« Le personnel compétent chargé de la sûreté de l'installation portuaire doit avoir des connaissances et avoir reçu une formation, compte tenu des recommandations énoncées dans le Code ISPS. » (Art 18)
Cet ouvrage sert de guide d'accompagnement facile à lire du Code International de Sûreté des Navires et des Installations Portuaires (Code ISPS) pour la formation spécifique des agents de sûreté portuaire. Il contient une introduction aux opérations des navires et des ports, une description des rôles et responsabilités des intervenants en sûreté portuaire, l'identification des menaces et risques actuels, ainsi que les moyens disponibles et actions à prendre pour sécuriser les ports.

Guido Fallentheyn a navigué comme officier et capitaine à bord de navires-cargos et géré des ports en RDC et Tanzanie. Il a été pendant 15 ans directeur de la sûreté maritime pour un groupe mondial. Depuis l'application du Code ISPS en 2004, il a formé des centaines d'agents de sûreté en Afrique, au Moyen-Orient et en Europe.

9 786203 416374

FOR AUTHOR USE ONLY

Fallentheyn

ÉDITIONS UNIVERSITAIRES EUROPÉENNES

Guido Fallentheyn

Sûreté Portuaire

Guide pour le personnel des installations portuaires chargé de tâches liées à la sûreté

Imprint
Any brand names and product names mentioned in this book are subject to trademark, brand or patent protection and are trademarks or registered trademarks of their respective holders. The use of brand names, product names, common names, trade names, product descriptions etc. even without a particular marking in this work is in no way to be construed to mean that such names may be regarded as unrestricted in respect of trademark and brand protection legislation and could thus be used by anyone.

Cover image: www.ingimage.com

Publisher:
Éditions universitaires européennes
is a trademark of
Dodo Books Indian Ocean Ltd., member of the OmniScriptum S.R.L Publishing group
str. A.Russo 15, of. 61, Chisinau-2068, Republic of Moldova Europe
Printed at: see last page
ISBN: 978-620-3-41637-4

Copyright © Guido Fallentheyn
Copyright © 2021 Dodo Books Indian Ocean Ltd., member of the OmniScriptum S.R.L Publishing group

FOR AUTHOR USE ONLY

Avertissement

Le personnel compétent chargé de la sûreté de l'installation portuaire doit avoir des connaissances et avoir reçu une formation, compte tenu des recommandations énoncées dans le Code ISPS. (Art 18)

Le personnel de sûreté d'un port peut appartenir à différents types d'organisation : les services de sûreté publiques comme la Police, des services de sûreté privés comme des société de gardiennage ou des services de sûreté internes de l'autorité portuaire.

En plus de la formation de base en sûreté, spécifique à chaque type service, le Code International de Sûreté des Navires et des Installations Portuaires, requiert que le personnel chargé de tâches spécifiques liées à la sûreté d'un port possède certaines compétences et connaissances particulières.

Cet ouvrage sert comme un guide d'accompagnement facile à lire du Code International de Sûreté des Navires et des Installations Portuaires (ISPS), il ne remplace pas la formation de base nécessaire à effectuer les tâches comme agent de sûreté. Il couvre tous les sujets listés dans le cours modèle 3.24[1] de l'Organisation Maritime Internationale.

CO AUTHOR WANTED

Bien que les dispositions contenues dans ce livre aient été élaborées avec la contribution de praticiens internationaux de la sûreté maritime et sont basées sur de bonnes pratiques généralement reconnues, les pratiques suggérées ne sont pas les seuls moyens de mettre en œuvre les mesures de sûreté maritime. D'autres méthodes pour satisfaire aux exigences du Code ISPS peuvent être tout aussi appropriées et efficaces.

Il convient également de noter qu'en raison de la diversité des structures juridiques et administratives au sein des différents pays, les pratiques et procédures proposées dans le texte peuvent, si nécessaire, être modifiées pour s'adapter à ces structures.

[1] Security awareness training of port facility personnel with designated security duties; version 2018

FOR AUTHOR USE ONLY

TABLE DES MATIÈRES

Page

1 INTRODUCTION 1

2 OPÉRATIONS DE NAVIRES ET DE PORTS 3

2.1 INTRODUCTION AUX PORTS 3
2.2 LES PORTS ET LES NAVIRES 5
2.3 TYPES DE TERMINAUX 9
2.4 TYPES DE NAVIRES 17
2.5 QUI TRAVAILLE DANS LE PORT? 20
2.6 AMARRAGE 33

3 POLITIQUE DE SÛRETÉ MARITIME 36

3.1 CONVENTIONS INTERNATIONALES 36
3.2 APERÇU DES POINTS IMPORTANTS DU CODE ISPS 38
3.3 LÉGISLATION EUROPÉENNE 41
3.4 LÉGISLATION NATIONALE 43
3.5 DÉFINITIONS 44
3.6 INFORMATIONS SENSIBLES ET COMMUNICATIONS 46

4 RESPONSABLES DE LA SÛRETÉ 50

4.1 GOUVERNEMENTS CONTRACTANTS 50
4.2 ORGANISMES DE SÛRETÉ RECONNUS 50
4.3 LA COMPAGNIE MARITIME 51
4.4 LE NAVIRE 52
4.5 L'INSTALLATION PORTUAIRE 53

