

Faculté de Droit et de Sciences Politiques de Nantes

Mémoire du DEA de Droit Maritime et Océanique

LA SURETE MARITIME
ETAT DES LIEUX

Mémoire présenté et soutenu

Par

M. DELFAU Simon

(Septembre 2004)

Directeur de Mémoire : Pr. Patrick CHAUMETTE (Université de Nantes)

Co-directeur : Pr. Jean-Pierre BEURIER (Université de Nantes)

Année Universitaire

2003-2004

SOMMAIRE

INTRODUCTION

PARTIE I - LA SURETE MARITIME : UNE PLURALITE DE MESURES

CHAPITRE 1 - LES MESURES INTERNATIONALES OBLIGATOIRES : L'EXEMPLE DE L'OMI

Section 1 - L'élaboration des nouvelles mesures

Section 2 - Le contenu des nouvelles mesures

Section 3 - L'OMI et l'Union Européenne

CHAPITRE 2 - LES MESURES UNILATERALES : L'EXEMPLE DES ETATS-UNIS

Section 1 - L'élaboration des mesures américaines

Section 2 - Le contenu des mesures américaines

Section 3 - Les Etats-Unis et l'Union européenne

PARTIE II - LES CHANTIERS DE MISE EN OEUVRE DE LA SURETE MARITIME

CHAPITRE 1 - LES INSTALLATIONS PORTUAIRES : L'EXEMPLE DES PORTS FRANÇAIS

Section 1 - La notion d'installation portuaire en droit français

Section 2 - Les problèmes organisationnels

Section 3 - Les problèmes humains

CHAPITRE 2 - LES COMPAGNIES MARITIMES : L'EXEMPLE DES COMPAGNIES FRANÇAISES

Section 1 - Les problèmes organisationnels

Section 2 - Les problèmes humains

CONCLUSION

INTRODUCTION

Etudier la sûreté maritime en droit international, c'est se trouver immédiatement confronté à un paradoxe linguistique étonnant : Sûreté maritime se traduit par *maritime security*, sécurité maritime se décline en *maritime safety*.

Cette première difficulté, bien que n'aidant pas à la réconciliation avec la perfide Albion, illustre cependant bien les problèmes rencontrés dès lors que l'on souhaite appréhender la notion de sûreté maritime.

Comment définir en effet la sûreté maritime ?

Si l'on se réfère au dictionnaire¹, la sûreté se définit comme l'*éloignement de tout péril*. On dit ainsi d'un voyage effectué loin de tout péril qu'il a été effectué *en sûreté*.

Appliquée au domaine maritime, cette notion de sûreté désignerait donc le fait de pouvoir voyager en mer à l'abri de tout péril. Il se dégage donc de la notion de sûreté maritime une idée de protection contre les périls de la mer.

Mais encore faut-il préciser de quels périls il s'agit, car si la mer recèle effectivement de nombreux dangers, leurs formes sont des plus variées.

C'est pour cette raison qu'un parallèle doit alors être effectué entre les notions de sécurité maritime et de sûreté maritime, ces notions traitant toutes deux 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. Toutes deux ont ainsi pour finalité d'*« assurer la protection de la vie humaine en mer, des navires et des marchandises qui y circulent et l'environnement marin en général »*².

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

¹ Le petit Larousse illustré, 1998.

² PH. BOISSON, « La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime », *Le DMF*, n° 640, *Spécial saisie*, Septembre 2003, p.723.

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*³.

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, de vol à main armée, et de terrorisme.

Pour illustration non exhaustive, quelques manifestations de ces pratiques sont développées ci-après.

Concernant la piraterie, l'article 101 de la Convention de 1982 des Nations Unies sur le droit de la mer la définit comme « *tout acte illicite de violence ou de détention ou toute autre déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privés et dirigé contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ou dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat* ».

Si la piraterie n'est pas un phénomène nouveau, elle est devenue depuis une vingtaine d'année un problème international de premier plan, se manifestant dans diverses régions du monde, telles que l'Afrique de l'Ouest (Nigeria en particulier), le détroit de Malacca, la Mer de Chine méridionale, l'Indonésie, ou encore le Bangladesh, avec une intensité toujours croissante. Selon le centre de notifications des actes de piraterie du Bureau maritime international⁴, 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, sachant que le BMI estime qu'en moyenne une attaque sur deux n'est pas signalée⁵.

Par ailleurs, bien que les modes opératoires soient sensiblement les mêmes, la piraterie maritime ne doit cependant pas être confondue avec le vol à main armée en mer, phénomène qui lui aussi touche de plein fouet le transport maritime international. Alors que la piraterie ne prend place qu'en haute mer, le vol à main armée prend le plus souvent place près des côtes, dans les zones de mouillage, ou aux abords des ports, en fait dans tous les lieux où

³ Idem.

⁴ www.iccwbo.org/ccs/menu_imb_piracy.asp

⁵ Par peur notamment que suite à une attaque, l'enquête qui suivra ne perturbe le calendrier du navire, et que la prime d'assurance du propriétaire du navire n'augmente.

le navire est vulnérable du fait de son absence ou quasi-absence de vitesse, et donc pas en haute mer.

Enfin, on s'aperçoit que piraterie et terrorisme ne sont plus aussi différents qu'ils semblaient l'être, et qu'il peut par ailleurs exister entre eux des liens très étroits.

Si le terrorisme est un phénomène plus récent que la piraterie, les exemples qui démontrent la réalité de celui-ci ne manquent pas.

Un des épisodes les plus connus (1985) est sans doute celui de l'*Achille Lauro*, au cours duquel des terroristes palestiniens s'étaient rendus maîtres d'un paquebot et avaient tué un passager juif-américain. Des événements plus récents encore viennent souligner la réalité du phénomène terroriste maritime, tels que les attentats-suicides perpétrés en Septembre 2000 contre le destroyer américain *U.S.S Cole*, en octobre 2002 contre le supertanker français *Limburg*, ou encore l'attentat du mois de mai 2004 contre le terminal pétrolier de Bassora en Irak.

Bien que sous-tendues par des motivations a priori bien distinctes les unes des autres (les unes politiques, les autres vénales), terrorisme maritime et piraterie entretiennent pourtant des liens très étroits. En effet, il a été constaté que les « revenus » tirés de la piraterie ont de plus en plus souvent pour finalité de financer des actions terroristes. La piraterie servirait ainsi de source de financement pour de nombreux groupes terroristes⁶.

On se rend compte en fait que toutes les pratiques criminelles *dont la mer peut être le théâtre* entretiennent entre elles des liens plus ou moins étroits⁷.

Face à ces pratiques criminelles, dont les actes de piraterie et de terrorisme peuvent apparaître les plus frappants, la réglementation internationale était jusqu'à présent assez faible.

En matière de piraterie tout d'abord, suite à la résolution de l'ONU de 1982, l'OMI avait adopté une première résolution en 1983, puis une seconde en 1991, toutes deux demandant aux gouvernements de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir et réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée contre les navires (cette qualification de vol à main armée désignant les actes de piraterie commis ailleurs qu'en haute mer). Deux

⁶ C'est le cas par exemple des Tigres Tamouls, ce groupe armé agissant tant sur le plan pirate que terroriste.

⁷ Ainsi, entre le problème des clandestins et du terrorisme notamment. Le 18 octobre 2001, les autorités portuaires du port de Gioia Tauro, en Italie, ont découvert un passager clandestin dans un conteneur aménagé avec lit, toilettes, et eau. Cet homme possédait, faits plus inquiétants, un téléphone satellite, un ordinateur portable, et des badges d'accès et un certificat de mécanicien valables pour les aéroports JFK de New York, Newark et Los Angeles, entre autres.

circulaires étaient également publiées en 1993 par le Comité de la sécurité maritime, ces circulaires adressant aux gouvernements, armateurs, exploitants, capitaines de navires et équipages des recommandations pour faire face à la piraterie.

Quand on observe la situation actuelle, on constate que ces mesures n'ont toutefois pas suffi à éradiquer la piraterie.

En matière de terrorisme ensuite, les premières mesures datent de 1985, à la suite de l'épisode de l'*Achille Lauro*.

Dans le domaine de la prévention, le Comité de la sécurité maritime adopta notamment en 1986 une circulaire sur les mesures visant à *prévenir les actes illicites à l'encontre des passagers et des équipages à bord des navires*.

Puis, dans le domaine de la répression, une convention fut adoptée le 10 mars 1988. Cette convention est la convention SUA (*Suppression of Unlawful Acts*) pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime.

Mais comme dans le domaine de la piraterie, ces différents instruments préventifs et répressifs se sont révélés insuffisants⁸ pour assurer une réelle sûreté maritime.

Bien qu'en droit maritime il ne s'agisse pas d'un concept inconnu, la notion de sûreté maritime n'était donc jusqu'à ces dernières années que peu utilisée, au contraire d'autres secteurs, tel le domaine aérien, qui apparaît être beaucoup plus sensibilisé à ces questions de sûreté.

C'est notamment depuis les attentats du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis que la notion de sûreté maritime s'est alors réellement mise en place. Le 11 septembre 2001 a en fait eu un rôle de catalyseur, en provoquant l'activation d'une notion qui, si elle existait, n'était cependant pas suffisamment exploitée. En effet, bien souvent « *la mise en place de la règle juridique a besoin de l'événement pour être propulsée et mise en avant* »⁹.

Quand on sait que la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement estime à 5.8 milliards de tonnes, soit plus de 80 % du commerce mondial, le volume de marchandises acheminée en 2001, à bord de plus de 46000 navires desservant près de 4000 ports dans le monde entier¹⁰, on comprend les enjeux que représente aujourd'hui la

⁸ La Convention SUA de 1988 fait ainsi depuis 2002 l'objet d'une révision par l'OMI.

⁹ F. ODIER, Conférence sur la sûreté maritime, 31 mars 2004.

¹⁰ Rapport OCDE, Comité des Transports Maritimes de l'OCDE. *La Sûreté dans les Transports Maritimes : Facteurs de Risques et Répercussions Economiques*. Juillet 2003, p.7.

sûreté maritime, et donc l'urgence qu'il y a à mettre en place des mesures de prévention efficaces.

Une simulation effectuée en octobre 2002 par le Cabinet de conseil *Booz Allen Hamilton Inc.* a ainsi permis d'évaluer les coûts qui risqueraient de découler d'une crise terroriste dans le secteur maritime, en l'absence de mesures de sûreté efficaces. Selon cette simulation, l'ensemble des coûts s'élèverait, pour les seuls Etats-Unis, à près de 58 milliards de dollars US pour une crise d'une durée de trois mois environ.

Tout le défi des nouvelles mesures sera donc de réussir à mettre en place un système préventif efficace, afin de réduire autant que possible les pratiques criminelles à l'encontre du commerce maritime mondial. Par commerce maritime mondial, on n'entend d'ailleurs pas seulement le transport maritime stricto sensu, mais bien évidemment également le rôle essentiel joué par les ports maritimes dans la réalisation de ce commerce maritime mondial.

