentats d'une extrême violence ont été perpétrés contre les tours jumelles du World Trade Center de New York aux USA par des agents d'Al-Qaeda. Les images qui circulaient en boucle sur les chaînes de télévision internationales montraient que les transports aériens ont été visés. Ainsi, face à cette nouvelle forme d'organisation des terroristes, l'ONU et ses structures spécialisées vont se mettre à la réflexion.

L'OMI qui est l'organe spécialisée des Nations Unies chargé de veiller sur le transport maritime s'est mis au travail en faisant de la sûreté des transports de marchandises par voie maritime une de ses priorités. Il s'agit de lutter contre le terrorisme qui pourrait utiliser la voie maritime pour entraver la libre circulation des marchandises.

Il est toutefois devenu évident que des mesures de sûreté soient effectivement prises avec à la clé la question de savoir comment **protéger le transport maritime et les ports, des terroristes qui se font de plus en plus menaçant ?** C'est la réponse à cette question centrale qui a débouché sur la création d'un code appelé code ISPS (Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires).

Le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires est donc un instrument juridique de lutte contre le terrorisme que les Etats côtiers disposant de ports doivent s'en approprier.

Qu'est-ce donc, au juste, le code ISPS ?

Quels sont les acteurs qui le mettent en œuvre ?

Comment s'applique-t-il concrètement ?

Quelles sont les difficultés qui entravent son application dans certains ports surtout ceux des pays pauvres ?

CHAPITRE I : GENERALIT SUR LE CODE ISPS

SECTION I : HISTORIQUE ET DEFINITION

Paragraphe 1 : historique

Le 11 septembre 2001 trois avions de ligne en direction des Etats Unis d'Amérique percutent les tours jumelles du world Trade center et le ministère de la défense des USA ayant occasionné près de 3000 morts. Après enquête, il s'est avéré que les pilotes des avions à destination des USA ont agi sous la force et la contrainte de plusieurs terroristes présents dans les avions. Suite à ce grave incident, l'OMI qui s'est dit que les terroristes pouvaient aussi frapper ou attaquer des navires de grandes capacités, a convoqué une conférence internationale sur la sureté maritime en 2002.

Cette conférence s'est tenue du 09 au 13 décembre 2002 à Londres et à jeter les bases d'une politique internationale pour sécuriser les navires et les installations portuaires. Ainsi, pendant un an des spécialistes vont s'appuyer sur la convention SOLAS pour écrire un code international de la sureté maritime dit code ISPS entré vigueur en 2004.

Paragraphe 2 : définition du code ISPS

Le code ISPS est le code international pour la sureté des navires et des installations portuaires. Le sigle ISPS provient de l'anglais « International Ship and Port Facility Security Code ». Le code ISPS est l'instrument juridique de la sureté maritime a l'échelle mondiale qui traite de la protection contre les actions terroristes, le l'immigration clandestine et des autres actes de malveillance.

De plus, le code vise à préserver l'activité maritime de toutes menaces susceptibles de nuire ou de paralyser son fonctionnement. Il permet de réduire les risques liés aux activités maritimes en détectant et prévenant les menaces et a l'effet de prendre les mesures adaptées contre les incidents de sureté.

SECTION II- LES DIFFERENTES ETAPES DE L'ADOPTION DU CODE ISPS ET LA DIFFERENCE ENTRE SECURITE MARITIME ET SURETE MARITIME

Paragraphe 1 : les différentes étapes de l'adoption du code ISPS

A- L'Assemblée

A la suite des événements dramatiques du 11 septembre 2001, l'Assemblée de l'OMI, lors de sa vingt-deuxième session le 20 novembre 2001, a adopté la résolution A.924, laquelle portait sur « l'examen des mesures et procédures visant à prévenir les actes de terrorisme qui compromettent la sûreté des passagers et des équipages et la sécurité des navires »

B- La Conférence diplomatique

Suite à l'adoption de cette résolution, des travaux ont été menés durant plus d'un an, pour finalement aboutir lors de la Conférence diplomatique de l'OMI qui s'est tenue du 9 au 12 décembre 2002. Lors de cette conférence, plusieurs résolutions ont été adoptées par le comité de la sécurité maritime (MSC 76), modifiant la convention SOLAS (Safety of Life at Sea) de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Ainsi, ce ne sont pas moins de onze résolutions qui ont été adoptées. Toutes les dispositions obligatoires s'imposent d'ailleurs à l'ensemble des Gouvernements contractants de l'OMI. En effet, aucun d'entre eux ne s'y étant opposé, les nouvelles dispositions internationales s'imposent à eux, sans qu'il n'y ait pour cela besoin **d'une quelconque ratification**. Ainsi, la résolution 1 est notamment venue modifier le chapitre V de la convention SOLAS et cette même résolution a mis en place un nouveau chapitre XI. Le chapitre XI existant a ainsi été scindé en deux parties, avec un chapitre XI-1 reprenant le contenu du précédent chapitre XI en y ajoutant quelques nouvelles dispositions 13, et un chapitre XI-2 sur les « mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime ».

La résolution 2, quant à elle, a mis en place le code ISPS (International Ship and Port Facility Security Code), ou Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires. Ce Code devient obligatoire le 1er juillet 2004. Selon l'OMI, l'objet du code est, entre autres, « d'établir un cadre international dans lequel les Gouvernements contractants, les organismes publics, les administrations locales et les secteurs maritime et portuaire puissent coopérer pour détecter et évaluer les menaces pour la sûreté et pour prendre des mesures de sauvegarde contre des incidents de sûreté touchant des navires ou des installations portuaires participant au commerce international. »

Le code ISPS est divisé en deux parties, l'une obligatoire et l'autre facultative. La partie A contient des prescriptions obligatoires concernant les dispositions du

chapitre XI-2 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. La partie B, quant à elle, contient des recommandations concernant les dispositions.

Paragraphe 2 : différence entre sécurité maritime et sûreté maritime.

Sécurité maritime et sûreté maritime sont deux notions qui traitent toutes des périls de la mer, mais sous des angles différents. Essentielles en droit maritime, ces deux notions distinctes sont néanmoins complémentaires, car elles poursuivent les mêmes objectifs c'est-à-dire « assurer la protection de la vie humaine en mer, des navires, des marchandises et l'environnement marin en général »

Cependant, en dépit de cette convergence d'objectifs, les champs d'application de ces deux notions restent très différents

Ainsi, tandis que la **sécurité maritime** tend à prévenir les risques d'origine naturelle (tempêtes, typhons) ou provoqués par la navigation maritime (abordages, échouements, incendies), la **sûreté maritime** se concentre elle sur la protection contre les pratiques criminelles dont la mer peut être le théâtre.

Chacun sait que ces pratiques criminelles peuvent prendre des formes très différentes. Ces pratiques se manifestent notamment au travers du trafic de stupéfiants, de la question des clandestins, ainsi que par des actes de piraterie et de vol à main armée,

Au total, la **sécurité et la sûreté** sont deux notions sœurs que nous allons définir et apprécier. Pour bien comprendre leur différence il faudra voir les causes qui peuvent engendrer ces deux notions.