5 EVALUATION DE RISQUE 58

5.1 INSTRUMENTS D'ÉVALUATION 58
5.2 ENQUÊTES DE SÛRETÉ 59

6 ÉQUIPEMENT DE SÛRETÉ 66

6.1 ÉQUIPEMENTS ET SYSTÈMES DE SÛRETÉ 66
6.2 LIMITES OPÉRATIONNELLES 74
6.3 TEST, ÉTALONNAGE ET ENTRETIEN 77

7 IDENTIFICATION DES MENACES 79

7.1 RISQUES DE SÉCURITÉ PORTUAIRES 79
7.2 SIGNALISATION 80
7.3 LES MENACES ACTUELLES ET LEUR ÉVOLUTION 87
7.4 MÉTHODES DE FOUILLES ET INSPECTIONS 102
7.5 INSPECTION DU PORT 106

FOR AUTHOR USE ONLY

7.6 RECONNAISSANCE DES PERSONNES À RISQUE 108
7.7 CONTOURNEMENT DES MESURES DE SÛRETÉ..... 113
7.8 GESTION ET CONTRÔLE DES FOULES 114

8 ACTIONS POUR LA SÛRETÉ PORTUAIRE 117

8.1 ACTIONS REQUISES PAR NIVEAU DE RISQUES 118
8.2 MAINTIEN DE LA SÛRETÉ DE L'INTERFACE PORT/NAVIRE 126
8.3 FAMILIARITÉ AVEC LA DÉCLARATION DE SÛRETÉ 127
8.4 SIGNALISATION DES INCIDENTS DE SÛRETÉ..... 129

9 PLANS D'URGENCES, DRILLS ET EXERCICES..... 135

9.1 EXAMEN DES PLANS D'URGENCE..... 135
9.2 EXERCICES DE SÛRETÉ 135

10 ADMINISTRATION DE LA SÛRETÉ..... 138

10.1 CONFIDENTIALITÉ..... 138
10.2 GESTION DES INFORMATIONS..... 139
10.3 DOCUMENTATION..... 140

ABRÉVIATIONS..... 143

FOR AUTHOR USE ONLY

FOR AUTHOR USE ONLY

FOR AUTHOR USE ONLY

1 INTRODUCTION

Environ 80% du volume du commerce international de marchandises est transporté par voie maritime, et ce pourcentage est encore plus élevé pour la plupart des pays en développement.

Les événements dans le passé récent ont prouvé qu'aucun pays dans le monde n'est en sûreté contre les terroristes ou criminels. Les attentats terroristes ou attaques criminelles peuvent, quelles qu'en soient les motifs, survenir à tout moment et en tout lieu. Même l'industrie maritime ne peut pas échapper à ce fait.

Malheureusement, ce problème n'est pas nouveau dans le monde. Les États-Unis, l'Union Européenne ainsi que de nombreux autres pays ont déjà pris de nombreuses mesures pour protéger leurs citoyens et leurs moyens de transport.

Comme la chaîne de transport est aussi sûre que le maillon le plus faible, sa sûreté doit être absolument garantie à chaque point.

QUELQUES EXEMPLES

AUTHOR USE ONLY

1 ATTAQUE TERRORISTE - USS COLE

2 PIRATES - GOLFE D'ADEN

3 CYBER ATTAQUES

4TRAFIC D' OBJETS ILLICITES,

ENRICHISSEMENT D'ORGANISATIONS CRIMINELLES

L'Organisation Maritime Internationale (OMI), organisme des Nations Unies responsable de la sécurité maritime, a émis un certain nombre de règlements obligatoires et de recommandations qui constituent un cadre dans lequel la sécurité et la sûreté maritime peuvent être considérablement améliorés.

Ces règlements et recommandations sont documentés dans un accord international, le Traité International pour la Sécurité de la Vie en Mer (*SOLAS – Safety of Life at Sea*) et le Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires (*ISPS - International Ships & Port Facilities Security*).

Le Code ISPS contient des exigences détaillées liées à la sûreté maritime pour les gouvernements, les autorités portuaires et les compagnies maritimes. Il est destiné à permettre un meilleur suivi des flux de marchandises, de lutter contre la contrebande et répondre à la menace d'attaques terroristes. Le code a pris effet le 1er juillet 2004. **Les pays ne respectant pas le Code ISPS risquent d'être exclus du commerce international par voie maritime.**

En accentuant, entre autres aspects, les **mesures de sûreté minimales** pour les terminaux qui reçoivent des navires de commerce en voyages internationaux, les exigences en ce qui concerne **les compétences professionnelles** du personnel de sûreté ont aussi été fixées par le code ISPS.

FOR AUTHOR USE ONLY

Ce guide a été développé pour permettre au personnel de sûreté d'atteindre le niveau de connaissance décrit dans le Code ISPS. Cette connaissance est requise pour être autorisé à exercer des activités de sûreté dans les ports et sur les terminaux recevant des navires de mer.

Pour éviter que la sûreté devienne un argument concurrentiel entre les ports européens (« le moins cher, avec le minimum légal de mesures » contre « le plus sûr, mais ça a un coût », ...), l'Union Européenne oblige les Etats Membres à appliquer certaines dispositions supplémentaires[2] ; celles-ci sont également inclues dans de guide.