Il convient donc d'étudier dans un premier temps quelles sont aujourd'hui les mesures mises en œuvre dans le domaine de la sûreté maritime (I), pour dans un second temps s'intéresser aux chantiers de mise en œuvre de cette sûreté maritime (II).

Partie I
La sûreté maritime
Une pluralité de mesures

Les nouvelles règles de sûreté maritime ont ceci de particulier qu'elles sont nombreuses et que leurs origines sont très diverses.

En effet, toutes ces mesures ne sont pas systématiquement le fait d'institutions internationales ; certains Etats ont en effet décidé de mettre en place de façon unilatérale leurs propres mesures de sûreté.

Ainsi, si l'on trouve des mesures adoptées par l'ensemble des pays représentés à l'Organisation maritime internationale (OMI), d'autres résultent d'une démarche unilatérale et sont le fait des Etats-Unis.

Etudier la pluralité des mesures existant en matière de sûreté maritime nous conduira donc à examiner dans un premier temps les mesures internationales, puis dans un second temps celles adoptées par les Etats-Unis.

Chapitre 1

Les mesures internationales obligatoires

L'exemple des travaux de l'OMI

Au niveau international, de nombreuses organisations se sont mises au travail pour parvenir à mettre en place des mesures de sûreté efficaces dans le domaine maritime.

Ce fut ainsi le cas de l'Organisation mondiale des douanes (OMD), de l'Organisation internationale du travail (OIT), mais également de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Cependant, le travail le plus important a incontestablement été effectué par l'OMI, l'OMD et l'OIT coopérant d'ailleurs dans ce domaine de façon très étroite avec l'OMI. Des résolutions dans ce sens ont été adoptées en vue d'une coopération future avec les deux autres organisations¹¹.

L'accent sera mis ici essentiellement sur le cadre et le contenu des travaux réalisés par l'OMI dans le domaine de la sûreté maritime, ainsi que sur la nature des relations existant entre l'OMI et l'Union Européenne dans le domaine.

¹¹ Résolution 8 de la Conférence du 12 décembre 2002, *Renforcement de la sûreté en coopération avec l'Organisation internationale du travail* et Résolution 9 de la Conférence du 12 décembre 2002, *Renforcement de la sûreté en coopération avec l'Organisation mondiale des douanes*.

Section 1 - L'élaboration des nouvelles mesures

Le 20 novembre 2001, lors de sa vingt-deuxième session, l'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.924 (22), 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* »¹².

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 dispositions¹³, 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* »¹⁴.

¹² Avant-propos à la publication des amendements à la convention SOLAS.

¹³ La règle 5 du chapitre XI-1 impose ainsi à tous les navires d'avoir à leur bord une fiche synoptique continue, celle-ci visant à « fournir un dossier de bord des antécédents du navire en ce qui concerne les renseignements qui y sont consignés ». Cette fiche est délivrée par l'Administration à chaque navire autorisé à battre son pavillon, et elle doit contenir un certain nombre de renseignements obligatoires, tels que entre autres le nom du navire, son port d'immatriculation, ou encore le nom et l'(les) adresse(s) officielle(s) du ou des propriétaires inscrits.

¹⁴ Avant-propos à la publication des amendements à la convention SOLAS.

Assez dense, 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 du chapitre XI-2 de l'Annexe à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer*.

Les autres résolutions, quant à elles, traitent entre autres de la *Mise en œuvre rapide de l'identification et du suivi des navires à grande distance*¹⁵, ou encore de la *Promotion de la coopération et de l'assistance technique*¹⁶.

¹⁵ Résolution 10.

¹⁶ Résolution 5.

Section 2 - Le contenu des nouvelles mesures

Les nouvelles mesures de sûreté de l'Organisation maritime internationale distinguent la sûreté applicable aux compagnies maritimes et aux navires de celle applicable aux installations portuaires.

Paragraphe 1 - Les navires et les compagnies maritimes

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 tonneaux¹⁷, et enfin les unités de forage mobiles au large¹⁸.

L'emploi du terme navire dans ce mémoire sera donc assez restrictif, en se limitant à ces seules catégories de navires.

Les nouvelles dispositions concernent également les compagnies maritimes gérant ces différents types de navires.

Ces prescriptions internationales nouvelles vont ainsi entraîner des modifications à bord des navires (A), tandis que d'autres feront peser sur les compagnies de nouvelles obligations et responsabilités (B).

¹⁷ L'effectif de la flotte marchande mondiale (de plus de 1000tb) était estimé à 43 291 navires en 2001 par le *Lloyd's Register of Shipping*.

¹⁸ Code ISPS, Partie A, Art. 3.1.

A / Mesures entraînant des modifications à bord des navires

Trois innovations majeures ont été introduites dans la convention SOLAS suite à la réunion de décembre 2002, entraînant diverses modifications à bord du navire.

Ces nouvelles mesures tendent toutes vers un même but, à savoir la prévention de tout acte illicite sur le navire, par l'identification et la protection de celui-ci.

* Tout d'abord, depuis le 1^{er} juillet 2003, tous les navires à passagers et les gros pétroliers doivent être équipés de systèmes d'identification automatique (SIA, ou AIS, pour Automatic Identification System), les autres navires du commerce international devant en être équipés d'ici à décembre 2004. De tels systèmes d'identification ont pour but de fournir des renseignements non seulement sur le lieu où se trouvent les navires mais également sur leur destination et leur provenance. Une traçabilité physique des navires se met donc en place. Ces dispositions sont contenues dans la règle 19 du chapitre V modifié de la Convention SOLAS.

* Ensuite, un numéro unique d'identification devient obligatoire pour chaque navire. La règle 3 du chapitre XI-1 de la Convention SOLAS énonce que tous les navires doivent posséder un numéro unique d'identification, celui-ci devant être permanent, nettement visible et distinct de toute autre marque inscrite sur la coque¹⁹. Ce numéro d'identification est obligatoire pour tous les navires construits après le 1^{er} juillet 2004 ; pour tous les autres navires, le numéro d'identification doit être apposé au plus tard à la date de la première mise en cale sèche du navire prévue après le 1^{er} juillet 2004²⁰.

* Enfin, le navire doit posséder un système d'alerte de sûreté (SSAS). La règle 6 du nouveau chapitre XI-2 dispose que tous les navires construits après le 1^{er} juillet 2004 doivent en être équipés, tandis que les navires préexistants – navires à passagers, cargos rapides, navires-citernes transportant des produits chimiques, pétroliers et méthaniers de plus de 500tb devront en être équipés « *au plus tard à la date de la première visite de l'installation radioélectrique qui a lieu après le 1^{er} juillet 2004* »²¹. Ce SSAS permet au navire dont la sûreté est menacée de transmettre son alerte en toute confidentialité à une autorité compétente désignée par l'administration du pavillon. Le SSAS ne transmet cette alerte à aucun autre navire et ne donne pas non plus l'alarme à bord du navire. L'alarme est transmise uniquement à l'autorité compétente, charge ensuite à elle d'en « *informer immédiatement l'Etat (ou les Etats) à proximité duquel (ou desquels) le navire est actuellement exploité* »²².

¹⁹ Convention SOLAS, Chapitre XI-I, Règle 3, § 5.1.

²⁰ Convention SOLAS, Chapitre XI-I, Règle 3, paragraphe 4.

²¹ Convention SOLAS, Chapitre XI-2, Règle 6, paragraphe 2.3.4.

²² Convention SOLAS, Chapitre XI-2, Règle 6, paragraphe 2.3.4.

B / Mesures intéressant les compagnies maritimes

Le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS ainsi que le Code ISPS imposent de nouvelles obligations et responsabilités aux compagnies propriétaires ou exploitantes de navires. Au terme de ces nouvelles dispositions, et afin de pouvoir obtenir un certificat international de sûreté du navire, différentes opérations doivent être menées à bien par les compagnies maritimes.

Ainsi les compagnies doivent-elles désigner un agent de sûreté de la compagnie et un agent de sûreté du navire, lesquels devront recevoir une formation adaptée²³ (1).

Parallèlement, les compagnies doivent procéder à une évaluation de la sûreté de leurs navires et élaborer des plans de sûreté correspondant (2), plans qui seront par la suite approuvés par l'administration, laquelle délivrera alors un certificat international de sûreté du navire (3).

1 / La désignation d'agents de sûreté

La compagnie doit désigner un agent de sûreté de la compagnie, ainsi qu'un agent de sûreté pour chacun de ses navires.

a/ L'agent de sûreté de la compagnie (CSO, Company Security Officer).

En vertu du paragraphe 11 de la partie A du Code ISPS, « *la compagnie doit désigner un agent de sûreté de la compagnie* ». Si la compagnie a l'obligation de désigner un CSO, rien ne l'empêche d'en désigner plusieurs, à condition toutefois que « *les navires dont chaque personne [chaque agent de sûreté] s'occupe soient clairement identifiés* ».

Cet agent de sûreté, nouveauté du Code ISPS, sera alors responsable du respect des nouvelles règles de sûreté contenues dans la Convention SOLAS modifiée. La nouvelle réglementation internationale vient d'ailleurs préciser en son paragraphe 11.2 les diverses tâches et responsabilités de l'agent de la compagnie. Le Code ISPS en énumère treize²⁴, qui vont de « *l'organisation et de la réalisation d'une évaluation de la sûreté pour tous les*

²³ Code ISPS, Partie A, paragraphe 13.

²⁴ Code ISPS, Partie A, paragraphe 11.2.

navires à l'organisation de la formation pour les agents de sûreté des navires et des équipages »²⁵.

Une telle notion de représentation de la compagnie par un agent ad hoc n'est toutefois pas complètement nouvelle. Elle apparaît ainsi dans le Code ISM, celui-ci prévoyant la désignation d'un représentant de la compagnie à terre, chargé de surveiller les aspects « sécurité » et « prévention de la pollution » du navire²⁶.

b/ L'agent de sûreté du navire (SSO, Ship Security Officer)

Le paragraphe 12 du code ISPS dispose qu' « *un agent de sûreté du navire doit être désigné à bord de chaque navire*²⁷ ». Comme le dispose le Code ISPS, l'agent de sûreté du navire est en relation constante avec l'agent de sûreté de la compagnie.

La fonction de l'agent de sûreté du navire est assez conséquente, celui-ci devant s'assurer régulièrement non seulement du bon fonctionnement du système de sûreté à bord et de l'adéquation du plan de sûreté à la situation du navire, mais également de la formation des membres d'équipage en matière de sûreté, entre autres.

Il serait cependant mal venu de dire que la responsabilité de la sûreté du navire ne repose que sur l'agent de sûreté du navire. En effet, si celui-ci est responsable devant le capitaine de l'exécution à bord du plan de sûreté, le capitaine n'en conserve pas moins un rôle prépondérant, d'autant que le commandant du navire peut tout à fait être désigné par sa compagnie comme étant l'agent de sûreté du navire. Le Code ISPS dispose que « *la compagnie doit spécifier, dans le plan de sûreté du navire, que le capitaine a le pouvoir et la responsabilité absolus de prendre des décisions concernant la sécurité et la sûreté du navire et de solliciter l'assistance de la compagnie ou de tout Gouvernement contractant, selon que de besoin* »²⁸. Une telle responsabilité du capitaine pose d'ailleurs un certain nombre de problèmes, comme on l'étudiera plus tard.