Ainsi l'incident **de sécurité** est tout acte dû à une erreur humaine ou une panne technique (négligence) sur un navire qui peut provoquer un accident en mer. Ici, il n'y a pas une volonté de nuire ou de paralyser les activités maritimes

L'**incident de sûreté** est quant à lui un acte illégal commis volontairement contre un navire ou une installation portuaire dans le but de perturber ou de nuire aux activités maritimes. On le fait pour des raisons politiques, idéologiques, religieuses et économiques

SECTION III : LA POLITIQUE DE SURETE DE L'OMI, LES OBJECTIFS ET LES OBLIGATIONS DU CODE ISPS

Paragraphe 1 : la politique de sûreté de l'OMI

L'OMI a toujours eu une politique de sûreté même si politique était à l'état embryonnaire. Cette politique se perçoit à travers les instruments juridiques qu'elle a adopté à la suite de certains événements.

A- Instrument avant 2001

-Détournement de l'Achille Lauro

Le 20 novembre 1985, l'assemblée de l'OMI a adopté la résolution A. 584 relative aux mesures visant à prévenir les actes illicites qui compromettent la sécurité des navires et la sûreté de leurs passagers et de leur équipage.

- La circulaire MSC /circ.443 de l'OMI

Le 26 septembre 1986, le MSC a approuvé la circulaire MSC /circ.443, intitulé « Mesures visant à prévenir les actes illicites à l'encontre des passagers et des équipages à bord des navires ». Les mesures contenues dans la circulaire sont des recommandations en matière de sûreté qui n'étaient pas obligatoires. Ces mesures avaient trait aux évaluations de sûreté, de plan de sûreté, des responsabilités des acteurs de sûreté, de formation en matière de sûreté et d'échange d'information.

-La circulaire SUA de 1988

En mars 1988, la convention des Nations Unies pour la répression des actes illicites contre la sûreté de la navigation maritime. Cette circulaire avait pour objet de réprimer les actes illicites contre la sûreté des plates formes fixes situées sur le plateau continental.

-La circulaire MSC/circ. 754

L'OMI a travers le MSC adopté la circulaire /circ. . 754 du 5 juillet 1986 relative à la sûreté des transbordeurs à passagers. Les mesures de sûreté recommandées par cette circulaire portaient les contrôles des accès, l'identification, le contrôle des bagages et désignait des acteurs devant mettre en œuvre les mesures de sûreté.

B-Instrument après 2001

À la suite des attentats de 2001, L'OMI dans sa recherche de solution aux problèmes du transport maritime s'est mis au travail. Elle a ainsi décidé réviser et amender certains de ses instruments juridiques.

Paragraphe 2 : les objectifs du code ISPS sont les suivants :

- 1- Détecter et évaluer les menaces à la sûreté et prendre des mesures de sauvegarde contre des incidents de sûreté touchant des navires et installations portuaires participant au commerce international.

- 2- Identifier les rôles et responsabilités que toutes les parties doivent respectivement assumer au niveau national et international pour garantir la sûreté maritime.
- 3- Promouvoir le rassemblement et l'échange rapide et efficace des renseignements liés à la sûreté.
- 4- Offrir une méthodologie pour l'évaluation de la sûreté qui permette de mettre en place les plans et procédures nécessaires pour réagir à tout changement de niveau de sûreté
- 5- Donner l'assurance que des mesures de sûreté maritime appropriées et proportionnées sont en place.

Paragraphe 3 : les obligations du code ISPS

Le code ISPS est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004. Ainsi, les gouvernements ayant participé à son adoption sont obligés de se conformer aux prescriptions dudit code et doivent l'appliquer. Ces gouvernements doivent s'assurer que des mesures de sûreté appropriées ont été mise en place dans les installations portuaires. Ainsi, un plan de sûreté doit être établi pour l'infrastructure portuaire et pour le navire.

Ce plan recense les moyens de lutte ou de protection, les zones de rassemblement du personnel, les localisations des boutons d'alerte à distance du SSAS. Ce code fait aussi obligations aux Etats de faire des contrôles de sûreté à bord des navires battant leur pavillon ou étrangers qui fréquentent leur port.

Par ailleurs, il est aussi fait obligation aux installations portuaires, aux navires et aux compagnies de disposer d'agents de sûreté à l'effet d'appliquer le code ISPS.

CHAPITRE II : LES DIFFERENTES MENACES CONTRE LE TRANSPORT MARITIME ET LES PORTS, LES ACTEURS DU CODE ET LEUR ROLE

SECTION I : LES DIFFERENTES MENACES VISANT LES PORTS ET PAR EXTENSION LE TRANSPORT MARITIME

Une menace se définit comme tout ce qui est susceptible de nuire à l'intégrité physique, morale et psychologique des personnes et d'altérer les biens matériels et immatériels.

Paragraphe 1 : les menaces anciennes

A- Les menaces naturelles : Ces menaces sont naturelles. Il s'agit entre autres des tempêtes, des tremblements de terre, des inondations et des incendies.

B- Les menaces d'origine humaine

La piraterie se manifestant dans diverses régions du monde, telles que l'Afrique de l'Ouest en particulier au Nigeria. La piraterie prend place essentiellement en haute mer. Selon le centre de notifications des actes de piraterie du Bureau maritime international, la piraterie a ainsi augmenté de près de 27 % entre les seuls mois de janvier et novembre 2003. En 2002, 370 attaques avaient été dénombrées.

C- les vols à main armée

Le vol à main armée est un phénomène qui lui aussi touche de plein fouet le transport maritime international et les ports. Alors que la piraterie ne prend place qu'en haute mer, le vol à main armée prend le plus souvent place près des côtes, aux abords des ports, et dans les ports. A ces menaces, on peut ajouter trafics illicites, contrebande d'armes et de stupéfiants, les sabotages, les prises d'otage.

Paragraphe 2 : les menaces nouvelles

Les menaces nouvelles sont nombreuses mais les importantes des temps actuels sont l'immigration clandestine par mer et le terrorisme qui peuvent être commises dans les ports.

Cas spécial du terrorisme

Le terrorisme est aujourd'hui la menace la plus probable et la plus préoccupante et la plus inquiétante pour tous les gouvernements du monde. Autrefois pratiquée dans des pays tels que l'Afghanistan, le Pakistan et la Palestine, le terrorisme a gagné du terrain au point d'être présent en Afrique au sud du Sahara. Le terrorisme est actuellement la plus grande difficulté pour les Etats Africains et surtout pour leurs ports qui sont les mamelles de leurs économies.

A- Définition du terrorisme

Le terrorisme se définit comme l'utilisation illégale de la violence à savoir sabotage, attentat, assassinat et prise d'otage. C'est aussi l'intimidation exercée sur un gouvernement, une population afin de promouvoir un changement politique religieux ou social.

B- Les causes du terrorisme

- Politique
- Economique
- Personnel
- Installer un climat de peur

C- Les actes terroristes

Le terrorisme se manifeste à travers différents actes

1 - **Les attentats à la bombe** ; les bombes peuvent être placées dans un conducteur de marchandises, dans une voiture piégée, près d'un navire ou à l'intérieur d'une installation portuaire

2-**Les détournements** ; Les navires : Ils peuvent être la cible d'attaques terroristes par détournement et causer une interruption du réseau mondial de transport. Les navires peuvent aussi servir à transporter des armes par un groupe terroriste

3- **Les enlèvements** ; les enlèvements consistent à détenir certaines personnes généralement influentes pour le libérer après paiement de rançon

4- **Les assassinats** : il s'agit des assassinats ciblés de certaines personnalités.