Finalement, comme l'anglais est le langage international prédominant à bord des navires, cette langue influence également le vocabulaire maritime dans les ports. Où pertinent, nous indiquons également les termes en anglais.

---

[2] Le Règlement Européen 725/2004 pour l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires et de la Directive Européenne 2005/65/CE relative à l'amélioration de la sûreté des ports.

2 OPÉRATIONS DE NAVIRES ET DE PORTS

2.1 INTRODUCTION AUX PORTS

Un port est une infrastructure construite par l'homme, située sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, et destinée à accueillir des bateaux et navires. Il existe des ports de toutes tailles pouvant accueillir un seul navire jusqu'à des plusieurs centaines.

5 PORT DE GRANDE TAILLE

La définition de port indique « destinée à accueillir des bateaux et navires ».

Y-at-il une différence entre les deux ? La réponse est Oui.

Le termes bateau et navire ne sont pas des synonymes, ils indiquent des embarcations spécifiques.

Un **bateau** est une embarcation susceptible de naviguer sur l'eau, principalement sur les voies de navigation intérieures ou sur des lacs.

6 BATEAUX

Un **navire** est une embarcation destinée à la navigation maritime, donc capable de naviguer **en toute sécurité** en haute-mer.

7 NAVIRE

Un port peut remplir plusieurs fonctions, mais doit avant tout permettre **d'abriter les navires,** en particulier pendant **les opérations de chargement et de déchargement**. Il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparations.

Le port est un lieu
de séjour pour les navires

FOR AUTHOR USE ONLY

2.1.1 L'IMPORTANCE DES PORTS DE MER

Le transport maritime est d'une importance primordiale pour l'économie mondiale. Environ 80 % des échanges commerciaux dans le monde sont réalisés par navire. Une perturbation prolongée des opérations portuaires aura un effet négatif très sensible sur le commerce, l'économie et le bien-être de la population locale.

Les ports de mer sont situés sur la côte d'une mer, d'un océan ou dans estuaire d'un fleuve se jetant à la mer ; ce sont souvent les ports principaux pour un pays ayant une façade maritime, accueillant les plus grands tonnages de cargaison.

Dans la partie « **TYPE DE PORTS** » vous trouverez plus de détails sur les différents ports.

Les ports sont généralement gérés par une autorité publique aussi appelée **AUTORITÉ PORTUAIRE**, qui est responsable pour l'infrastructure commune et l'accès.

Les **TERMINAUX** sont des parties d'un port où est exercée une activité spécifique, telle que la manutention des conteneurs ou le déchargement des hydrocarbures.

Les terminaux sont généralement installés sur des terrains donnés en concession par l'Autorité Portuaire à des sociétés commerciales. Ils sont gérés par un directeur des opérations (*Terminal Manager*).

Dans la partie « **QUI TRAVAILLE DANS UN PORT ?** », nous irons plus en détails sur les différentes fonctions.

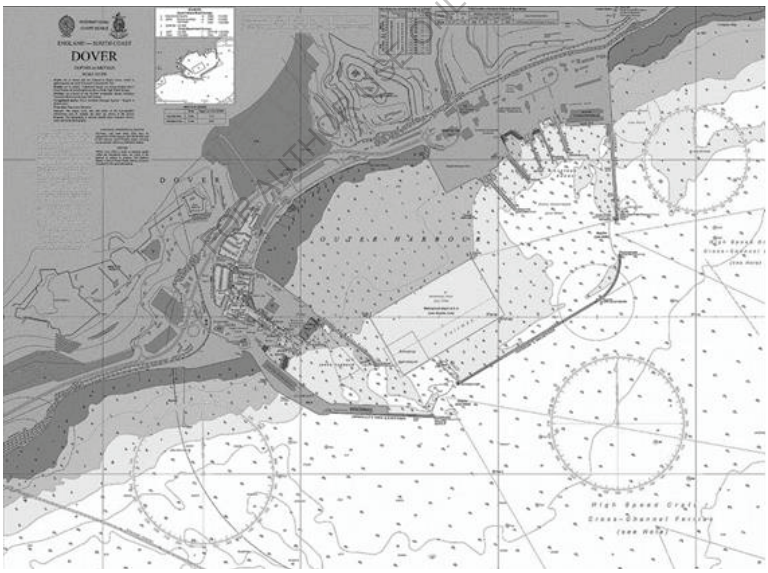
2.2 LES PORTS ET LES NAVIRES

2.2.1 INTRODUCTION

Un port est une infrastructure construite par l'homme, située sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, et destinée à accueillir des bateaux et navires.

D'autre part il existe des **ports à sec** installés en sus d'un port maritime ou fluvial comme lieu de stationnement de la cargaison portuaire, pour désengorger les ports avec des surfaces de stockage réduites. Ils sont reliés à une infrastructure de transport terrestre (route et/ou rail) et reçoivent les marchandises à l'importation (en attendant la finalisation des déclarations douanières) ou destinées à l'exportation (en attendant l'arrivé du navire).