On peut avancer que les dispositions du Code ISPS, en définissant de manière assez exhaustive les missions de ce personnel (agent de sûreté de la compagnie et du navire) expriment la volonté de cerner au plus près l'ensemble des composantes de la sûreté.

²⁵ Rapport OCDE, Comité des Transports Maritimes de l'OCDE. *La Sûreté dans les Transports Maritimes : Facteurs de Risques et Répercussions Economiques*. Juillet 2003, p.35.

²⁶ F. ODIER, conférence sur la sûreté maritime, 31 mars 2004.

²⁷ Code ISPS, Partie A, paragraphe 12.1.

²⁸ Code ISPS, Partie A, paragraphe 6.1.

2 / Évaluation et plan de sûreté du 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.

a/ L'évaluation de la sûreté du navire (SSA, Ship Security Assessment)

Véritable préalable à tout plan de sûreté en rapport du 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* »²⁹.

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

* Dans un premier temps, les mesures, procédures et opérations de sûreté existantes doivent être identifiées³⁰.

* Ensuite, les « *opérations essentielles de bord qu'il est important de protéger* » doivent être à leur tour identifiées et évaluées³¹.

* 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 priorité³².

* 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/ Le plan de sûreté du navire (SSP, Ship Security Plan)

Le Code ISPS prévoit trois niveaux de sûreté : 1, 2, et 3. Le plan de sûreté, obligatoire à bord de tout navire, doit prévoir des dispositions pour ces trois niveaux de sûreté.

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*

²⁹ Code ISPS, Partie A, paragraphe 8.1.

³⁰ Code ISPS, Partie A, paragraphe 8.4.1.

³¹ Code ISPS, Partie A, paragraphe 8.4.2.

³² Code ISPS, Partie A, paragraphe 8.4.3.

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 »³³, 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* »³⁴.

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 le 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* »³⁵.

Le respect de ces diverses dispositions est la condition sine qua non de 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 9.1.1 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 concerné³⁶.

3 / Vérification et délivrance des certificats

Le paragraphe 19 de la Partie A du Code ISPS impose que tout navire auquel s'applique le Code ISPS fasse l'objet de vérifications et qu'un certificat international de sûreté soit délivré.

³³ Code ISPS, Partie A, paragraphe 9.4.1.

³⁴ Code ISPS, Partie A, paragraphe 9.4.4.

³⁵ Code ISPS, Partie A, paragraphe 2.5.

³⁶ Code ISPS, Partie A, paragraphe 9.2.1.

a/ 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 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 »³⁷.

Enfin, le navire doit se soumettre à une vérification intermédiaire, celle-ci intervenant « entre la deuxième et la troisième date anniversaire du certificat »³⁸.

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.

b/ La délivrance des certificats (ISSC, International Ship Security Certificate)

Le certificat international de sûreté, d'une validité de cinq ans -mais qui dans certains cas peut être provisoire³⁹- doit quant à lui être délivré « après une visite initiale ou une vérification de renouvellement effectuée conformément aux dispositions de la section 19.1 »⁴⁰

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 tâche⁴¹.

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 limitant 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

³⁷ Code ISPS, Partie A, paragraphe 19.1.2.

³⁸ Code ISPS, Partie A, paragraphe 19.1.3.

³⁹ Un certificat international provisoire de sûreté ne sera valide que pour une durée de 6 mois maximum et ne sera accordé 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).

⁴⁰ Code ISPS, Partie A, paragraphe 19.2.1.

⁴¹ Code ISPS, Partie A, paragraphe 19.2.2.

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 continue, documents obligatoires sous peine de sanctions.

Paragraphe 2 - Les installations portuaires

Le Code ISPS concerne dans le monde pas moins de 15000 installations portuaires⁴², c'est dire si les mesures décidées à l'OMI sont d'importance.

Tout comme les compagnies maritimes et les navires, les installations portuaires font donc elles aussi l'objet d'importantes mesures dans la Convention SOLAS modifiée, et tout particulièrement dans le Code ISPS.

Au sens de la Convention, une installation portuaire « désigne un emplacement, tel que déterminé par le Gouvernement contractant ou par l'autorité désignée, où a lieu l'interface navire/port »⁴³.

L'installation portuaire est donc entendue comme lieu de contact entre le navire et le port. La Convention ne s'intéresse pas ici aux seules structures portuaires mais plus précisément à la relation de ces dernières avec les navires⁴⁴ (les navires étant les navires précédemment définis, effectuant du commerce international). Cette interface navire/port, désigne ainsi selon la Convention « les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes, de marchandises, ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire »⁴⁵. La sûreté des installations portuaires, donc la sûreté de l'interface navire/port, est un élément très important, d'aucuns considérant que la sûreté des navires s'amointrie au fur et à mesure que ceux-ci se rapprochent de la côte⁴⁶, et a fortiori quand les navires se trouvent à

⁴² R. JUHL, « ISPS – Viewpoints from the bridge », *BIMCO.BULLETTIN*, volume 99, n° 1, Février 2004, p.16.

⁴³ Convention SOLAS, Chapitre XI-2, Règle 1, paragraphe 1.9.

⁴⁴ La sûreté des zones portuaires proprement dites fera l'objet de travaux ultérieurs entre l'OMI et l'OIT (préambule du Code ISPS).

⁴⁵ Convention SOLAS, Chapitre XI-2, Règle 1, paragraphe 1.8.

⁴⁶ Commandant ARDILLON, commandant du Limburg, pétrolier français ayant fait l'objet d'une attaque terroriste en Octobre 2002, au large du Yémen. AFDM, 28 novembre 2002.

proximité ou au sein même des installations portuaires⁴⁷, les navires se trouvant à vitesse réduite voire même à l'arrêt⁴⁸.

Les nouvelles mesures s'appliquant aux installations portuaires sont en fait assez proches de celles s'appliquant aux navires.

En effet, les installations portuaires recevant des navires de commerce international sont tenues de désigner un agent de sûreté de l'installation portuaire, lequel, tout comme le personnel compétent, devra recevoir une formation adaptée⁴⁹ (A). De la même manière, les installations portuaires vont également faire l'objet d'évaluations de la sûreté et des plans de sûreté seront élaborés (B), mais afin d'être apte à fonctionner aux trois niveaux d'alerte de sûreté définis par la nouvelle réglementation internationale (C).

A / L'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO/ASIP)

Afin d'assurer la mise en place et la coordination de toutes les mesures de sûreté au sein de l'installation portuaire, le Code ISPS prévoit, comme pour les navires, la création d'un poste ad hoc en exigeant que soit désigné dans chaque installation portuaire⁵⁰ un agent de sûreté de l'installation portuaire.

Le Code énumère une liste non exhaustive de tâches et de responsabilités incombant à l'agent de sûreté de l'installation portuaire.

Ce dernier doit ainsi « *veiller à l'élaboration et à la mise à jour du plan de sûreté de l'installation portuaire* »⁵¹ et mettre en oeuvre ce plan, notamment en procédant à des exercices⁵².

De plus, l'agent de sûreté de l'installation portuaire doit « *coordonner la mise en œuvre du plan de sûreté de l'installation portuaire avec le ou les agent(s) de sûreté compétent(s) de la compagnie et du navire* »⁵³. On retrouve bien ici l'idée de l'interface navire/port. L'agent de sûreté de l'installation portuaire va donc servir d'intermédiaire entre le port et les navires qui s'y rendent ; il sera le représentant du port pour tout ce qui touche aux connexions de ce dernier avec les navires.

⁴⁷ M. LE BIHAN GUENOLE, « Sûreté maritime et terrorisme », *Revue Scapel*, juillet août septembre 2003, p.86.

⁴⁸ « Il faut à un navire au mouillage, entre 10 et 20 minutes pour démarrer son moteur, le même temps pour lever l'ancre, 30 à 60 minutes pour avoir la vitesse et être manoeuvrant ». Commandant Ardillon, AFDM, 28 novembre 2002.

⁴⁹ Code ISPS, Partie A, paragraphe 18.

⁵⁰ Code ISPS, Partie A, paragraphe 17.1.

⁵¹ Code ISPS, Partie A, paragraphe 17.2.2.

⁵² Code ISPS, Partie A, paragraphe 17.2.3.

⁵³ Code ISPS, Partie A, paragraphe 17.2.9.

Enfin, ce sera également à lui de s'assurer que l'installation portuaire prend les mesures correspondant aux niveaux de sûreté établis par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel elle est située.

B / Evaluation et plan de sûreté de l'installation portuaire

L'installation portuaire doit faire l'objet d'une évaluation de sûreté (1), et un plan de sûreté de cette installation doit être établi (2).

1 / L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire (PFSA, Port Facility Security Assessment)

Une telle évaluation est à la charge du Gouvernement contractant sur lequel est située l'installation portuaire⁵⁴. 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 ISPS⁵⁵, à la condition que par la suite le Gouvernement contractant passe en revue et approuve une telle évaluation⁵⁶.

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* »⁵⁷ à « *l'identification des points faibles, y compris les facteurs humains, de l'infrastructure, des politiques et des procédures* »⁵⁸, 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* »⁵⁹.

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* »⁶⁰.

⁵⁴ Code ISPS, Partie A, paragraphe 15.2.

⁵⁵ Code ISPS, Partie A, paragraphe 15.2.

⁵⁶ Code ISPS, Partie A, paragraphe 15.2.1.

⁵⁷ Code ISPS, Partie A, paragraphe 15.5.1.

⁵⁸ Code ISPS, Partie A, paragraphe 15.5.4.

⁵⁹ Code ISPS, Partie A, paragraphe 15.5.2.

⁶⁰ Code ISPS, Partie A, paragraphe 15.4.

Du fait de l'importance des éléments traités dans l'évaluation, le rapport issu de celle-ci devra donc être « *protégé contre tout accès ou toute divulgation non autorisée* »⁶¹.

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.

2 / 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* »⁶². 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* »⁶³. 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* »⁶⁴, mais également « *l'identification de l'agent de sûreté de l'installation portuaire* »⁶⁵, 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* »⁶⁶

La nouvelle réglementation internationale mise donc beaucoup sur la mise en place d'une prévention la plus efficace possible.

⁶¹ Code ISPS, Partie A, paragraphe 15.7.

⁶² Code ISPS, Partie A, paragraphe 16.1.

⁶³ Code ISPS, Partie A, paragraphe 16.5.

⁶⁴ Code ISPS, Partie A, paragraphe 16.3.1.

⁶⁵ Code ISPS, Partie A, paragraphe 16.3.10. Une telle mesure existe aussi pour les plans de sûreté du navire, s'agissant de l'identification de l'agent de sûreté de la compagnie.

⁶⁶ Code ISPS, Partie A, paragraphe 16.3.14.