5- **Les prises d'otages** ; un groupe organisé peut prendre d'assaut une installation portuaire dans le but d'en avoir temporairement le contrôle ; un groupe peut s'en prendre directement à un navire et le prendre en otage.

D -Le profil du terroriste

Ces observations et caractéristiques peuvent nous aider dans notre travail de prévention mais ne constituent pas des règles formelles

1- Apparence physique

- L'âge moyen du terroriste est de 22-25 ans
- En bonne santé et fort
- Bonne forme physique et a été entraîné comme commando
- N'a pas une physionomie anormale
- Passe inaperçu, vêtement et coiffure ordinaire

2- Psychologie

- dévouement total à une cause, obéissance absolue
- brave et courageux
- Absence de remord et sans pitié

- intelligent
- Bonne pratique (écrit et parlé) de l'anglais et d'une autre langue

Bien qu'un acte terroriste d'envergure puisse être effectué par un seul individu, il est généralement réalisé par une bande criminelle bien organisée ; Celui-ci peut parfois usurper l'identité de personne officielle (policiers, militaires, travailleur du port ou agent de sécurité...).

Un terroriste qui réussit à détourner un avion, à s'infiltrer dans une installation gouvernementale, à balancer une bombe sur une terrasse de café, qui tente d'assassiner les dirigeants d'un pays, qui se fait exploser dans un bus sera très probablement bien habillé et se comportera normalement avant de déclencher l'attaque. Saviez-vous que certains terroristes ont infiltré un environnement plusieurs années (3 ,4 ou 5 ans) avant de passer à l'action.

SECTION II : LES ACTEURS METTANT EN ŒUVRE LE CODE ISPS ET LEUR ROLE

Les acteurs qui mettent en œuvre le code ISPS sont nombreux et variés. Ainsi on a les **acteurs internationaux**, les **acteurs nationaux** et les **acteurs opérationnels**.

Paragraphe 1 : les acteurs

A- Les acteurs internationaux

Les acteurs internationaux sont de trois ordres. Il y a d'abord l'organisation des nations unies (ONU). Cette organisation est un acteur majeur des questions de paix et de tranquillité au niveau mondial. Elle est ensuite suivie par l'Organisation Maritime Internationale (OMI). En fin, il y a les RSO qui sont des organismes de sûreté reconnus.

B- Les acteurs nationaux

Les acteurs qui mettent en œuvre le code ISPS au plan national sont de deux ordres. Il s'agit du **gouvernement contractant et de l'autorité portuaire**. Il faut entendre par gouvernement contractant, le gouvernement de l'Etat à qui appartient le port et qui met en application le code ISPS. Parallèlement, l'autorité portuaire se définit comme l'ensemble des responsables qui s'occupe des questions de sûreté à terre dans un port donné.

- **Les acteurs opérationnels**

Les acteurs opérationnels sont ceux-là même qui, au quotidien, mettent en application les dispositions du code ISPS dans les ports, installations portuaires et sur les navires. L'acteur opérationnel sur le navire est le **SSO** (Ship Security Officer) ou **ASN** (agent de sûreté du navire) et le **CSO**(Company Security Officer) ou **ASC**(agent de sûreté de la compagnie) pour la compagnie de navigation propriétaire des navires.

L'acteur opérationnel du port est le **PSO** (Port Security Officer) ou **ASP** (agent de sûreté du port) et celui de l'installation portuaire est le **PFSO** (Port Facility Security Officer) ou **ASIP** (agent de sûreté de l'installation portuaire)

Paragraphe 2 : les rôles des acteurs

A- Le rôle des acteurs internationaux

L'**ONU** a la charge de veiller à l'existence de la paix mondiale. À ce titre cette institution doit s'impliquer dans la lutte contre toutes les formes de violences quelque soient leurs origines.

Quant à l'**OMI**, elle est responsable de l'application effective du code ISPS par tous les pays qui en sont membre. L'OMI procède aussi par le biais de ses spécialistes à des vérifications de certaines dispositions du code ISPS.

Les **RSO** ou Organisme de sûreté Reconnu sont des structures privées qui aide à la mise en place l'exécution de certaines tâches de sûreté. Ces structures privées sont reconnues par l'OMI et les différents gouvernements.

B- Le rôle des acteurs nationaux

Le gouvernement contractant : L'Etat ou le gouvernement contractant est l'Etat qui met en œuvre le code ISPS dans ses ports. Il a de grandes responsabilités en ce qui concerne l'application du code ISPS. Ces responsabilités sont des obligations. Elles sont les suivantes :

- 1- L'Etat a l'obligation d'identifier l'Autorité désignée pour appliquer le code ISPS ; en Côte d'Ivoire, c'est la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires (DGAMP).
- 2- L'Etat a l'obligation d'identifier les installations portuaires
- 3- L'Etat a l'obligation d'approuver les évaluations et les plans de sûreté
- 4- L'Etat a l'obligation de protéger les évaluations et les plans de sûreté
- 5 - L'Etat a l'obligation d'établir des niveaux de sûreté

6 - L'Etat a l'obligation d'installer un point de contact et de renseignement concernant les plans de sûreté et installations portuaires

7- L'Etat a l'obligation de délivrer les documents relatifs au code ISPS aux navires et installation portuaires

8- L'Etat a l'obligation de prendre des mesures liées au contrôle et aux dispositions du code ISPS

L'autorité portuaire a un rôle très déterminant dans l'application des mesures de sûreté ISPS, elle est tenue à cet effet de :

- De prendre des mesures correspondant au niveau de sûreté établi par l'administration
- De maintenir à tout moment le niveau de sûreté 1
- De conduire l'évaluation de l'installation portuaire
- Nommer un agent de sûreté de l'installation portuaire
- De doter l'installation portuaire d'un plan de sûreté
- Veiller à ce que les exercices et entraînements soient faits

C : les rôles acteurs opérationnels

Les acteurs opérationnels sont le **SSO ou ASN, CSO ou ASC, PFSO ou ASIP, et PSO ou ASP**

Le Ship Security Officier (SSO) en anglais ou (ASN) Agent de sûreté du Navire en français est un **officier pont** ayant suivi une formation spéciale en sûreté ISPS. Il est chargé de veiller à l'application des mesures de la sûreté ISPS sur le navire. Il est le premier responsable de la sûreté à bord.

Le Company Security Officier(CSO) en anglais ou ASC (agent de sûreté de la compagnie) en français est l'agent de sûreté de la compagnie de navigation ; il est désigné par la compagnie et est chargé de garantir une bonne évaluation et application du plan de sûreté à bord de chaque navire de la société. . Le CSO doit fournir les moyens aux agents de sûreté des navires pour l'accomplissement de leurs tâches de sûreté.

Le PSO (Port securit Officier) en anglais ou **ASP** Agent de sûreté du Port) est l'agent qui coordonne toutes les activités des PFSO. Il dirige le comité de sûreté portuaire et veille à l'application des dispositions du plan de sûreté du port.

Le PFSO (Port Facilitiy Security Officer) en anglais ou **ASIP** (Agent de sûreté de l'Installation Portuaire) est l'agent de sûreté de l'installation portuaire. Dans les ports, toutes les sociétés qui exploitent une installation portuaire doivent obligatoirement avoir leur PFSO pour l'application des mesures de sûreté dans

cette IP. Leur tâche est de veiller à l'établissement, au maintien et à la mise à jour du plan de sûreté portuaire.