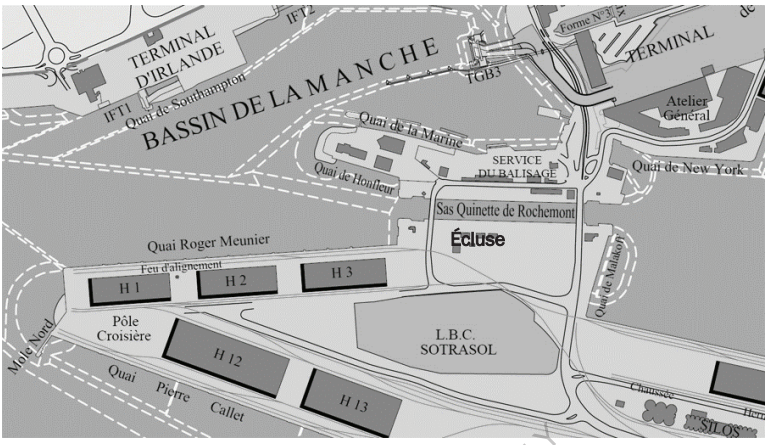
À l'opposé d'un mouillage[3] ou d'un havre consistant généralement en une rade protégée des vents dominants et des vagues par la terre, un port sera protégé par une ou plusieurs digues ou môles.



8 CARTE MARITIME DU PORT DE DOUVRES, AVEC MOLES

[3] Lieu sûr pour ancrer un navire.

Le port pourra être composé de plusieurs darses (ou bassins) donnant accès aux quais, de parties isolées par des écluses, de cales sèches ...



9 *ELEMENTS D'UN PORT – EXEMPLE DU HAVRE*

FOR AUTHOR USE ONLY

Le port peut nécessiter des dragages afin d'entretenir une profondeur suffisante pour garantir l'accès aux navires et doit être relié à d'autres moyens de transport (routier, ferroviaire, fluvial ...).

Des ports de toutes tailles existent, abritant de quelques barques à des milliers de navires ainsi que des **installations utilitaires** (par exemple : centrale électrique) **ou industrielles** de production (par exemple : raffinerie de pétrole).

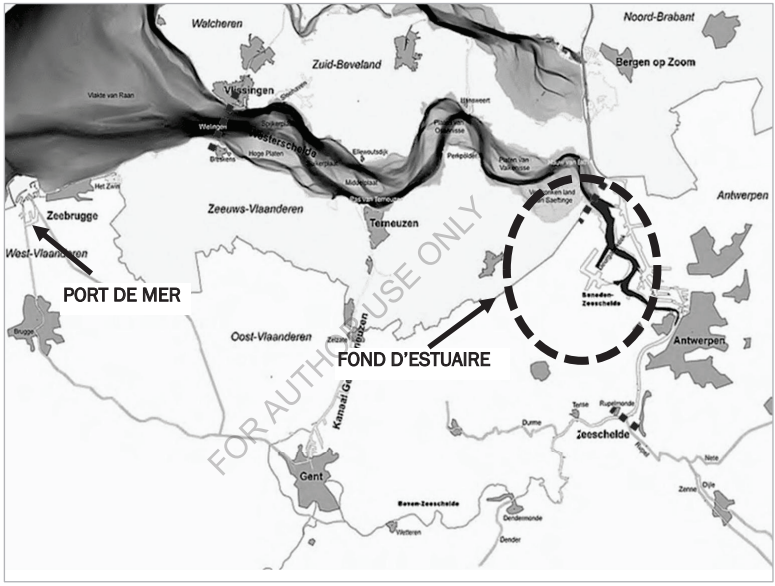
2.2.2 TYPES DE PORTS

Les ports peuvent être classés selon leur localisation, on distingue les ports maritimes, lacustres et fluviaux.

2.2.2.1 PORTS MARITIMES

Ils sont situés sur la côte d'une mer ou d'un océan ; ce sont souvent les ports principaux pour un pays ayant une façade maritime, accueillant les plus grands tonnages.

De nombreux ports maritimes sont traditionnellement implantés en fond d'estuaire, au niveau de la rupture de charge entre la navigation maritime et les autres modes de transports (y compris la navigation fluviale si le fleuve, plus en amont, est navigable), provoquant la naissance de villes-ponts importantes.



10 ANVERS, PORT DE FOND D'ESTUAIRE ET ZEEBRUGGE, PORT DE MER

Ces ports de fond d'estuaire sont par contre le plus souvent inadaptés à la navigation maritime moderne en raison des faibles tirants d'eau et de l'étroitesse des chenaux navigables permettant de remonter les estuaires, d'où la naissance d'avant-ports, souvent ports en eau profonde, situés le plus souvent à l'entrée de l'estuaire ou en côté du delta, qui peuvent accueillir les navires de grande taille et d'important tirant d'eau, en particulier les navires pétroliers et minéraliers, mais aussi les porte-conteneurs, les cargos, etc..

FOR AUTHOR USE ONLY

3 POLITIQUE DE SÛRETÉ MARITIME

3.1 CONVENTIONS INTERNATIONALES

En 1914, deux ans après le nauvrage du Titanic durant lequels 1 503 personnes ont péri, la première convention pour la sauvegarde de la vie en mer (SOLAS) fut établie. En 1958, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a été fondée, dont le premier objectif était de sauvegarder la sécurité de l'industrie maritime et, plus tard, la prévention de la pollution marine par les navires. L'OMI, comptant 174 États Membres, entretient des liens étroits avec les Nations Unies.