Autre point de concordance avec les dispositions relatives aux navires, un organisme de sûreté reconnu peut préparer le plan de sûreté de l'installation portuaire, en lieu et place de l'installation portuaire elle-même⁶⁷. Quelque soit l'organisme ayant eu à préparer le plan de sûreté, il revient néanmoins toujours à l'Administration d'approuver au final le plan en question. Le code ISPS dispose ainsi que le plan de sûreté de l'installation portuaire doit être approuvé par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située.⁶⁸

C / Aptitude à fonctionner aux trois niveaux de sûreté

L'installation portuaire doit tout d'abord être apte à adapter son niveau de sûreté en fonction de celui en vigueur dans l'Etat sur le territoire duquel elle est située⁶⁹. Le Code ISPS dispose sur ce point qu'« *une installation portuaire est tenue de prendre des mesures correspondant aux niveaux de sûreté établis par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel elle est située* »⁷⁰. A titre d'exemple, si en France le plan Vigipirate est déclenché et qu'un certain niveau de sûreté est mis en place, les installations portuaires devront alors s'y conformer.

En plus de cette adaptation obligatoire au niveau de sûreté choisi par l'Etat sur le territoire duquel se trouve l'installation, le Code impose également qu'au niveau de sûreté 3, les installations portuaires suivent et exécutent toutes les consignes de sûreté spécifiées par cet Etat.

D'autre part, l'installation portuaire peut également avoir à adapter son niveau de sûreté en fonction des navires. Le Code ISPS dispose ainsi que « *lorsqu'un agent de sûreté de l'installation portuaire est informé qu'un navire applique un niveau de sûreté supérieur à celui de l'installation portuaire, cet agent le notifie à l'autorité compétente, se met en rapport avec l'agent de sûreté du navire et coordonne les mesures appropriées, si nécessaire* »⁷¹.

En fonction des différents niveaux de sûreté, le Code ISPS énumère une liste d'activités que les installations portuaires doivent exécuter, « *par le biais de mesures appropriées* ». Ces activités consistent par exemple à « *utiliser des patrouilleurs pour*

⁶⁷ Code ISPS, Partie A, paragraphe 16.1.1.

⁶⁸ Code ISPS, Partie A, paragraphe 16.2.

⁶⁹ Les trois niveaux de sûreté prévus par le Code ISPS ont d'ailleurs été adaptés aux cinq niveaux de Vigipirate. Le niveau 1 ISPS correspond ainsi au niveau blanc Vigipirate, le niveau 2 aux niveaux jaune et orange et le niveau 3 enfin correspond lui aux niveaux rouge et écarlate.

⁷⁰ Code ISPS, Partie A, paragraphe 14.1.

⁷¹ Code ISPS, Partie A, paragraphe 14.6.

renforcer la sûreté côté mer»⁷² (niveau 2), ou encore à «*évacuer toute ou partie de l'installation portuaire*»⁷³ (niveau 3).

Toute la difficulté pour les installations portuaires réside dans le fait que lorsqu'elles passent d'un niveau de sûreté à l'autre, elles doivent veiller à ce que cela entraîne le moins de perturbations possibles. Selon le Code ISPS, «*les mesures et procédures de sûreté doivent être appliquées dans l'installation portuaire de manière à entraîner le minimum de perturbations ou de retards pour les passagers*».

⁷² Code ISPS, Partie B, paragraphe 16.19.6.

⁷³ Code ISPS, Partie B, paragraphe 16.20.7.

Section 3 - L'OMI et l'Union Européenne

Dans le domaine de la sûreté maritime, la collaboration de l'OMI et de l'Union européenne est étroite.

Le 21 janvier 2004, une réunion s'est tenue entre Loyola de Palacio, vice-présidente de la Commission européenne responsable de l'énergie et des transports, et Efthimios E. Mitropoulos, secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI). Suite à cette réunion, la Commission européenne et l'OMI se sont engagées à renforcer leur coopération en matière de sécurité et de sûreté maritimes. Mme de Palacio a ainsi souligné le rôle de l'UE dans la définition de normes mondiales de sûreté maritime, par l'intermédiaire de l'OMI, ainsi que dans leur mise en application concrète au sein de l'Union élargie, avec l'assistance technique de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)⁷⁴.

Véritable écho à cette réunion, l'importance du règlement (CE) du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004⁷⁵ relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires doit être soulignée. Par ce règlement, l'Union européenne vient transposer en droit européen la nouvelle réglementation internationale élaborée à l'Organisation maritime internationale. L'article 3 du règlement dispose ainsi dans son deuxième paragraphe qu' « *en ce qui concerne le trafic maritime international, les Etats membres appliquent, au 1er juillet 2004, dans leur intégralité les mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime de la convention SOLAS et la partie A du code ISPS, dans les conditions et pour les navires, compagnies et installations portuaires visés dans les dits textes* ».

Néanmoins, cette transposition va un peu plus loin que ce qui était originellement prévu par l'OMI. En effet, concernant notamment le Code ISPS, alors que l'OMI l'avait scindé en deux parties A et B, respectivement obligatoire et facultative, l'Union européenne rend elle ces deux parties largement obligatoires. Du statut de simples recommandations les dispositions de la partie B du Code ISPS passent donc pour la plupart d'entre elles au statut d'obligations. Comme le dispose le règlement, « la partie B du code ISPS comporte certaines recommandations dont l'application devrait être rendue obligatoire au sein de la

⁷⁴ www.europa.eu.int.

⁷⁵ Règlement (CE) No 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004, *Journal officiel de l'Union européenne*, 22 avril 2004.

Communauté »⁷⁶. Tout au long du règlement sont alors énumérées les recommandations du Code ISPS qui doivent être considérées comme obligatoires par les Etats membres.

La France n'a cependant pas attendu ce rappel de l'Union européenne, et les amendements à la convention SOLAS et le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires ont été introduits en droit français par le truchement du décret n° 2004-290 du 26 mars 2004⁷⁷.

⁷⁶ Règlement (CE) No 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004, *Journal officiel de l'Union européenne*, 22 avril 2004, considérant 8.

⁷⁷ Décret n° 2004-290 du 26 mars 2004 portant publication des amendements à l'annexe à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ensemble un code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS), adoptés à Londres le 12 décembre 2002, publié au *J.O n° 75* du 28 mars 2004.

Chapitre 2

Les mesures unilatérales **L'exemple des Etats-Unis**

Les Etats-Unis ont développé dans le domaine maritime une législation sécuritaire d'importance. Leur élaboration et leur contenu méritent d'être observés, tout comme d'ailleurs les relations entretenues entre Etats-Unis et l'Europe sur la question de la sûreté maritime.

Section 1 - L'élaboration des mesures américaines

Décontenancés par les attentats du 11 septembre 2001, les Etats-Unis ont développé depuis lors une législation sécuritaire très importante, et ceci dans des domaines très variés, allant du transport aérien au transport maritime, en passant par tout un panel de dispositions relatives à la sécurité intérieure (telles le *Patriot Act* du 31 octobre 2001). Afin de coordonner au mieux ces diverses nouvelles règles, un département de la sûreté intérieure a été créé (*Department of Homeland Security*) le 1^{er} mars 2003, afin de chapoter le travail des 22 agences fédérales compétentes en matière de sûreté.

Suite aux attentats du 11 septembre 2001, en réalisant que plus de 50 % de toutes leurs importations arrivaient par l'intermédiaire de conteneurs -soit un total de près de 16 millions de conteneurs annuels- et que seulement 1,2 % de l'ensemble de ces conteneurs étaient contrôlés, les Etats-Unis, jugeant le danger d'une attaque maritime plus présent encore que celui d'une attaque aérienne⁷⁸, ont alors adopté dans ce domaine de nombreuses mesures. Si la plus médiatisée de ces mesures (dans la doctrine française) est sans doute la *Container Security Initiative* (CSI), il ne faut pas pour autant en oublier les autres mesures existantes, car elles ont toutes des répercussions sur le commerce international.

⁷⁸ “*The Department of Homeland Security has clearly identified a maritime threat as being greater than an aviation one*”, S. SPEARES: « Will shipping industry hit ISPS deadline? », in *Lloydslist.com*, 20/08/2003.

Section 2 - Le contenu des mesures américaines

Les Etats-Unis ont instauré deux types de mesures, les unes d'application obligatoire, les autres d'application volontaire.

Paragraphe 1 - Les mesures obligatoires

Les Etats-Unis ont unilatéralement adopté une série de mesures obligatoires, lesquelles vont plus loin que les mesures adoptées par l'OMI, dont les Etats-Unis sont pourtant parties⁷⁹ (Les Etats-Unis ont d'ailleurs rendu les deux parties A et B du Code ISPS obligatoires pour tous les navires desservant les routes commerciales américaines).

Tout d'abord, les Etats-Unis ont cherché à transposer la nouvelle réglementation internationale et pour cela une nouvelle loi a été adoptée, *The American Maritime Transportation Security Act of 2002*, laquelle transpose effectivement en droit interne les mesures adoptées à l'OMI mais en y ajoutant de nouvelles mesures plus contraignantes, comme on le verra (A).

Par ailleurs, d'autres mesures obligatoires sont imposées par les Etats-Unis aux navires se rendant dans ses ports, concernant notamment la notification d'arrivée aux Etats-Unis de ces navires (B) et la transmission d'un manifeste pour les navires porte-conteneurs (C).

Enfin, il existe un projet en vertu duquel les membres de l'équipage du navire se rendant aux Etats-Unis auraient pour obligation d'obtenir un visa du Département d'Etat. Cette proposition a été diffusée par le Département d'Etat le 13 décembre 2002, sous le titre de Loi de 2002 sur le renforcement de la sécurité aux frontières et la réforme des visas d'entrée (*The Enhanced Border Security and Visa Entry Reform Act of 2002*)⁸⁰. Cette loi n'étant encore qu'au stade de projet, elle ne sera pas étudiée.

⁷⁹ “*The proposed rules go further in their scope than those envisaged in the ISPS Code*”, S. SPEARES: « Will shipping hit ISPS deadline? », in *Lloydslist.com*, 20/08/2003.

⁸⁰ Cette loi supprimera la pratique selon laquelle les visas des marins sont délivrés sur la base des listes d'équipage.

A / The American Maritime Transportation Security Act of 2002

Le 14 novembre 2002, le Congrès des Etats Unis adoptait la loi 107-295, également intitulée l'*American Maritime Transportation Security Act of 2002* (Loi de 2002 sur la sûreté des transports maritime américains). Cette loi constitue une synthèse des dispositions prises jusqu'alors par le Sénat et la Chambre des Représentants. En effet, le Sénat avait le 20 décembre 2001 adopté une loi sur la sûreté portuaire et maritime (*Port and Maritime Security Act of 2001*, Senate 1214) tandis que la Chambre des représentants avait elle adopté une loi antiterroriste sur les transports maritimes le 4 juin 2002 (*Maritime Transportation Antiterrorism Act of 2002*, H.R.3983)⁸¹.

Cette loi du 14 novembre 2002 va en fait plus loin qu'une simple synthèse des dispositions prises jusque là par le Sénat et la Chambre des représentants. En effet, l'essentiel des dispositions contenues dans la loi 107-295 visent principalement à transposer en droit américain les modifications sur la sûreté de la Convention SOLAS et le Code ISPS⁸². A l'image de la nouvelle réglementation internationale, cette loi impose à l'industrie maritime d'établir des évaluations de vulnérabilité et des plans de sûreté. De plus, des SIA doivent être installés sur les navires et des sanctions pénales très sévères sont prévues en cas de violation des règles.