CHAPITRE III : CHAMP D'APPLICATION DU CODE ET PROCESSUS DE CERTIFICATION

Le code ISPS, comme toutes les conventions et codes a un champ d'application.

SECTION I : CHAMP D'APPLICATION DU CODE ISPS

Paragraphe 1 : origine du code ISPS

Le code ISPS est le résultat de l'amendement des chapitres V et XI de la convention SOLAS de 1974. Ces chapitres de SOLAS traitaient déjà de renforcement de la sécurité maritime.

Le code ISPS se subdivise donc en deux parties qui sont A et B

Ainsi **la partie A** contient les prescriptions obligatoires du chapitre XI de SOLAS et **la partie B** parle des recommandations du même chapitre XI.

Paragraphe 2 : champ d'application du code ISPS

Il convient de noter que le champ d'application des nouvelles mesures de sûreté adoptées par le MSC 76 ne concerne que certains types de navires, effectuant des voyages internationaux. Ainsi sont seuls concernés les navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers, les navires de charge, y compris les engins à grande vitesse à cargaisons, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux, et enfin les unités de forage mobiles au large. L'emploi du terme navire dans ce cours sera donc assez restrictif, en se limitant à ces seules catégories de navires.

Le Code ISPS s'applique aux navires effectuant des voyages internationaux et qui rentrent dans les catégories suivantes : navires à passagers, dont les engins à grande vitesse à passagers, navires de charge, dont les engins à grande vitesse à cargaisons, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux, unités de forage mobiles au large. Il s'applique de même aux installations portuaires desservant ces types de navires (section A/3.1 du Code ISPS). Par contre, il ne s'applique ni aux navires de guerre, ni aux navires de guerre auxiliaires, ni aux navires appartenant ou exploités par un gouvernement contractant et affectés exclusivement à un service public non commercial (section A/3.3 du code ISPS). Le Code ISPS s'applique aux navires effectuant des voyages internationaux et qui rentrent dans les catégories suivantes : navires à passagers, dont les engins à

grande vitesse à passagers, navires de charge, dont les engins à grande vitesse à cargaisons, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux, unités de forage mobiles au large. Il s'applique de même aux installations portuaires desservant ces types de navires (section A/3.1 du Code ISPS). Par contre, il ne s'applique ni aux navires de guerre, ni aux navires de guerre auxiliaires, ni aux navires appartenant ou exploités par un gouvernement contractant et affectés exclusivement à un service public non commercial (section A/3.3 du code ISPS).

Le code ISPS a été institué en vue d'identifier les menaces à la sûreté et prendre des mesures contre les incidents de sûreté touchant les navires et les installations portuaires. Il faut entendre par installation portuaire la partie du quai ou le navire est en contact avec la terre. Cela veut dire que toute l'étendue du port n'est pas installation portuaire.

Ainsi, le code s'applique donc aux navires effectuant des voyages internationaux tels que les navires de charge, à passager, les engins à grande vitesse et les plateformes de forage off-shore (en mer) de plus de 500 TJB.

SECTION II : PROCESSUS DE CERTIFICATION

Parler de processus de certification du code ISPS, c'est parler de la mise en œuvre effective du code ISPS. **Cette mise en œuvre ou certification comporte trois étapes.** Le processus de certification commence par une **Evaluation de la sûreté** ensuite vient **l'élaboration du plan de sûreté** s'achève par **l'approbation du plan de sûreté** soit du navire soit de l'installation portuaire.

Paragraphe 1 : Pour le navire

Le navire doit faire l'objet d'une évaluation de sûreté, première étape qui permettra ensuite d'établir un plan de sûreté du navire. Les navires concernés par le code ISPS sont ceux qui respectent deux conditions essentielles de la convention SOLAS à savoir les navires effectuant des voyages internationaux et ayant une capacité supérieure ou égale à 500 TJB.

A - L'évaluation de la sûreté du navire (SSA, Ship Security Assessment)

Véritablement préalable à tout plan de sûreté en rapport avec le navire, l'évaluation de la sûreté du navire est une étape indispensable, reconnue comme telle par le code ISPS. Celui-ci dispose en effet que « l'évaluation de la sûreté du navire est un élément essentiel qui fait partie intégrante du processus d'établissement et d'actualisation du plan de sûreté du navire. Mise en œuvre et

coordonnée par l'agent de sûreté de la compagnie, cette évaluation comprend quatre étapes obligatoires.

- * Dans un premier temps, il faut identifier les mesures, procédures et opérations de sûreté existantes.

- * Ensuite, les « opérations essentielles de bord qu'il est important de protéger » Doivent être à leur tour identifiées et évaluées

.

- * Une fois, ces deux étapes accomplies, il convient alors d'identifier les menaces Éventuelles contre les opérations essentielles de bord ainsi que leur probabilité de survenance, et ceci afin d'établir les mesures de sûreté et de leur donner un ordre de priorité

- * Pour finir, les points faibles de l'infrastructure (y compris humains) des politiques et des procédures doivent être eux aussi identifiés.

Cette évaluation, conservée par la compagnie, permettra alors à cette dernière de Mettre au point le plan de sûreté du navire.

-B- L'élaboration du plan de sûreté du navire (SSP, Ship Security Plan)

La Partie A du Code énumère à cette fin une liste de 18 dispositions obligatoires sur lesquelles doit porter le plan. Entre autres mesures, le plan doit ainsi porter sur les mesures visant à empêcher l'introduction à bord d'armes, de substances dangereuses et d'engins destinés à être utilisés contre des personnes, des navires ou des ports et dont la présence à bord n'est pas autorisée, ou encore sur des procédures pour faire face à une menace contre la sûreté ou une atteinte à la sûreté, y compris des dispositions pour maintenir les opérations essentielles du navire ou de l'interface navire/port.

En définitive, le plan va détailler toutes les mesures existant à bord du navire et ayant pour finalité de prévenir toute atteinte à la sûreté. Comme l'énonce Code ISPS, le plan de sûreté du navire est donc un plan établi en vue de garantir l'application des mesures nécessaires à bord du navire pour protéger les personnes à bord, la cargaison, les engins de transport, les provisions de bord ou le navire contre les risques d'un incident de sûreté validité du plan de sûreté.

De plus, ce plan de sûreté du navire est un plan évolutif, en ce sens qu'il doit être réévalué si les circonstances imposent une telle mesure. Ce plan de sûreté est en règle générale préparé par la compagnie mais le paragraphe dispose qu'un

organisme de sûreté reconnu peut se voir confier cette tâche. De même, alors que selon le paragraphe 9.1 le plan de sûreté doit être approuvé par l'Administration, le paragraphe 9.2 du Code permet néanmoins à l'Administration de déléguer cette mission à un organisme de sûreté reconnu, à la condition que cet organisme de sûreté ne soit pas le même que celui ayant eu à préparer l'évaluation ou le plan de sûreté du navire concerné.

C- L'approbation du plan de sûreté du navire (SSP, Ship Security Plan)

Le plan de sûreté

Le plan de sûreté propre au navire une fois élaboré soit par le RSO ou par d'autres structures doit être approuvé par les autorités du pavillon c'est-à-dire par l'administration de l'Etat du pavillon. Ce plan doit prévoir des dispositions pour les trois niveaux de sûreté. Il doit être accompagné de l'évaluation de sûreté sur la base de laquelle il a été mis au point. Ce plan doit être rédigé dans la ou les langues de travail sur le navire. Si la ou les langues utilisées ne sont ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, une traduction dans l'une de ces langues doit être fournie.