C'est à la suite des attentats terroristes du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis que la volonté d'établir une procédure internationale sur la sûreté des installations portuaires et des navires apparait. La possibilité qu'un navire puisse être pris pour cible potentielle par des terroristes, que ce navire soit le but de l'attentat (paquebot, pétrolier, gazier, etc.) ou simplement le vecteur (le navire pris d'assaut serait volontairement dirigé vers une infrastructure terrestre ou maritime) mène entre autres les États-Unis à proposer la création du code ISPS à l'Organisation Maritime Internationale.

FOR AUTHOR USE ONLY

3.1.1 SOLAS ET LE CODE ISPS

Le traité SOLAS pour sécurité de la vie en mer et son code ISPS pour la sûreté des navires et des installations portuaires se compose des éléments suivants :

- **Partie A :** les exigences obligatoires à tous les pays signataires.
- **Partie B** : les directives et bonnes pratiques

Sommairement, le Code ISPS :

- **Est une législation internationale, effective à partir du 1er Juillet 2004;**
- **Contient les exigences formulées pour les gouvernements, des navires et des installations portuaires ;**
- **Contient une partie A dont les règles sont obligatoires et**
- **Une partie B avec des recommandations** [8]

[8] Des règles de cette partie B sont également rendues obligatoires par certains pays comme les États-Unis et l'Union Européenne.

3.1.2 LES OBJECTIFS DU CODE ISPS

Le Code a les objectifs suivants:

1. Établir un **cadre international** pour détecter les menaces contre la sûreté des navires et des ports, prendre des mesures de sauvegarde contre les incidents de sûreté qui menacent les navires ou les installations portuaires utilisés dans le commerce international;
2. Établir les **rôles et responsabilités** respectifs des Gouvernements contractants, des administrations locales et des secteurs maritime et portuaire, aux niveaux national et international, pour garantir la sûreté maritime;
3. Garantir l'agrégation et l'**échange rapide** et efficace de renseignements liés à la sûreté maritime;
4. Prévoir **une méthode** pour procéder aux **évaluations de la sûreté** des navires et des ports en vue de l'établissement de plans et de procédures permettant de réagir aux changements des niveaux de risques, et
5. **Donner l'assurance** que des **mesures de sûreté** maritime adéquates et proportionnées sont en place dans les ports et à bord des navires.

FOR AUTHOR USE ONLY

Pour réaliser ces objectifs, le Code ISPS dicte un certain nombre d'exigences fonctionnelles. Ce sont, entre autres:

1. **Rassembler et évaluer des renseignements** concernant les menaces contre la sûreté et **échanger** ces renseignements avec les Gouvernements contractants appropriés (Membres de l'OMI);
2. Exiger le maintien de **protocoles de communication** à l'intention des navires et des installations portuaires;
3. **Empêcher l'accès non autorisé** aux navires et aux installations portuaires;
4. **Empêcher l'introduction d'armes**, de dispositifs incendiaires ou d'explosifs non autorisés à bord des navires et dans les ports;
5. Offrir un moyen de **donner l'alerte** pour réagir aux menaces contre la sûreté ou à des incidents de sûreté;
6. Exiger des **plans de sûreté** pour les navires et les installations portuaires, établis à partir des **évaluations de la sûreté**, et
7. Exiger **une formation, un entraînement et des exercices** réguliers pour garantir la familiarisation avec les plans et procédures de sûreté.

3.2 APERÇU DES POINTS IMPORTANTS DU CODE ISPS

Le Code ISPS s'applique aux types de **navires suivants** qui effectuent des **voyages internationaux** :

- **Navires à passagers,** y compris les engins à grande vitesse à passagers (hovercraft ...) ;

- **Navires de charge**, y compris les engins à grande vitesse à cargaisons, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, et les

- **Unités mobiles** de forage au large, et

Et aux **installations portuaires** fournissant des services à de tels navires qui effectuent des voyages internationaux.

FOR AUTHOR USE ONLY

Pour l'**Union Européenne**, les dispositions du Code ISPS sont également applicables pour des navires en **voyages intérieurs**[9].

Ceci devient logique lorsque l'on compare les voyages par mer « intérieurs » de Barcelone à Bilbao en Espagne, ou du Havre à Marseille en France, couvrant plusieurs milliers de kilomètres à un voyage « international » entre Douvres (Royaume Unis) et Calais (France), distants de 40 kilomètres uniquement.