En plus de cette transposition des mesures adoptées à l'OMI, des mesures nouvelles se font jour dans l'*American Maritime Transportation Security Act of 2002*. Doivent ainsi être mis en place de nouveaux documents d'identité protégés contre les contrefaçons pour les marins (si ceux-ci ne sont pas adoptés d'ici deux ans dans les négociations en cours à l'Organisation internationale du travail⁸³). D'autre part, la nouvelle loi vient créer des cartes de sûreté des transports pour le personnel des ports (ou cartes de sûreté portuaire) et elle prévoit enfin la création d'un système d'évaluation de la sûreté des ports étrangers. Par cette mesure, les Etats-Unis se réservent le droit d'interdire l'accès à ses ports aux navires en provenance de ports considérés comme « à risque »⁸⁴. De plus, la nouvelle loi permet aux Etats-Unis de porter un jugement sur l'efficacité de la surveillance effectuée par l'Etat du port

⁸¹ PH. BOISSON, « La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime ». *Le DMF, Spécial saisie, n° 640*, Septembre 2003, p.728.

⁸² Rapport OCDE, Comité des Transports Maritimes de l'OCDE. *La Sûreté dans les Transports Maritimes : Facteurs de Risques et Répercussions Economiques*. Juillet 2003, p.50.

⁸³ Rapport OCDE, Comité des Transports Maritimes de l'OCDE. *La Sûreté dans les Transports Maritimes : Facteurs de Risques et Répercussions Economiques*. Juillet 2003, p 50.

⁸⁴ Rapport OCDE, Comité des Transports Maritimes de l'OCDE. *La Sûreté dans les Transports Maritimes : Facteurs de Risques et Répercussions Economiques*. Juillet 2003, p.50

étranger, concernant la validation des évaluations et des plans de sûreté non seulement des installations portuaires mais également des navires.

B/ Notification d'arrivée aux Etats-Unis

Une autre des mesures imposées par les Etats-Unis aux navires se rendant dans ses ports concerne donc la notification d'arrivée. Alors qu'auparavant les navires ne devaient effectuer une telle notification que 24 heures avant leur arrivée prévue, depuis le 4 octobre 2001, l'*United States Coast Guard* (USCG) exige qu'une telle notification se fasse dorénavant 96 heures à l'avance (*96 hour advance notice of arrival*, NOA⁸⁵). Tout d'abord temporaire, cette mesure a été rendue définitive le 28 février 2003⁸⁶.

En plus de cette nouvelle exigence quant aux délais de notification, de nouvelles obligations ont également été rajoutées, relatives à la transmission des manifestes des cargaisons, de l'itinéraire et d'informations détaillées sur l'équipage y compris les ports où l'équipage a embarqué ainsi que les noms d'emprunt possibles que les membres d'équipage ont l'habitude d'utiliser⁸⁷. Toutes ces données doivent de plus être transmises en double. Ainsi en est-il par exemple des informations relatives à l'équipage, qui doivent être transmises non seulement à l'USCG mais également aux autorités d'immigration.

C / Transmission du manifeste

Cette nouvelle règle a été adoptée le 2 décembre 2002 et son entrée en vigueur effective date du 2 février 2003. Par cette règle, les Etats-Unis obligent les transporteurs équipés de moyens automatisés de transmission de données à transmettre la déclaration de la cargaison 24 heures avant le chargement à bord d'un navire en partance pour les Etats-Unis⁸⁸ (auparavant les Douanes américaines « *acceptaient d'attendre jusqu'à 30 jours après l'arrivée de l'expédition aux Etats-Unis pour recevoir les informations du connaissance définitif* »⁸⁹).

⁸⁵ <http://www.uscg.mil/d11/sandiego/mso/PRAAdv011003.pdf>

⁸⁶ Department of Transportation, Coast Guard, 33 CFR Part 160, Notification of Arrival in US Ports, in http://www.nvmc.uscg.gov/Forms/33cfr160Feb28_Final.pdf

⁸⁷ Rapport OCDE, Comité des Transports Maritimes de l'OCDE. *La Sûreté dans les Transports Maritimes : Facteurs de Risques et Répercussions Economiques*. Juillet 2003, p.50

⁸⁸ Rapport OCDE, Comité des Transports Maritimes de l'OCDE. *La Sûreté dans les Transports Maritimes : Facteurs de Risques et Répercussions Economiques*. Juillet 2003, p.52

⁸⁹ Rapport OCDE, Comité des Transports Maritimes de l'OCDE. *La Sûreté dans les Transports Maritimes : Facteurs de Risques et Répercussions Economiques*. Juillet 2003, p.53

Par le truchement du manifeste et des informations qu'il contient, les autorités américaines vont alors évaluer le risque potentiel représenté par les conteneurs concernés, une « note de risque » étant alors délivrée. En fonction de cette note, les contrôles seront alors plus ou moins poussés, certains conteneurs pouvant même à l'occasion se voir interdits d'accès aux Etats-Unis.

Si un tel manifeste doit être transmis 24 heures avant le chargement lui-même, c'est donc pour permettre la mise en place de contrôles efficaces -ceux-ci ayant lieu à quai, où tous les conteneurs sont accessibles- contrôles dont le but avoué est d'éviter l'introduction d'armes de destruction massive sur le sol américain⁹⁰. La règle des 24 heures est par ailleurs est un des éléments clés du programme CSI, comme on va le voir.

Paragraphe 2 Les mesures volontaires

Toujours dans leur « focalisation de sûreté »⁹¹, les Etats-Unis ont adopté différentes règles visant à garantir le meilleur niveau de sûreté possible dans le secteur des transports maritimes, mais à la différence des règles précédemment présentées, celles auxquelles on va s'intéresser maintenant ne sont en principe pas obligatoires, leur application dépendant du bon vouloir des intéressés.

Deux programmes volontaires différents peuvent alors être identifiés, la *Container Security Initiative (CSI)* d'une part (A) et le *Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)* d'autre part (B). Différents par certains aspects, ces deux programmes poursuivent néanmoins un but commun, à savoir la vérification du contenu et de l'intégrité des conteneurs à destination des Etats-Unis « le plus en amont possible dans la chaîne logistique »⁹².

A / La Container Security Initiative (CSI)

La *Container Security Initiative*, ou Initiative destinée à améliorer la sûreté des conteneurs, en application depuis juin 2002, est un programme développé par les services des

⁹⁰ www.cbp.gov.

⁹¹ Y. ALIX, *Maritime Innovation*, colloque ISEMAR, 4 mars 2004.

⁹² Rapport OCDE, Comité des Transports Maritimes de l'OCDE. *La Sûreté dans les Transports Maritimes : Facteurs de Risques et Répercussions Economiques*. Juillet 2003, p.56

Douanes américaines (*Customs and Border Protection, CBP*) sous la houlette du département de la sûreté intérieure (*Department of Homeland Security*).

Ce programme repose sur l'idée qu'en repoussant la zone de sûreté au-delà de l'espace maritime, les frontières américaines deviendront alors la dernière ligne de défense, et non pas la première⁹³. En procédant de la sorte, le conteneur potentiellement dangereux aura alors été identifié bien avant son départ pour les Etats-Unis, permettant ainsi d'éviter que ne soient introduits sur le sol américain des conteneurs « sales », susceptibles de contenir des armes de destruction massive.

Le but avoué de la CSI est en effet d'empêcher l'introduction d'armes de destruction massive (*Weapon of mass destruction, WMD*) sur le sol américain⁹⁴.

La CSI visant à imposer des règles de sûreté dans les terminaux extérieurs aux Etats-Unis, une première phase de ce programme a consisté à cibler en priorité une vingtaine de ports dans le monde, ces ports représentant plus de 2/3 du commerce maritime des Etats-Unis⁹⁵. Une fois la CSI acceptée par ces vingt ports, une seconde phase est alors amorcée, qui consiste à étendre le programme à d'autres ports⁹⁶ (comme ce fut récemment le cas du port de Marseille), en fonction des intérêt stratégiques, géographiques et économiques que représentent ces derniers pour les Etats-Unis.

Plusieurs mesures sont par ailleurs imposées par la CSI à ces différents ports pour s'assurer de la sûreté des conteneurs, mesures concernant les conteneurs (1), la présence de douaniers américains (2) et enfin concernant la transmission du manifeste (3).

1/ Vers une sécurisation totale du conteneur

Tout d'abord, des mesures intéressent le conteneur stricto sensu. Ainsi, la CSI préconise d'établir des critères permettant d'identifier les conteneurs à haut risque, tous ces conteneurs devant être pré-scannés, c'est-à-dire scannés avant leur entrée dans un port américain. De plus, le programme impose que soient développées les technologies permettant d'une part de pré-scanner rapidement les conteneurs à risque et d'autre part de mettre au point des conteneurs sécurisés et intelligents (*secure and smart containers*)⁹⁷, ceci grâce à la

⁹³ www.cbp.gov.

⁹⁴ www.cbp.gov.

⁹⁵ Sont notamment concernés les ports de Rotterdam (Hollande), de Hambourg et Bremerhaven (Allemagne), du Havre (France), de Anvers (Belgique), de Yokohama (Japon), de Goteborg (Suède), de Felixstowe (Royaume-Uni), de Gênes et La Spezia (Italie), de Pusan (Corée du Sud), de Durban (Afrique du Sud), de Singapour, de Hong Kong, de Vancouver, de Montréal, et enfin de Halifax (Canada).

⁹⁶ www.cbp.gov.

⁹⁷ www.cbp.gov

technologie (en installant par exemple dans les conteneurs des puces permettant d'identifier leur contenu).

2/ La présence imposée de douaniers américains

Le programme implique ensuite, que des douaniers américains soient placés dans les ports ayant intégré la CSI. En moyenne, ce sont quatre agents des douanes qui sont déployés dans chaque port, mais ce chiffre peut varier selon les besoins rencontrés.

Ces « *observateurs douaniers* » américains (*CBP officials*) travaillent alors en commun avec leurs collègues étrangers dans le but de cibler les conteneurs à risque, qui sont alors examinés et/ou inspectés par les douaniers du pays hôte. Ces douaniers se limitent au ciblage des seuls navires porte-conteneurs en partance pour les Etats-Unis, et leur rôle se limite normalement à de l'observation, les contrôles sur les conteneurs « suspects » étant réalisés par les douaniers non américains. Les douaniers américains se contentent donc d'indiquer à leurs homologues étrangers le ou les conteneurs qui leur semblent poser problème.

En cas de découverte par les douaniers non américains d'un conteneur « sale », celui-ci sera alors interdit de traversée, mais si par inadvertance il se retrouvait finalement sur un navire en partance pour les Etats-Unis, c'est tout le navire qui serait alors interdit d'entrée aux Etats-Unis⁹⁸.

A l'heure actuelle, la réciprocité en matière d'échanges de douaniers n'existe pas réellement dans les faits, même si elle est prévue en théorie. Jusqu'à présent, seuls des douaniers canadiens (Newark et Seattle) et japonais (Los Angeles et Long Beach) ont été autorisés à opérer aux Etats-Unis.