Le plan de sûreté énonce les mesures visant à empêcher l'introduction à bord de substances dangereuses et d'engins destinés à être utilisés contre des personnes, des navires ou des ports et dont la présence à bord n'est pas autorisée. Il doit aussi identifier les zones d'accès restreint et proposer des mesures visant à empêcher l'accès non autorisé à ces zones. Il doit aussi énoncer différentes formes de procédures comme les procédures pour faire face à une menace contre la sûreté ou une atteinte à la sûreté, y compris des dispositions pour maintenir les opérations essentielles du navire ou de l'interface navire/port. Le plan énonce également des procédures d'évacuations en cas de menace contre la sûreté ou d'atteinte à la sûreté ainsi que des procédures pour donner suite aux consignes de sûreté que les gouvernements contractants peuvent donner au niveau de sûreté 3...

Paragraphe 2 – Pour l'installation portuaire

Le Code ISPS concerne dans le monde pas moins de 15000 installations portuaires. L'installation portuaire doit faire l'objet d'une évaluation de sûreté, d'une élaboration d'un plan de sûreté, c'est-à-dire disposer d'un plan de sûreté et en fin une approbation de ce plan. Une installation portuaire est l'interface entre un navire qui respecte les critères définis dans la convention SOLAS, à quai et le quai.

A-L 'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire

L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire (PFSA, Port Facility Security Assessment) est une évaluation est à la charge du Gouvernement contractant sur lequel est située l'installation portuaire. Néanmoins, et c'est là un point commun avec les procédures relatives aux navires, le Gouvernement contractant concerné peut déléguer cette mission à un organisme de sûreté reconnu, comme le dispose le code ISPS, à la condition que par la suite le Gouvernement contractant passe en revue et approuve une telle évaluation.

Comme l'évaluation de la sûreté du navire, celle de l'installation portuaire comprend un certain nombre d'éléments obligatoires, lesquels vont de l'identification et l'évaluation des infrastructures et biens essentiels qu'il est important de protéger à l'identification des points faibles, y compris les facteurs humains, de l'infrastructure, des politiques et des procédures , en passant notamment par l'identification des menaces éventuelles contre les biens et les infrastructures et de leur probabilité de survenance, afin d'établir des mesures de sûreté qui s'imposent, en les classant par ordre de priorité.

Le Code rappelle également le caractère « vivant » des évaluations de la sûreté de l'installation portuaire, celles-ci devant être « périodiquement revues et mises à jour, compte tenu des fluctuations de la menace et/ou des changements mineurs affectant l'installation portuaire », et « toujours être revues et mises à jour lorsque des changements importants sont apportés à l'installation portuaire ». Cette évaluation est en effet primordiale puisque c'est à partir de son contenu que sera élaboré par la suite le plan de sûreté de l'installation portuaire.

B -Le plan de sûreté de l'installation portuaire (PFSP, Port Facility Security Plan)

Tout d'abord, et en toute logique, le plan de sûreté de l'installation portuaire doit être « adapté à l'interface navire/port ». Il n'y a donc pas d'installation portuaire sans navire. On retrouve la distinction entre l'installation portuaire et le port stricto sensu, le Code ISPS énonçant que « le plan de sûreté de l'installation portuaire peut être combiné avec le plan de sûreté du port ou tout autre plan d'urgence portuaire ou faire partie de tels plans ».

Le plan de sûreté de l'installation portuaire est donc bien ici pour assurer la sûreté des activités prenant place entre le navire et le port. Ensuite, à l'image des navires, les installations portuaires doivent prévoir dans leurs plans de sûreté des dispositions pour les trois niveaux de sûreté définis dans le Code ISPS

Le plan de sûreté doit donc prévoir précisément quelles sont les mesures à prendre selon que la sûreté de l'installation portuaire est de niveau 1, 2, ou 3. Quant à son contenu, le plan de sûreté de l'installation portuaire doit répondre à un certain nombre de critères obligatoires. Une quinzaine de mesures sont ainsi détaillées dans le Code ISPS. Entre autres, le plan de sûreté doit comprendre notamment « les mesures visant à empêcher l'introduction, dans l'installation portuaire ou à bord du navire, d'armes, de substances dangereuses et d'engins destinés à être utilisés contre des personnes, des navires ou des ports et dont la présence n'est pas autorisée », mais également « l'identification de l'agent de sûreté de l'installation portuaire », ou encore « des procédures pour donner suite à une alerte dans le cas où le système d'alerte de sûreté d'un navire se trouvant dans l'installation portuaire a été activé ».

La nouvelle réglementation internationale mise donc beaucoup sur la mise en place d'une prévention la plus efficace possible s'agissant de l'identification de l'agent de sûreté de la compagnie.

C- L'approbation du plan de sûreté de l'installation portuaire

Le plan de sûreté des installations portuaires doit être élaboré et tenu à jour, sur la base d'une évaluation de sûreté de chaque installation portuaire. Il doit prévoir des dispositions pour les trois niveaux de sûreté qui sont définis. Le plan de sûreté doit être approuvé par le gouvernement dont le navire bat pavillon. EX : En France, il est approuvé par décret préfectoral et fait foi sur le plan international. Le RSO peut préparer le plan de sûreté d'une installation portuaire.

Ce plan doit être rédigé dans la langue de travail de l'installation portuaire, contrairement aux navires, le code n'affirme pas qu'il doit être, en plus de cette langue, au moins en espagnol, en français ou en anglais.

Le code prévoit d'une liste non exhaustive des informations qui doivent être dans le PFSP. Par exemple, il doit comprendre au moins des mesures visant à empêcher l'introduction, dans l'installation portuaire ou à bord du navire, d'armes, de substances dangereuses... Il doit comprendre également des mesures destinées à empêcher l'accès non autorisé à l'installation portuaire, aux navires amarrés dans l'installation portuaire et aux zones d'accès restreint de l'installation. Le plan doit aussi comporter des procédures d'évacuation en cas de menaces contre la sûreté ou d'atteintes à la sûreté.

Par exemple, dans le port d'Abidjan les mesures mises en place dans le plan de sûreté consistent en l'installation de clôtures, de vidéos protection, de systèmes

de cartes portuaire, d'éclairage de nuit, l'agent de sûreté a désiré poster des vigiles armés.

Chaque port a son application spécifique du code ISPS. Cela peut s'expliquer la différence des us et coutumes. Exemple, en France où il y a plusieurs ports il a été reconnu dans mon entrevue avec Monsieur Deroi responsable de la sûreté dans certaines installations portuaires au grand port de Marseille, que les mœurs entre le nord et le sud de la France sont différentes. Le contrôle est plus facilement accepté par les professionnels dans le nord de la France que dans le sud.

Le plan de sûreté de l'installation peut être combiné avec le plan de sûreté du port ou tout autre plan d'urgence portuaire. La collaboration de l'ASIP avec l'ASP mais aussi avec le SSO et le CSO est primordiale à la bonne application du plan de sûreté des installations portuaires mais aussi à la sûreté du navire.

Le plan de sûreté de l'installation portuaire est protégé contre tout accès et toute divulgation non autorisée.