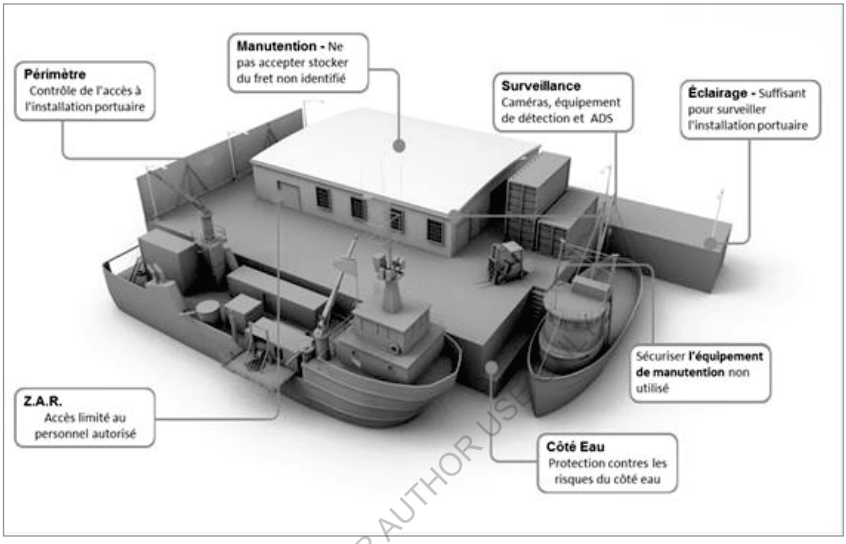
[9] Voyages où les points de départ et d'arrivée se situent dans le même pays.

FOR AUTHOR USE ONLY

5 EVALUATION DE RISQUE

5.1 INSTRUMENTS D'ÉVALUATION

Un contrôle permanent de la sûreté de l'installation portuaire est nécessaire afin d'assurer la sûreté des personnes, des biens et du commerce international.



50 LES ZONES A OBSERVER

FOR AUTHOR USE

Sur bases de l'analyse des incidents, des rapports quotidiens et des exercices … le PFSO pourra définir les vulnérabilités, actualiser son évaluation de risques et si nécessaire adapter le plan de sûreté.

Des contrôles fréquents de l'installation portuaire (les « enquêtes de sûreté ») sont nécessaires pour s'assurer de l'efficience du plan de sûreté et des procédures.

5.2 ENQUÊTES DE SÛRETÉ

Une bonne organisation de sûreté s'appuie sur les principes suivants :

Dissuader

- L'enceinte du port, la signalisation, les contrôles aux accès, l'éclairage ...
- Le risque de fortes pénalités en cas d'infraction.

Détecter

- Les systèmes de détection, caméras, ...
- Les rondes fréquentes du personnel de sûreté

Défendre

- La capacité d'intervenir rapidement suite à une détection
- La possibilité de faire sortir du port et si nécessaire arrêter les personnes suspectes par les services de police.

FOR AUTHOR USE ONLY

L'enquête de sûreté (ou inspection / ronde de contrôle) fait partie intégrante d'évaluation permanente de la sûreté de l'installation portuaire. Durant les rondes de contrôle, l'agent de sûreté contrôlera que les moyens pour dissuader, détecter et défendre sont bien en place. Il vérifiera et recueillera des informations sur les éléments suivants :

- Les entrées, sorties et autres ouvertures dans le périmètre, tous les accès réels et potentiels au port ; les portes, barrières, ... qui doivent être fermées / verrouillées le sont effectivement. Également les routes d'accès pour les services de secours et les chemins d'évacuation sont libres d'obstacles ;
- Toute tentative de franchir le périmètre, telle que des tas de palettes, conteneurs, ... placés le long de la clôture et pouvant faciliter l'escalade de l'enceinte du port.
- Toutes les personnes opérant dans le port peuvent légitimer leur présence ;
- Le bon fonctionnement et la bonne utilisation de l'équipement de sûreté (barrières, système de détection, ...) ; toutes les caméras de surveillance

sont opérationnelles, aussi bien de jour que de nuit, les images sont de bonne qualité ;

- Tous les postes de sûreté sont occupés, le personnel de sûreté est en nombre suffisant. Le personnel dispose de l'équipement nécessaire pour effectuer ses tâches de protection ;
- A l'intérieur du port les zones à accès réduit (Z.A.R.) sont clairement indiquées, leur accès n'est pas possible sans autorisation ; les portes, barrières, … qui doivent être fermées / verrouillées le sont effectivement ;
- Les clés / cartes d'accès en possession du service de sûreté, sont inventoriées, complets et le registre est à jour ;
- L'éclairage est suffisant pour une bonne surveillance, aussi de nuit et en cas de pluies ;
- Des odeurs suspectes ou des traces de coulage, pouvant indiquer des incidents possibles avec des produits dangereux.
- ….

Les agents de sûreté sont :
les yeux,
les oreilles,
le nez,
…
du PFSO dans **le port.**

FOR AUTHOR USE ONLY

Lors de ses rondes le personnel de sûreté devra prêter une attention particulière aux points suivants :

5.2.1 LA SÛRETÉ DES ACCÈS PHYSIQUES

La sûreté physique est une première barrière contre les menaces directes.

Vérifiez de façon régulière les **clôtures du périmètre** extérieur et des zones à accès restreint (ZAR).

Tout endommagement doit être rapporté le plus rapidement possible au PFSO et les réparations doivent être faites le plus rapidement possible par l'installation portuaire.

Tout objet (véhicule, conteneur, tas de palettes …) près des clôtures et pouvant faciliter une entrée / sortie illégitime de l'installation portuaire doit être signalé au PFSO et les mesures nécessaires pour atténuer le risque devront être prises (enlever, déplacer, …)

7.3 LES MENACES ACTUELLES ET LEUR ÉVOLUTION

7.3.1 PIRATERIE ET ATTAQUES À MAIN ARMÉE

60 PIRATE EN SOMALIE

La piraterie a été et est encore toujours un grand problème pour la navigation. Annuellement, de nombreux marins ont encore toujours à supporter une attaque de la part de pirates.