3/ La transmission obligatoire du manifeste

Enfin, la dernière mesure prévue par le programme américain concerne la transmission du manifeste. Comme on l'a déjà vu, cette mesure oblige les transporteurs équipés de moyens automatisés de transmission de données à transmettre la déclaration de la cargaison 24 heures avant le chargement à bord d'un navire en partance pour les Etats-Unis. Ici encore, par le truchement du manifeste, le risque potentiel représenté par les conteneurs pourra alors être évalué et les dispositions nécessaires pourront donc être prises.

⁹⁸ www.cbp.gov.

La *Container Security Initiative* permet donc d'exercer un contrôle au niveau des Douanes, et non pas seulement au niveau de l'exploitant portuaire, comme c'est le cas avec le Code ISPS. Une telle initiative repose sur l'idée que plus le contrôle sera fait en amont, plus il sera efficace et donc meilleure sera la sûreté en découlant.

C'est en poussant encore plus loin cette idée que les Etats-Unis ont mis au point le *Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)*, programme dans lequel les contrôles sur les conteneurs s'effectuent cette fois plus en amont encore qu'avec la *Container Security Initiative*.

B / Le Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)

Egalement élaboré à la suite des attentats du 11 septembre 2001, ce programme volontaire va plus loin que la *Container Security Initiative*. Alors que la CSI s'adressait aux autorités portuaires, le C-TPAT concerne plus les importateurs, les chargeurs, et les courtiers, entre autres (*importers, carriers, and brokers*⁹⁹).

En adoptant le C-TPAT, les participants s'engagent à mettre en œuvre des politiques des plans et des procédures propres à assurer l'intégrité de l'ensemble de leur chaîne logistique¹⁰⁰, ce qui en pratique se traduit par la mise en œuvre de quatre mesures différentes.

Dans un premier temps, il leur faut procéder à une auto-évaluation exhaustive de la sûreté de la chaîne logistique en respectant les principes directeurs du C-TPAT relatifs à la sûreté. Ces principes directeurs sont définis conjointement par les Douanes et les professionnels du transport et portent sur un certain nombre de domaines, tels que la sûreté des procédures, du personnel, et du transport, entre autres¹⁰¹.

Par la suite, le participant au C-TPAT doit transmettre aux Douanes un questionnaire sur le profil de sûreté de la chaîne logistique¹⁰², puis établir et mettre en œuvre un programme destiné à renforcer la sûreté tout au long de la chaîne logistique, conformément aux principes directeurs du C-TPAT¹⁰³.

⁹⁹ www.cbp.gov.

¹⁰⁰ Rapport OCDE, Comité des Transports Maritimes de l'OCDE. *La Sûreté dans les Transports Maritimes : Facteurs de Risques et Répercussions Economiques*, Juillet 2003, p.58.

¹⁰¹ www.cbp.gov, "Conduct a comprehensive self-assessment of supply chain security using security guidelines jointly developed by Customs and the trade community guidelines".

¹⁰² www.cbp.gov, "Submit a supply chain security profile questionnaire to Customs".

¹⁰³ www.cbp.gov, "Develop and implement a program to enhance security throughout the supply chain in accordance with C-TPAT guidelines".

Pour finir, les principes directeurs du C-TPAT doivent être transmis aux autres sociétés intervenant dans la chaîne logistique et faire en sorte que ces mêmes principes soient intégrés aux relations avec les autres sociétés pre-citées¹⁰⁴.

Si ces mesures peuvent sembler assez contraignantes, elles présentent néanmoins un intérêt certain pour ceux qui les adoptent car en contrepartie de telles contraintes, les participants au C-TPAT dont les plans ont été validés par les Douanes américaines « risquent moins d’être visés par les inspections douanières et bénéficient de procédures douanières accélérées »¹⁰⁵.

Le *Customs-Trade Partnership Against Terrorism* est donc assez différent de la *Container Security Initiative*, tout d’abord en ce qu’il ne concerne pas les autorités portuaires mais plutôt les intervenants privés du secteur maritime, mais également en ce qu’il cherche à aller beaucoup plus en amont dans la sécurisation de la chaîne logistique. Alors que la CSI s’en tenait aux seuls contrôles douaniers, le C-TPAT pousse lui les contrôles jusqu’au chargeur, voire jusqu’au fabricant, donc en quelque sorte jusqu’au lieu de l’« émission originelle » du conteneur.

¹⁰⁴ www.cbp.gov, “Communicate C-TPAT guidelines to other companies in the supply chain and building the guidelines into relationships with these companies”

¹⁰⁵ Rapport OCDE, Comité des Transports Maritimes de l’OCDE. *La Sécurité dans les Transports Maritimes : Facteurs de Risques et Répercussions Economiques*. Juillet 2003, p.59

Section 3 - Les Etats-Unis et l'Union européenne

Réticente tout d'abord face aux mesures américaines en matière de sûreté maritime, la commission européenne exprimait en 2003 ses craintes par rapport à ce qu'elle estimait constituer un élément de concurrence déloyale entre les ports, notamment au sein de la communauté¹⁰⁶.

Mme de Palacio avait ainsi regretté que « *certaines Etats Membres planifient des accords séparés avec les Etats-Unis, en particulier sur le système controversé du manifeste des 24 heures* »¹⁰⁷.

On pouvait donc penser que les Etats-Unis et l'Union européenne auraient du mal à s'entendre sur la question de la sûreté maritime.

Un accord est finalement intervenu le 22 avril 2004 entre les Etats-Unis et l'Union européenne, accord qui semble répondre aux inquiétudes exprimées en 2003 par la Commission, d'autant plus que c'est cette dernière qui a négocié cet accord. Le nouvel accord étoffe l'accord de coopération douanière et d'assistance mutuelle (CMAA) existant entre l'UE et les États-Unis, signé le 28 mai 1997. Alors que l'accord de 1997 mettait l'accent sur une coopération douanière classique, l'accord étendu porte en plus sur une coopération sécurisant la chaîne logistique du commerce international.

Cet accord a été signé à Washington par M. Charlie McCreevy, ministre irlandais des Finances agissant au nom du Conseil de ministres de l'UE, et par M. Tom Ridge, directeur général de l'Administration des douanes et de la protection des frontières des Etats-Unis.

Il vise à assurer une amélioration réciproque, « *tant dans l'UE qu'aux États-Unis, de la sécurité des transports de marchandises, tout en garantissant une égalité de traitement des ports et des opérateurs américains et européens* »¹⁰⁸.

Cet accord tend donc à assurer un équilibre le meilleur possible entre les facilités commerciales et la sécurité. Afin d'y parvenir, plusieurs séries de mesures ont été adoptées. Il est tout d'abord prévu que soient développées des normes communes d'évaluation des risques, d'inspection et de dépistage, mais également que soit mis en place un « *échange d'informations utiles et de meilleurs pratiques* ».

¹⁰⁶ Com (2003) 229 final du 2 mai 2003.

¹⁰⁷ www.europa.eu.int.

¹⁰⁸ www.europa.eu.int.

Ensuite, afin d'éviter qu'un régime différencié ne soit appliqué aux Etats membres et que des détournements de trafic ne se produisent dans la communauté européenne, l'accord vient notamment compléter la *Container Security Initiative* américaine. Ainsi, la sécurité des conteneurs de toutes origines est couverte, que ces conteneurs soient importés, transbordés ou circulent en transit dans l'UE et aux Etats-Unis et, au vu de cet accord, les normes de contrôles appliquées aux opérateurs américains et européens devront être identiques.

Enfin, un groupe de travail a été mis en place afin d'élaborer les éléments fonctionnels de cette coopération. Une première réunion d'experts douaniers s'est ainsi tenue début mai 2004, réunissant des experts des Etats-Unis, des Etats membres de l'Union européenne et de la Commission.

.

Si toutes ces différentes mesures, internationales comme unilatérales, semblent idéales, leur mise en œuvre soulève néanmoins un certain nombre de difficultés.

Partie II
Les chantiers de mise en œuvre
de la sûreté maritime

A l'image des mesures de sûreté maritime, les chantiers de mise en œuvre de celle-ci sont évidemment nombreux. Etudier l'application des nouvelles mesures de sûreté maritime sur l'ensemble de ces intervenants n'est donc pas chose aisée.

En conséquence, deux points particuliers seront alors privilégiés dans notre analyse : les installations portuaires d'une part et les compagnies maritimes (et leurs navires) d'autre part.

De plus, les règles nouvelles étant on l'a vu très nombreuses, certaines de ces mesures seront évidemment moins étudiées que d'autres. En conséquence, l'accent sera mis principalement d'une part sur les mesures adoptées à l'OMI et d'autre part sur la CSI américaine, les autres mesures américaines n'étant pas pour autant absentes de l'analyse, mais dans une moindre mesure.

Enfin, du fait de la nouveauté de nombre de ces mesures de sûreté maritime, cette étude ne prétend pas à une approche parfaitement exhaustive des problèmes liés à leur mise en œuvre et à leur applicabilité

Chapitre 1

Les installations portuaires

L'exemple des ports français

Concernant l'étude de la sûreté maritime dans les installations portuaires, l'accent sera mis ici sur la situation des ports français, et en particulier sur la situation des ports de Nantes Saint- Nazaire et du Havre, l'un appliquant le Code ISPS, l'autre appliquant le Code ISPS et la *Container Security Initiative*.

Avant d'être pratiques, les problèmes qui se posent sont d'ordre théorique : ils concernent la notion d'installation portuaire et sa place dans le droit français.

La mise en œuvre pratique des mesures de sûreté soulève quant à elle deux types de problèmes majeurs, organisationnels d'une part et humains d'autre part.

Section 1 - La notion d'installation portuaire en droit français

Qui dit "*installation portuaire*", au sens de la nouvelle réglementation internationale, dit « *emplacement, tel que déterminé par le Gouvernement contractant ou par l'autorité désignée, où a lieu l'interface navire/port* ». Toujours selon la nouvelle réglementation, l'installation portuaire comprend « *les zones telles que les zones de mouillage, les postes d'attente et leurs abords à partir de la mer, selon le cas* »¹⁰⁹.

Or cette définition de l'installation portuaire ne correspondait à rien d'existant jusque là en droit français.

Pour être appréhendée au mieux, la notion d'installation portuaire, introduite en droit français par le décret du 26 mars 2004, doit alors être étudiée en ayant comme vis à vis les notions de port maritime d'une part, et de zone portuaire de sûreté d'autre part.

Paragraphe 1 - Installation portuaire et port maritime

Dans la nouvelle réglementation internationale, l'installation portuaire (telle qu'elle est envisagée) se définit comparativement au port, le code ISPS différenciant en effet plan de sûreté du port et plan de sûreté de l'installation portuaire.

De la même façon, le droit français différencie « *plan de sûreté portuaire* » et « *plan de sûreté de chacune des installations portuaires* »¹¹⁰.

L'article L. 324-4 du Code des ports maritimes énonce par ailleurs que « *les plans de sûreté des installations portuaires doivent être compatibles avec le plan de sûreté portuaire* ».