Lorsque les plans de sûreté des installations portuaires sont arrivés à échéance, soit 5 ans après leur approbation. Les RSO ou l'Etat de l'installation portuaire doivent conduire de nouvelles évaluations pour aboutir à l'élaboration de nouveaux plans de sûreté ou à des modifications de l'ancien. Pour Pierre Marionnet, expert maritime, cet exercice permettait de « bien planter les limites et contours de l'installation portuaire et ses éventuelles ZAR, puis de définir plus précisément les moyens humains, organisationnels et matériels adaptés à chaque situation ».

Paragraphe 3 : les documents qui sanctionnent la certification, leur délivrance et leur vérification

A- Les documents

Les différents plans seront ensuite testés une première fois. Si cela est concluant et efficace, alors un certificat **international de sûreté du navire** sera délivré et valable pour **5 ans**.

Pour l'installation portuaire on lui délivrera **une déclaration ou un certificat de conformité** valable pour **5 ans** cependant avant ces 5 ans des exercices et tests sont pratiqués à deux ans et demi, aussi bien sur les navires que sur les installations portuaires.

B- Délivrance des certificats

La délivrance des certificats (ISSC, International Ship Security Certificat). Le certificat international de sûreté, d'une validité de cinq ans -mais qui dans certains cas peut être provisoire doit quant à lui être délivré après une visite initiale ou une vérification de renouvellement effectuée conformément aux dispositions de la section. Comme pour le plan de sûreté du navire, si le certificat doit en principe être délivré ou visé par l'Administration, un organisme de sûreté reconnu, agissant pour le compte de l'Administration, peut toutefois se voir confier cette tâche.

Ce certificat est nécessaire pour que puissent être effectués les contrôles. La règle 9 du chapitre XI-2 dispose ainsi que tout navire auquel le présent chapitre s'applique est soumis à un contrôle. Ce contrôle se limite à vérifier la présence à bord d'un certificat international de sûreté du navire ou d'un certificat international provisoire de sûreté du navire en cours de validité, délivré en vertu des dispositions du Code ISPS. En cas de durée de 6 mois maximum cette faveur ne sera accordée que dans certaines circonstances exceptionnelles, comme par exemple lorsqu'un navire battant le pavillon d'un Gouvernement contractant passe sous le pavillon d'un autre Gouvernement contractant (Code ISPS, Partie A, paragraphe 19.4)

C- En cas d'absence de certificat valable

En cas d'absence de certificat valable, des mesures de contrôle peuvent alors être imposées. Ainsi le navire peut être retardé ou retenu, ou même expulsé du port.

Désormais, les navires concernés par les dispositions du Code ISPS devront donc avoir en permanence à leur bord non seulement leur certificat international de sûreté, mais également leur plan de sûreté ainsi que leur fiche synoptique continuant, documents obligatoires sous peine de sanctions.

1- Les vérifications

En ce qui concerne les vérifications, tout navire concerné par le Code ISPS est en fait soumis à trois catégories de vérifications différentes. Tout d'abord, le fait que tout navire doit faire l'objet d'une vérification dite initiale, intervenant avant la mise en service du navire ou avant que le certificat prescrit ne soit délivré pour la première fois. Une vérification dite de renouvellement a ensuite lieu à des intervalles spécifiés par l'Administration mais ne dépassant pas cinq ans. Enfin, le navire doit se soumettre à une vérification intermédiaire, celle-ci intervenant entre la deuxième et la troisième date anniversaire du certificat. Toutes ces vérifications ont lieu afin de s'assurer notamment du bon fonctionnement de l'ensemble du système de sûreté du navire, ou tout simplement de son existence,

et elles sont effectuées par l'Administration ou par un organisme de sûreté reconnu.

C HAPITRE IV : LES NIVEAUX DE SURETE ET LEURS MESURES AINSI QUE QUELQUES RECOMMANDATIONS

Dans la mise en application des mesures de sureté, le code ISPS définit **trois** (03) niveaux de sureté assorti de mesures, allant du moins élevé (niveau 1) au plus élevé (niveau 3) et certaines recommandations

SECTION 1 : LES NIVEAUX DE SURETE ET LEURS MESURES

Paragraphe 1 : définition de niveau de sureté et les différents niveaux de sûreté

Le niveau de sûreté se définit comme le niveau critique de l'appréciation de la survenu d'un incident de sûreté. Ainsi, le code ISPS définit trois niveaux de sûreté que sont : le niveau 1, le niveau 2 et le niveau 3 ;

Les niveaux de sûreté s'appliquent aussi bien sur les navires, dans les installations portuaires ainsi que sur les plates-formes de forage de pétrole off-shore.

Paragraphe 2 : mesures prises à chaque niveau de sûreté pour les installations portuaires

A- Le niveau 1 : normal

Les mesures de sureté arrêtées par le SSO, CSO et le PFSO sont des mesures minimales ou presque pas de sûreté. Ici il n'y a presque pas de risque . Au niveau du port, toutes les entrées sont ouvertes et sont accessible à tous ceux qui ont un titre d'accès. Les activités maritimes et commerciales se déroulent normalement le jour comme de nuit. Au niveau des navires, Par exemple, il doit veiller à l'exécution de toutes les tâches liées à la sûreté du navire, contrôler l'accès au navire, contrôler l'embarquement des personnes et de leurs effets, surveiller les zones d'accès restreint pour s'assurer que seules les personnes autorisées y ont accès, surveiller les zones de pont et les zones au voisinage du navire, superviser la manutention de la cargaison et des provisions de bord et enfin veiller à ce que le système de communication de sûreté soit rapidement dis toutes les autorités chargées d'effectuer un quelconque contrôle ont accès sur présentation de leur titre d'accès au navire.

B- Le niveau 2 : renforcé

Le niveau 2 est le niveau de sûreté où les navires et les installations portuaires renforcent les mesures de sûreté en raison de l'existence d'un risque. C'est-à-dire les services se font de manière interrompue. Les mesures de sûreté arrêtées par le SSO, CSO et le PFSO sont des mesures additionnelles et inhabituelles pour la sûreté. Ici, il y a des risques élevés d'incidents de sûreté. Au niveau du port, toutes les entrées ne sont plus ouvertes et sont inaccessibles à tous ceux qui ont un titre d'accès. A certaines heures, le port est fermé pour risque élevé d'attentat. Les contrôles d'accès au port et aux navires deviennent plus corsés et plus poussés. Les véhicules entrant au port sont méticuleusement fouillés à la recherche de bombe ou d'explosifs. Les activités commerciales du port connaissent un fort ralentissement. Les agents de police et de gendarmerie se tiennent prêts pour toute riposte. Au niveau des navires, toutes les autorités chargées d'effectuer un quelconque contrôle n'ont plus presque plus accès au navire malgré la présentation de leur

C- Le niveau 3 : exceptionnel

Les questions de sûreté passent aux mains du commandant du navire. La surveillance du navire se fait de manière accrue et les agents de sécurité font des rondes 24h. Le niveau 3 se définit comme le niveau où les navires et les installations portuaires sont exceptionnellement exploités. C'est-à-dire que les services ne s'assurent plus. Le travail est quasiment à l'arrêt. La mesure arrêtée ici est la fermeture du port. Au niveau du port, toutes les entrées sont fermées. Les activités maritimes et commerciales s'arrêtent de jour comme de nuit. Au niveau des navires aucune autorisation d'entrée n'est délivrée.

Dans l'application du code ISPS certaines mesures de sûreté doivent être prises aussi bien sur les navires que dans les installations portuaires. Que se passe-t-il lorsque le navire et l'installation portuaire n'ont pas les mêmes niveaux de sûreté ?