Dix annonces de tentatives d'attaques au cours d'une semaine choisie au hasard sont tout à fait normales.

Parfois, les pirates s'enfuient en emportant seulement de l'argent et des objets précieux, parfois le navire tout entier est volé ou une partie de l'équipage est pris en otage. Ces pirates de mer modernes se servent d'armes à feu automatiques.

Le détournement de navires, les demandes de rançons ou la vente de la cargaison exigent une préparation détaillée et les moyens nécessaires.

FOR AUTHOR USE ONLY

Qu'est-ce que la **piraterie** en fait ? Il est question de piraterie lorsque des navires sont attaqués en pleine mer par des personnes qui font aussi usage de bateaux.

Les attaques dans les eaux territoriales et dans les ports sont du **brigandage** maritime

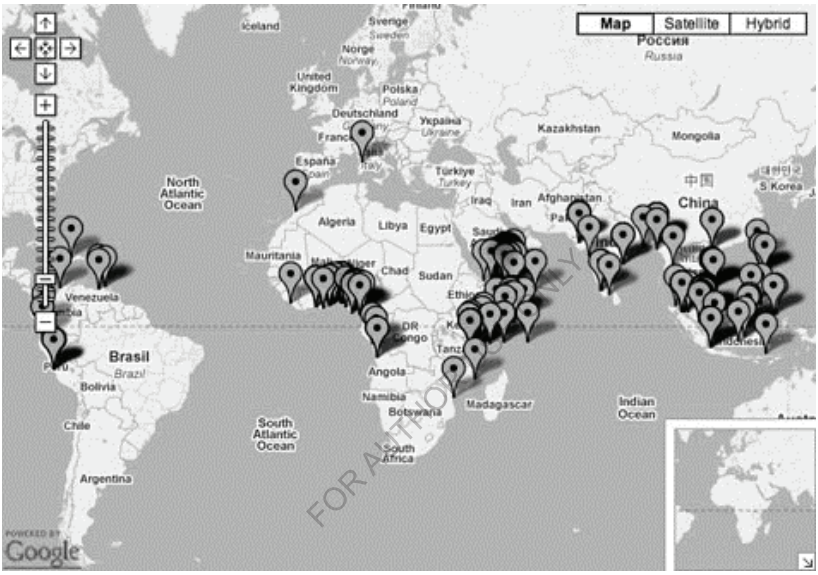
61 PROTECTION D'UN NAVIRE

La piraterie maritime peut être comparée au brigandage, avec cette différence que la piraterie maritime a lieu sur eau et non sur terre. La piraterie de mer est une sérieuse atteinte portée à l'idéal de la mare liberum, ce qui signifie de la mer libre qui est la propriété de toute l'humanité et est essentielle pour la circulation des peuples à travers le monde.

Cependant, par les agissements des pirates, ces mers deviennent dangereuses. Les pirates font apparaître clairement à quel point les navires sont vulnérables en pleine mer. La *mare liberum* est bel et bien libre, mais elle n'apporte pas de protection et certainement pas un sentiment de sécurité.

Les méthodes que les pirates de mer utilisent dépendent étroitement des possibilités que l'environnement offre. Sur les routes maritimes étroites le long desquelles les navires se déplacent lentement, des pirates munis d'un équipement primitif peuvent aussi réussir leur coup.

De plus, des eaux où se trouvent de nombreuses îles, rochers et récifs constituent un terrain de chasse idéal pour les pirates. Ils peuvent en effet se cacher facilement et utiliser ceux-ci comme base d'opérations pour leurs attaques.



62 Carte: endroits des attaques en 2020

Des attaques en pleine mer, en dehors des frontières territoriales, sont uniquement réservées aux pirates qui peuvent utiliser des bateaux rapides. Les meilleures possibilités pour la piraterie de mer sont offertes dans et autour des ports de mer. On souligne également la situation vulnérable des navires qui jettent l'ancre en mer, attendant d'être déchargés dans le port. Les navires qui sont dans le port sont aussi une cible facile pour les pirates ; ceux-ci peuvent, même sans utiliser d'embarcation propre, grimper à bord.

FOR AUTHOR USE ONLY

8 ACTIONS POUR LA SÛRETÉ PORTUAIRE

La partie A et surtout la partie B du code ISPS contiennent des recommandations d'actions détaillées pour les différents niveaux de risques (1, 2 ou 3)

Les points spécifiques sont :

1. L'accès à l'installation portuaire ;
2. Les zones d'accès restreint à l'intérieur de l'installation portuaire ;
3. La manutention de la cargaison ;
4. La livraison des provisions de bord ;
5. La manutention des bagages non accompagnés, et
6. Le contrôle de la sûreté de l'installation portuaire.

Le **plan de sûreté** devrait préciser le type d'action à entreprendre et les moyens à utiliser. Ci après quelques exemples ; cette liste est non-exhaustive.

Nous détaillons ci-après des actions recommandées pour chaque niveau de risque dans un cadre avec un pourtour différent.

FOR AUTHOR USE ONLY

Niveau 1 (Niveau minimal de risque)

.