S'intéresser à la notion d'installation portuaire nécessite donc d'examiner la notion de port maritime. Or paradoxalement le droit français ne donne, dans le Code des ports maritimes, aucune définition précise du port maritime.

¹⁰⁹ Convention SOLAS, Chapitre XI-2, règle 1, paragraphe 1.9.

¹¹⁰ Code des ports maritimes, Art. L. 324-4.

La convention de Genève du 9 décembre 1923, dans son article 1^{er}, dispose que « *sont considérés comme ports maritimes, au sens du présent statut, les ports fréquentés normalement par les navires de mer et servant au commerce extérieur* ». Cette définition reste cependant largement insuffisante pour qui souhaite avoir une définition précise du port maritime et de l'espace qu'il recouvre.

Face à ses imprécisions, l'Union européenne a à son tour tenté de donner une définition du port maritime¹¹¹. Le port est ainsi défini au niveau européen comme « *une superficie de terrain et d'eau comprenant des aménagements et des installations permettant principalement la réception des navires de mer, le stockage des marchandises par des moyens de transport terrestre et pouvant comporter également des activités d'entreprises liées aux transports maritimes* ».

Comme le rappelle Martine Le Bihan Guénoles¹¹², il serait utile de posséder une définition claire du port maritime, car « *pour des raisons de sécurité publique ou de bonne exploitation, des parties d'un port maritime peuvent être encloses, et l'accès des surfaces encloses être réservé, pendant les heures d'ouverture des accès, aux seules personnes appelées à y pénétrer pour les besoins de l'exploitation du port, étant entendu que lorsque les circonstances l'exigent, le préfet peut prendre toutes les mesures nécessaires à la sécurité des personnes et des biens dans l'enceinte portuaire* »¹¹³. En d'autres termes, une définition pertinente du port maritime devrait permettre de déterminer les espaces entrant dans ce concept et nécessitant des mesures de sûreté particulière pour les personnes et les biens. En définitive, on peut donc regretter que la transposition en droit français des mesures internationales n'ait pas été mise à profit pour affiner la définition française du port maritime.

On retiendra donc, pour différencier le port stricto sensu de l'installation portuaire, les dispositions du décret du 26 mars 2004 reprenant les dispositions internationales. Selon ces dernières, l'installation portuaire définit l'emplacement où prend place l'interface navire/port, c'est-à-dire le lieu où se manifestent « *les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes, de marchandises, ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire* » ; la notion de port quant à elle se référerait plutôt à l'ensemble des structures portuaires, non limitées à cette seule relation navire/port, un port disposant

¹¹¹ M. LE BIHAN GUENOLES, « Sûreté maritime et terrorisme », *Revue Scapel*, juillet août septembre 2003, p.92.

¹¹² Idem.

¹¹³ Toutes ces dispositions sont énoncées dans le Code des ports maritimes, notamment aux articles R.341-1 et R.341-5.

souvent de plusieurs installations portuaires. L'installation portuaire a donc un rôle très délimité. Ne sont ainsi visés ni les ports ni les installations portuaires au sens large, mais uniquement les installations portuaires en étroite relation avec le navire¹¹⁴.

Sans que ne soit donnée de définition parfaitement claire de la notion d'installation portuaire, une nouvelle notion de « zone portuaire de sûreté » a été introduite en droit français, par une ordonnance du 12 juillet 2004.

Paragraphe 2 - Installation portuaire et zone portuaire de sûreté

Par le biais de l'ordonnance n° 2004-691 du 12 juillet 2004, publiée au journal officiel du 14 juillet 2004, est introduite en droit français la notion de « zone portuaire de sûreté ». Au vue de l'article L. 324-1 du Code des ports maritimes (Code donc modifié par cette ordonnance), cette nouvelle zone portuaire de sûreté est délimitée par « l'autorité administrative ».

A ce stade de l'étude, on pourrait penser que la notion française de zone portuaire de sûreté se rapproche de la notion internationale d'installation portuaire, celle-ci étant, selon les dispositions de la convention SOLAS, déterminée elle aussi par « *le Gouvernement contractant ou par l'autorité désignée* ».

Mais à la lecture complète de l'article L. 324-1, il apparaît qu'un tel amalgame serait une erreur. En effet, la zone portuaire de sûreté comprend « *le port maritime, dans ses limites administratives* », ainsi que « *les zones terrestres contiguës intéressant la sûreté des opérations portuaires* ». Toutefois, si l'on considère que les limites administratives du port maritime peuvent notamment inclure « *les zones de mouillage, les postes d'attente et leurs abords* », la situation peut apparaître plus claire. Sans doute le législateur français a-t-il alors considéré qu'il n'était pas nécessaire de préciser quelle était exactement la nature de l'espace occupé par une installation portuaire, celle-ci entrant de toute façon dans les limites administratives du port maritime.

¹¹⁴ M. LE BIHAN GUENOLE, « Sûreté maritime et terrorisme », *Revue Scapel*, juillet août septembre 2003, p.92.

Par ailleurs, on est en droit de penser que cette notion de zone portuaire de sûreté a été introduite en droit français en prévision des futurs travaux communs de l'OMI et de l'OIT, lesquels, comme cela est rappelé dans le préambule du Code ISPS, porteront sur « *la question plus large [que la question des installations portuaires] de la sûreté des zones portuaires* »¹¹⁵.

En conclusion, le droit français distingue donc le port de l'installation portuaire, puisqu'il distingue entre plan de sûreté portuaire et plan de l'installation portuaire¹¹⁶, ces deux notions de port et d'installation portuaire semblant être comprises dans celle plus vaste de zone portuaire de sûreté.

¹¹⁵ Code ISPS, Préambule, p.4.

¹¹⁶ Code des ports maritimes, Art. L. 324-4.

Section 2 - Les problèmes organisationnels

Au sein des installations portuaires, des problèmes se posent quant à l'application des nouvelles règles, que ces dernières soient d'ailleurs d'origine internationale ou américaine. Les problèmes qui se posent sont multiples, mais ils concernent essentiellement les procédures d'approbation et de contrôle.

Paragraphe 1 - Les problèmes liés aux procédures d'approbation

En France, pas moins de 266 installations portuaires sont concernées par la nouvelle réglementation internationale, y compris dans les départements d'outre mer. Sont ainsi concernées, au sein des ports autonomes, 164 installations portuaires, contre 87 au sein des ports d'intérêt national et 15 au sein de ports décentralisés. A titre d'exemple, on dénombre ainsi au port autonome de Nantes Saint-Nazaire un total de 22 installations portuaires, dont 14 sont des installations publiques. Or toutes ces installations portuaires nécessitent que soient mis en place des plans de sûreté. Reste alors à savoir qui est habilité à préparer ces plans et qui peut les approuver.

Au vu de la convention SOLAS modifiée et du Code ISPS, il existe deux intervenants majeurs dans le domaine, à savoir d'une part le Gouvernement contractant et d'autre part les organismes de sûreté reconnus (RSO), désignés en France sous le vocable d'organismes de sûreté maritime. En France, l'autorité portuaire partage certaines de ses attributions avec les RSO (A), mais certaines attributions sont néanmoins réservées à l'autorité administrative (le Gouvernement contractant) (B).

A / Les prérogatives communes de l'autorité portuaire et des organismes de sûreté maritime

Il convient avant tout de préciser ce qu'est un organisme de sûreté maritime (1), pour ensuite étudier quelles sont les prérogatives que celui-ci a en commun avec l'autorité portuaire (2).

1 / La notion d'organisme de sûreté maritime

La convention SOLAS définit l'organisme de sûreté reconnu, ou RSO (*Recognised Security Organisation*) comme un « *organisme ayant des compétences appropriées en matière de sûreté et une connaissance suffisante des opérations des navires et des ports, qui est habilité à mener une activité d'évaluation ou de vérification ou d'approbation ou de certification* »¹¹⁷.

Pour pouvoir exercer une telle activité, le RSO doit donc, selon les propres termes de la Convention, être « *habilité* » à mener une telle activité, et posséder des « *compétences appropriées en matière de sûreté et une connaissance suffisante des opérations des navires et des ports* ». La nouvelle réglementation internationale semble donc assez stricte quant aux conditions à remplir pour être reconnu en tant qu'organisme de sûreté reconnu, et elle est rejointe en ce sens par la législation française.

Celle-ci vient notamment préciser les conditions d'habilitation de ces organismes. L'article L. 324-6 du Code des ports maritimes¹¹⁸ énonce ainsi, concernant l'habilitation des RSO, que « *seules peuvent bénéficier de cette habilitation les personnes établies en France, dans un autre Etat membre de la Communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'espace économique européen* ».

Concernant les compétences requises, le Code ISPS énumère dans sa partie B une douzaine de conditions que devraient remplir les organismes pour faire la preuve de leur compétence¹¹⁹. S'inspirant des recommandations contenues dans ce Code, la France a pris un arrêté, en date du 25 juin 2004, qui traite de la reconnaissance des organismes de sûreté maritime (la France ayant donc préféré le terme d'organisme de sûreté maritime à celui d'organisme de sûreté reconnu) et porte création d'une commission consultative de reconnaissance.

Cette commission consultative de reconnaissance a été créée sous l'égide du Comité national de sûreté du transport et des ports maritimes¹²⁰, et se trouve chargée non seulement d'instruire les demandes de reconnaissance en qualité d'organisme de sûreté maritime mais également d'assurer le suivi des organismes de sûreté reconnus¹²¹.

¹¹⁷ Convention SOLAS, Chapitre XI-2, Règle 1, paragraphe 1.16.

¹¹⁸ Cet article étant introduit en droit français par l'ordonnance n°2001-691 du 12 juillet 2004, publiée au *JO* n°162 du 14 juillet 2004.

¹¹⁹ Code ISPS, Partie B, paragraphe 4.5.

¹²⁰ Arrêté du 25 juin 2004 relatif à la reconnaissance des organismes de sûreté maritime et portant création d'une commission consultative de reconnaissance, Art. 1, *J.O* n° 179 du 4 août 2004. Ce Comité national de sûreté du transport et des ports maritime a été institué par un arrêté du 14 mai 1999.

¹²¹ Arrêté du 25 juin 2004, Art. 3, *J.O* n° 179 du 4 août 2004.

L'arrêté du 25 juin 2004 détaille en fait toute la procédure qui doit être suivie avant que ne soit délivrée une reconnaissance en qualité d'organisme de sûreté reconnu (ou maritime), procédure placée sous le contrôle du ministre chargé de la Mer qui est le seul habilité à délivrer, suspendre ou modifier la reconnaissance. Pour obtenir une telle reconnaissance, qui n'est d'ailleurs valable que pour une durée de deux ans¹²², l'organisme demandeur doit démontrer qu'il satisfait à près d'une douzaine de conditions. Il lui est ainsi demandé de démontrer entre autres, qu'il « *peut maintenir et améliorer le niveau de connaissances spécialisées de son personnel* »¹²³, et qu'il « *connaît les prescriptions du chapitre XI-2 de la convention SOLAS et de la partie A du Code ISPS ainsi que les règles de sûreté de la législation nationale et internationale pertinentes* ». Ces diverses conditions de reconnaissance sont d'ailleurs inspirées directement des conditions énoncées dans la partie B du code ISPS.