La déclaration de sûreté

La Dos a essentiellement pour objet de s'assurer que le navire et l'installation portuaire, ou d'autres navires avec lesquels il y a interface, parviennent à un accord sur les mesures de sûreté qu'ils prendront chacun de leur côté conformément aux dispositions de leurs plans de sûreté respectifs. Avant d'entrer dans la zone portuaire, le navire doit prendre contact avec le port et s'aligner au niveau de sûreté de ce port, si son niveau de sûreté est supérieur à celui du navire. Dans le cas contraire le navire peut rester à son propre niveau de protection. Cela fait l'objet d'une déclaration de sûreté (Dos) qui définit les officiers de sûretés et les engagements respectifs pour mener à bien cette escale.

SECTION II : QUELQUES RECOMMANDATIONS DE SURETE

Les recommandations de sûreté se situent au niveau des entrées du port ainsi que dans les installations portuaires proprement dites.

Paragraphe 1 : au niveau des accès du port

Concernant les accès, la première mesure est d'identifier formellement à l'aide de moyens sophistiqués tous ceux qui ont accès au port et installations portuaires. Il s'agit aussi bien des hommes que des véhicules et engins roulants qui entrent au port ou dans une installation portuaire.

De plus tous les autres accès doivent être verrouillés même y compris les caniveaux d'évacuation d'eau usée. Les clôtures doivent faire au moins 2,5 m de hauteur avec des barbelés au-dessus. Les ports doivent sécuriser leur enceinte (clôtures conséquentes avec bordure de protection), réglementer les accès aux différentes zones, installer des caméras de télé-surveillance etc. Les accès par les voies d'eau doivent être effectivement et sérieusement contrôlés.

Paragraphe 2 : au niveau des installations portuaires

Dans le port et installation portuaire, il faut prévoir un bon système d'éclairage de tous les recoins non éclairés ou mal éclairés. Il faut aussi disposer tous les matériels sensibles tels que les bases de données du port et le cerveau du système informatique dans un endroit appelé zone d'accès restreint (ZAR) sous une forte surveillance policière et des agents de sécurité.

Il faut mettre sur pied un service important appelé point de contact ISPS ou PC ISPS. Ce service tenu par les agents de la Direction Générale des Affaires Maritimes et Portuaires a mission de recevoir toutes les informations relatives à la sûreté et de les diffuser en cas d'incident de sûreté.

Une autre recommandation des mesures de sûreté est de faire les exercices à bord des installations portuaires pour savoir s'il y a décalage entre le plan de sûreté et les nouvelles réalités car le plan doit être toujours actualisé. Il faut habituer les agents chargés de la mise en œuvre à des exercices pratiques de sûreté comme le demande le code ISPS.

Paragraphe 3 : au niveau du navire

- Concernant les accès du navire

Sur les navires, il faut toujours prévoir des agents de sécurité lorsque le navire est à quai pour des opérations commerciales. Lors d'une escale du navire au port, l'on doit s'assurer qu'une personne étrangère et n'ayant aucun lien avec le navire n'ait accès au navire jusqu'à son départ du port.

Il faut aussi éviter les passagers clandestins qui montrent que les entrées du port ne sont pas sécurisées et poreuses. Les navires doivent se doter de tous les équipements de sûreté prescrits, mettre en œuvre et à jour les plans de sûreté, veiller à réglementer les accès à bord et éviter d'embarquer les clandestins. L'embarquement des marchandises et des provisions doit être bien contrôlé .

-Au niveau de l'intérieur du navire

Sur le navire, il faut veiller à ce que certains endroits sensibles du navire ne soit pas accessible à tous les membres d'équipage, mais seulement au commandant et a l'officier chargé de l'application du code ISPS sur le navire le SSO.

Il faut aussi que les marchandises devant être embarquées ou débarquées face l'objet d'un contrôle strict et poussé a l'effet d'éviter les bombes qui peuvent être dissimulées. Une recommandation particulière est faite aux personnels navigants « en cas d'attaque terroriste ou de détournement, le personnel doit se « soumettre » aux ordres des agresseurs mais prendre secrètement des mesures pour déclencher le système d'identification et de signalement de l'incident de sûreté dont ils sont entrains d'être victimes ». Cette attitude permettra de limiter le nombre de victimes innocentes ainsi que les dégâts matériels.

Paragraphe 4 : Au niveau de la formation des personnels compétents

A / La formation des agents de sûreté

Le Code ISPS dispose que l'agent de sûreté de la compagnie et l'agent de sûreté du navire doivent posséder des connaissances et avoir reçu une formation. La partie B du Code ISPS vient compléter ces dispositions en recommandant notamment que CSO et SSO soient formés entre autres aux opérations relatives aux navires, aux ports et aux conditions de ces opérations ainsi qu'au traitement des informations confidentielles relatives de sûreté et de communications en matière de sûreté.

Le Code énumère une vingtaine de domaines dans lesquels l'agent de sûreté du navire et l'agent de sûreté de la compagnie doivent recevoir une formation afin d'acquérir les connaissances nécessaires.

Cette formation semble jusqu'à présent être essentiellement assurée par les RSO.

B / La formation du personnel de bord

Le Code ISPS distingue entre le personnel de bord chargé de tâches spécifiques en matière de sûreté et tous les autres membres du personnel de bord. Concernant

la seconde catégorie de personnel, le Code énumère une courte liste de connaissances de base que tout personnel de bord est censé avoir. Concernant ensuite le personnel de bord chargé de tâches spécifiques en matière de sûreté le Code énonce qu'il devrait avoir des connaissances suffisantes et être capable de s'acquitter des tâches qui lui sont confiées.

Ces connaissances suffisantes vont de la détection et de l'identification des armes et substances dangereuses aux méthodes de fouille des personnes, en passant par la connaissance des procédures et des plans d'urgence (un certain nombre de ces connaissances sont d'ailleurs censées être maîtrisées par le reste du personnel, comme par exemple en ce qui concerne la connaissance des procédures et des plans d'urgence).

C- Les problèmes liés à la responsabilité du capitaine

La règle 8 du chapitre XI-2 de la convention SOLAS, apporte des précisions quant à la position du capitaine vis-à-vis de la sûreté de son navire. Elle dispose ainsi que le capitaine ne doit pas être soumis, de la part de la compagnie, de l'affrètement ou de toute autre personne, à des pressions qui l'empêchent de prendre ou d'exécuter des décisions, qui selon son jugement professionnel, sont nécessaires pour maintenir la sécurité et la sûreté du navire.

C HAPITRE V : LES CONTROLES DE SURETE ET LES DIFFICULTES QUI ENTRAVENT LA CORRECTE APPLICATION DU CODE ISPS DANS CERTAINS PORTS

Le chapitre XI-2 sur les mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime prévoit à la règle n° 9 des contrôles en vue du respect des dispositions.

SECTION I : LES CONTROLES DE SURETE

Paragraphe 1 : Les agents désignés

Le code ISPS stipule que tout navire auquel s'applique la convention SOLAS et le code ISPS est soumis à un contrôle lorsqu'il se trouve dans le port d'un autre Gouvernement contractant ou lorsqu'il a l'intention d'y entrer. Ce contrôle est exercé par la DGAMP en Côte d'Ivoire.

Paragraphe 2 : Les renseignements exigés avant l'entrée du navire

Tout navire désirant rentrer dans le port d'un Etat partie doit 48 heures avant fournir les éléments suivants au point de contact ISPS géré par la DGAMP.