Niveau 2

Niveau 3 (Niveau maximal de risque)

8.1.4 LA LIVRAISON DES PROVISIONS DE BORD

Dans le cas des navires qui utilisent régulièrement l'installation portuaire, il pourrait être opportun d'établir des procédures entre le navire, ses fournisseurs et l'installation portuaire portant sur la notification et la planification des livraisons ainsi que leur documentation. Il devrait toujours y avoir un moyen de confirmer que les provisions de bord présentées en vue de leur livraison sont accompagnées de la preuve qu'elles ont été commandées par le navire.

Niveau 1

1. Une inspection des provisions de bord ;
2. La notification préalable de la composition du chargement, des coordonnées du chauffeur et du numéro d'immatriculation du véhicule, et
3. Une fouille du véhicule de livraison.

L'inspection des provisions peut être effectuée par l'un ou l'autre ou tous les moyens ci-après :

- Examen visuel et physique, et
- Utilisation de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens.

FOR AUTHOR USE ONLY

Niveau 2

1. Une inspection détaillée des provisions de bord ;
2. Une fouille détaillée des véhicules de livraison ;
3. Une coordination avec le personnel du navire pour procéder à une vérification de la commande par rapport à la note de livraison avant l'entrée dans l'installation portuaire, et
4. Une escorte du véhicule de livraison à l'intérieur de l'installation portuaire.

Niveau 3

- Suspension des livraisons de provisions de bord

FOR AUTHOR USE ONLY

9 PLANS D'URGENCES, DRILLS ET EXERCICES

9.1 EXAMEN DES PLANS D'URGENCE

Pour garantir l'efficacité de la mise en œuvre des dispositions du plan de sûreté, des exercices devraient être effectués au moins une fois **tous les trois mois**. Ces exercices devraient porter sur des éléments individuels du plan.

Une fois par an un exercice complet sera organisé, comprenant la participation du PFSO avec les CSO & SSO des navires en port, les services de police, les services d'urgences, ...Plusieurs installations dans un port peuvent combiner cet exercice avec les Autorités Portuaires.

Ces exercices doivent tester les communications, la coordination, la disponibilité des ressources et l'intervention. Ces exercices peuvent :

1. Être menés en vraie grandeur ou en milieu réel ;
2. Consister en une simulation théorique ou un séminaire, ou
3. Être combinés avec d'autres exercices, tels que des exercices d'intervention d'urgence ou d'autres exercices de l'autorité de l'État du port.

FOR AUTHORISE ONLY

Ces exercices et entraînements périodiques visent à garantir que le personnel est compétent pour s'acquitter de toutes les tâches qui lui sont confiées en matière de sûreté, à tous les niveaux de risques et à identifier toute défaillance de l'organisation système de sûreté qu'il est nécessaire de rectifier.

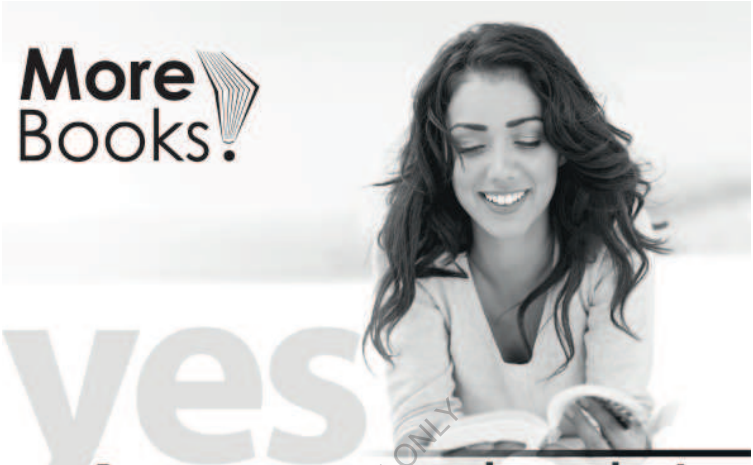
9.2 EXERCICES DE SÛRETÉ

Des exercices doivent être effectués une fois tous les 3 mois. Ces exercices devraient tester des éléments individuels du PFSP. La liste indicative ci-dessous des situations à considérer est prévue par l'OMI.

1. Accès non-autorisés, y compris la présence de passagers clandestins ;
2. Endommagement ou destruction d'une partie de l'installation portuaire ou d'un navire à quai, par exemple par des engins explosifs, incendies, sabotages ou vandalisme ;
3. Introduction d'armes ou de matériel de contrebande dans le port
4. Blocage des entrées portuaires, des écluses, des approches, etc.

FOR AUTHOR USE ONLY

More Books!



yes

I want morebooks!

Buy your books fast and straightforward online - at one of world's fastest growing online book stores! Environmentally sound due to Print-on-Demand technologies.

Buy your books online at
www.morebooks.shop

Achetez vos livres en ligne, vite et bien, sur l'une des librairies en ligne les plus performantes au monde!
En protégeant nos ressources et notre environnement grâce à l'impression à la demande.

La librairie en ligne pour acheter plus vite
www.morebooks.shop

KS OmniScriptum Publishing
Brivibas gatve 197
LV-1039 Riga, Latvia
Telefax: +371 686 204 55

info@omniscriptum.com
www.omniscriptum.com

FOR AUTHOR USE ONLY