- Le certificat international de sûreté en cours de validité ;

- Le niveau de sureté auquel le navire est exploité ;
- La liste des dix derniers ports d'escale et le niveau de sureté auquel le navire a été exploité dans ces ports ;
- Les renseignements contenus sur la fiche synoptique continue ;
- L'heure d'arrivée au port ;
- La liste d'équipage ;
- La liste de toutes les marchandises abord ;
- La liste des passagers ;

Les renseignements ainsi fournis font ensuite l'objet d'une évaluation de la part des agents du point de contact ISPS afin d'en déceler des éventuelles anomalies et des non conformités.

Si après vérification, les agents du Point de Contact ISPS se rendent compte de l'existence de sérieuses anomalies, il peut être notifié au navire les raisons suivantes :

- Inspection du navire avant son entrée au port
- Refus d'entrée
- Autoriser le navire a entrée sous reserve de contrôle plus approfondis et dresser un rapport aux prochains ports d'escale et a l'Etat du pavillon.

Paragraphe 2 : Le déroulement du contrôle

Le contrôle porte essentiellement sur les conditions et mesures de sureté mises en place sur le navire. Certains documents sont contrôlés, il s'agit de :

- Le certificat international du navire
- Le registre des exercices
- Plan de sureté du navire
- Liste d'équipage
- Le certificat de compétence de l'agent de sureté du navire
- le certificat relatif au système d'alerte de sureté du navire
- la fiche synoptique continue

En plus des documents, les agents du contrôle peuvent vérifier certains éléments physiques :

- Les zones d'accès restreint
- L'enregistrement de tous ceux qui ont accès au navire
- Le verrouillage de certains accès au navire

Paragraphe 3 : Les mesures du contrôle

Si les résultats du contrôle montrent qu'il y a assez d'éléments conforme à la convention SOLAS et au Code ISPS, alors un rapport est dressé et le navire peut donc continuer sa route.

Si les résultats du contrôle montrent qu'il y a assez d'éléments non-conforme à la convention SOLAS et au Code ISPS, alors des mesures sont prises :

- Retarder le navire ;
- Retenir le navire ;
- Restreindre ses opérations y compris son déplacement ;
- Expulser le navire du port ;

SECTION II : LES DIFFICULTES QUI ENTRAVENT LA CORRECTE APPLICATION DU CODE ISPS

Certains assureurs n'assurent pas les ports qui ne sont pas ISPS ou ne permettent pas aux navires d'y aller, ce qui prouve l'importance et le succès du code. Selon L'OMI, au 1er juillet 2004 (date de son entrée en vigueur), 86% des navires concernés étaient certifiés et 69% des ports disposaient de plans de sûreté. Toutefois comme l'indique Pascal Polère « il existait encore un décalage entre les Etats, car à peine la moitié des ports maritimes africains étaient conformes au code ISPS et des ports des pays de l'Europe de l'Est et de Russie ne répondaient toujours pas à ses prescriptions ».

Dix-neuf ans après son entrée en vigueur, même si la première mise en pratique fut rapide, il existe encore de nombreuses difficultés liées à l'application du code dans certains ports et sur certains navires.

Selon un bulletin en ligne des gardes côtes des états unis, le port Security Advisory publier le 22 juin 2021, de nombreux ports africains ne parviennent toujours pas à respecter les dispositions du code ISPS. Ainsi les difficultés entravant la correcte application du code ISPS dans les ports surtout ceux d'Afrique sont nombreux. On peut les regrouper d'une part en difficultés financières et le manque de formation et d'autre part en difficultés liées à la corruption et à la culture.

SECTION 1 : LES DIFFICULTES FINANCIERES ET LE MANQUE DE FORMATION

Paragraphe 1 : difficultés financières

La mise en œuvre du code ISPS nécessite la mise en place de plusieurs structures à commencer par l'entrée des ports jusqu'au plan d'eau intérieure appelé bassin. Il s'agit entre autres de caméras infra-rouges, de structure de contrôle aux entrées

des ports, de système d'éclairage suffisant et de moyen de protection des ports tels les clôtures ou les barbelés pour ne citer que ceux-là.

L'insuffisance des ressources financières ne permet pas à certains ports d'acquiescer tous ce matériel. Certes une redevance ISPS est payée par les armateurs à leur touche des ports mais semble souvent insuffisant et mal utilisée. Cela veut dire que les mesures prescrites par le code ISPS sont coûteuses et donc nécessitent des investissements importants de la part des ports et surtout des ports d'Afrique.

En somme il faut retenir que les ports des pays pauvres ont des budgets très limités pour une mise en application correcte du code ISPS

Paragraphe 2 : les difficultés liées au manque de formation

Relativement à l'aspect humain le code ISPS prescrit la formation de tous les acteurs aux normes dudit code. Cela sous-entend que les acteurs mettant en application le code ISPS doivent tous être formés. Mais ces formations coûtent excessivement cher. L'expérience a montré que les entreprises de gardiennage privé communément appelé Virgile ne sont généralement pas formées. Cela fait que lorsque les vérificateurs de l'OMI ou les Gardes-côtes Américains arrivent, il y a toujours des écarts qui mettent les ports africains sur la liste noire et qui les empêchent d'avoir des liaisons directes avec certains pays tels les pays de l'union européenne et les USA

SECTION 2 : LES DIFFICULTES LIEES A LA CORRUPTION ET A LA CULTURE

Paragraphe 1 : difficultés liées à la corruption

La corruption est également un obstacle majeur à l'application efficace du code ISPS dans de nombreux ports surtout les ports des Etats en voie de développement. La corruption est un problème régulier dans plusieurs pays peut avoir un impact négatif sur l'application du code ISPS. Exemple un quelque'un peut se présenter à l'entrée d'un port muni de sac d'argent à remettre aux gardiens en vue de le laisser entrer sans contrôle dans l'enceinte d'un port pour y poser des explosifs sur des navires en escale

Paragraphe 2 : difficultés liées aux pratiques culturelles

Au plan culturel, il faut dire que certaines habitudes ne disparaissent pas de sitôt. C'est le cas en Afrique où certains acquis comme le droit d'aînesse peuvent obliger certains responsables à fermer les yeux sur l'application des mesures du code ISPS. Quelque'un peut-il refuser l'accès d'une installation portuaire à un grand frère qui ne dispose pas de titre d'accès au port ?

CONCLUSION

Au terme de notre module nous pouvons retenir que le code ISPS est aujourd'hui un instrument du transport maritime international. Les enjeux de l'application du code ISPS sont nombreux et divers et transfrontaliers. Retenons qu'à l'ère de la concurrence ardue entre les ports, le respect de l'application du code ISPS est un élément qui justifie à lui seul le choix d'un port par les armateurs et les compagnies maritimes.

Ainsi, les questions liées à la sûreté doivent intéresser tous les intervenants dans le secteur maritime. Les marins sédentaires sont aussi interpellés à faire observer les mesures de sûreté dans les différentes compagnies pour qui, ils travaillent car, du respect du code ISPS dépendra la survie économique des compagnies de transport, de manutention, de consignation, d'expertise, d'avitaillement, de transit, d'acconage, et de plusieurs autres métiers.

NB : Respectons donc le code ISPS pour la compétitivité de nos ports surtout des ports Africains face à la menace terroriste.