Les conditions de délivrance de la reconnaissance aux organismes demandeurs suscitaient avant l'arrêté du 25 juin 2004 de très nombreuses interrogations. Si cet arrêté vient donc répondre à ces interrogations, on peut toutefois regretter qu'il intervienne si tardivement (une semaine avant l'entrée en vigueur du code ISPS, et publié un mois après cette mise en œuvre), comme on va notamment le voir maintenant.

2/ Les attributions des organismes de sûreté maritime

Il est important avant toute chose de rappeler que si les autorités portuaires peuvent confier certaines missions aux organismes de sûreté maritime, elles peuvent également se passer de leurs services si elles le souhaitent et effectuer alors le travail par leurs propres moyens. Les organismes de sûreté maritime ne font donc que partager certaines prérogatives avec les autorités portuaires.

Le Code ISPS dispose que « *les Gouvernements contractants peuvent autoriser un organisme de sûreté reconnu à effectuer certaines activités liées à la sûreté, y compris effectuer les évaluations de la sûreté de l'installation portuaire exigées par le Gouvernement contractant* »¹²⁴.

De même, le Code ISPS énonce qu'un organisme de sûreté peut également fournir aux installations portuaires des conseils ou leur fournir une assistance sur les questions ayant

¹²² Arrêté du 25 juin 2004, Art. 5, *J.O n° 179* du 4 août 2004.

¹²³ Arrêté du 25 juin 2004, Annexe I, contenu du dossier de demande de reconnaissance en qualité d'organisme de sûreté maritime, *J.O n° 179* du 4 août 2004.

¹²⁴ Code ISPS, Partie B, paragraphe 4.3.3.

trait à la sûreté, notamment concernant les évaluations de sûreté et les plans de sûreté de l'installation portuaire.

En plus de ce rôle de conseil et assistance, le RSO peut même aller plus loin, le Code ISPS affirmant que le RSO en question peut aider l'installation portuaire à établir un plan ou une évaluation de sûreté¹²⁵.

Pour ce qui est du droit français, l'article 5 de l'arrêté du 25 juin 2004 dispose que « *la reconnaissance précise le ou les domaines dans lesquels l'organisme de sûreté maritime est autorisé à exercer sa compétence* ».

On peut dès lors s'interroger sur l'étendue du ou des domaines dans lesquels l'organisme est habilité à intervenir. En ce qui concerne les installations portuaires, l'article L. 324-6 du Code des ports maritimes apporte un début de réponse, en disposant que les missions des organismes de sûreté maritime se limitent à des missions « *d'évaluation et de contrôle de la sûreté maritime* ». Mais cette réponse n'est cependant pas satisfaisante, car les recommandations du Code ISPS ne semblent pas avoir été suivies ici. En effet, alors que la partie B du Code ISPS disposait que les organismes de sûreté pouvaient aider l'installation portuaire à établir et une évaluation et un plan de sûreté, le Code des ports maritimes est lui silencieux sur cette question des plans de sûreté. L'article L. 324-6 se contente en effet d'évoquer la question de l'évaluation. Ceci est étonnant quand on connaît le lien très étroit existant entre une évaluation et le plan de sûreté qui en découle souvent, mais ceci est d'autant plus étonnant que la partie A -qui contrairement à la partie B est obligatoire et donc s'impose à la France- du Code ISPS publiée par le décret du 26 mars 2004, dispose dans son paragraphe 16.1.1 qu' « *un organisme de sûreté reconnu peut préparer le plan de sûreté de l'installation portuaire d'une installation portuaire particulière* ». Au contraire, l'article L. 324-4 du Code des ports maritimes dispose lui que le « *plan de sûreté de chacune des installations portuaires (...) est élaboré par la personne responsable de cette installation* ».

Face à cet état de fait, deux explications sont alors possibles. Soit la France a décidé d'ignorer volontairement les prescriptions internationales, et on peut alors s'interroger sur l'absence d'une telle disposition à l'article L. 324-6 du Code des ports maritimes, et sur les motivations ayant conduit à une telle omission, soit le fait que le Code ISPS déclare qu'un organisme de sûreté reconnu « peut » préparer un plan de sûreté signifie que les Gouvernements contractants sont libres de transposer comme ils l'entendent dans leurs législations nationales une telle disposition.

¹²⁵ Code ISPS, Partie B, paragraphe 4.4.

Une troisième voie ou interprétation apparaît toutefois envisageable : la fonction d'"évaluation" de la sûreté maritime, attribuée aux RSO par les dispositions réglementaires françaises, inclut implicitement la possibilité d'établir un plan de sûreté, ces deux fonctions étant intimement liées.

Enfin, un autre problème se fait jour, concernant cette fois la valeur juridique du travail effectué par les organismes de sûreté maritime du fait de la publication, tardive, de l'arrêté du 25 juin 2004. En effet, la publication au J.O étant intervenue le 4 août 2004, soit plus d'un mois après l'entrée en vigueur obligatoire du code ISPS, cet arrêté n'a donc acquis un effet juridique qu'à cette date. Dès lors, les installations portuaires ayant fait appel à des organismes avant le 1^{er} juillet 2004 (date d'entrée en vigueur obligatoire du Code ISPS) afin d'effectuer des évaluations de sûreté ont alors fait appel à des organismes qui, même s'ils répondaient sans doute à toutes les conditions requises pour une future reconnaissance, n'en étaient pas moins légalement incompétents, car non reconnus en tant qu'organismes de sûreté maritime.

B/ Les prérogatives exclusives de l'autorité administrative

Suivant en ce sens les dispositions du Code ISPS¹²⁶, l'article L. 324-4 du Code des ports maritimes dispose que les plans de sûreté des installations portuaires s'imposent notamment aux exploitants du port « *après leur approbation par le représentant de l'Etat dans le département* ». C'est le préfet de département qui sera chargé d'approuver les plans de sûreté des installations portuaires. On peut donc constater que si les organismes de sûreté maritime tiennent un rôle dans certaines des procédures conduisant à la future approbation, il leur est toutefois interdit d'approuver les plans de sûreté des installations portuaires, ceci étant le domaine réservé du préfet de département.

A la suite à cette approbation, le Code ISPS énonce par ailleurs que les installations portuaires peuvent faire l'objet d'une déclaration de conformité (SoCPF, ou *Statement of Compliance of Port Facility*) de la part du Gouvernement contractant¹²⁷. Cette déclaration doit indiquer que l'installation portuaire satisfait aux dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du code ISPS, et la date de validité de cette déclaration doit également être précisée, sachant qu'elle ne peut excéder cinq ans.

¹²⁶ Code ISPS, Partie A, paragraphe 16.2

¹²⁷ Code ISPS, Partie B, paragraphe 16.62.

A la date du 1^{er} juin 2004, sur les 266 installations portuaires existant en France 239 avaient leurs plans de sûreté validés ou en voie de l'être. A titre d'exemple, les divers plans de sûreté des installations portuaires du port autonome de Nantes Saint-Nazaire ont été approuvés par le préfet dès le 2 février 2004 et les installations portuaires ont été certifiées conformes le 29 juin 2004.

Au niveau international, cette approbation pose problème, car comme le relèvent certains¹²⁸, rien n'a été prévu dans la Convention SOLAS pour rendre le Code obligatoire aux installations portuaires. Cela signifie que le port approuvé ISPS par l'Etat sur le territoire duquel il est situé s'imposera en tant que tel à tous sur la seule foi de cette approbation. On peut néanmoins imaginer qu'à terme la pratique permettra sans doute de découvrir les « mauvais » ports ISPS, lesquels seront alors sans doute considérés comme « non conformes », susceptibles de représenter un risque pour la sûreté maritime, et donc évités par les navires ISPS. Si à terme une telle solution est envisageable, il est vrai qu'à court terme il ne semble exister aucun palliatif à cette absence de contrôle.

Enfin, l'OCDE a évalué que les coûts directs liés à l'élaboration des plans de sûreté des installations portuaires de traitement de marchandises au niveau mondial avoisineraient les 27.9 millions de dollars US (USD), pour un coût annuel d'entretien d'environ 8 million de dollars.

Paragraphe 2 - Les difficultés inhérentes aux procédures de contrôle

L'article L. 324-6 du Code des ports maritimes dispose que des missions « *de contrôle de la sûreté maritime* » peuvent être confiées par l'autorité administrative à des RSO. Mais rien n'est précisé quant à l'objet et à la nature de ces contrôles. L'article L.324-8 dispose qu'« *un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application* » des nouveaux articles du Code des ports maritimes.

¹²⁸ PH. BOISSON, « La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime », *Le DMF*, n° 640, *Spécial saisie*, Septembre 2003, p.735.

Il faut espérer que les contours de cette notion de contrôle seront alors précisés, car en l'état actuel des choses le flou le plus total persiste. Du fait de ce flou de la législation, cet aspect du contrôle effectué par les RSO ne sera donc pas envisagé ici.

Il convient alors de distinguer trois types de contrôles différents. Il s'agit tout d'abord des contrôles douaniers prenant place au sein des installations portuaires (A), ensuite des contrôles effectués au port sur les navires (B), et enfin de la surveillance de la sûreté au sein de l'installation portuaire elle-même (C). Les problèmes rencontrés lors de la mise en œuvre de ces divers contrôles vont donc être observés maintenant.

A / Les contrôles douaniers

Dans le cadre des contrôles douaniers au sein des installations portuaires, on se trouve confronté à la présence de douaniers américains dans des ports tels que Le Havre. En vertu de *Container Security Initiative* en effet, le port du Havre s'est engagé à accueillir des douaniers américains. Ces derniers sont chargés de signaler à leurs homologues français les conteneurs à destination des Etats-Unis qui leur semblent suspects afin que les douaniers français inspectent ces conteneurs. Or, plusieurs problèmes se posent du fait de la présence de ces douaniers américains au sein d'installations portuaires françaises.

Tout d'abord, adhérer à la *Container Security Initiative* entraîne des coûts certains, liés notamment à l'achat ou la modernisation des systèmes de scanner à conteneurs, de tels systèmes étant exigés dans la CSI. Or ces coûts non négligeables, de l'ordre de 1 à 5 millions de dollars US, sont entièrement à la charge du port participant à l'initiative américaine. En effet, les Etats-Unis ne subventionnent pas les pays participant à la CSI (mis à part la Tunisie, pays auquel les Etats-Unis ont offert des scanners).

A ce problème s'ajoute ce que certains considèrent comme une forme d'ingérence américaine. D'aucuns critiquent parallèlement le fait que les Etats-Unis n'ont pour l'instant accepté la réciprocité douanière que pour le Canada et le Japon. Seuls ces deux pays ont donc leurs propres douaniers aux Etats-Unis. Cette présence de douaniers américains dans de nombreux « mega-ports » mondiaux, combiné à ce refus de réciprocité douanière, fait craindre à certains que les Etats-Unis ne cherchent à mettre en place, sous le couvert de la CSI, un système d'espionnage économique. En étant présents constamment au sein des grands ports mondiaux, les douaniers américains ont la possibilité de collecter de très nombreuses

informations économiques qui dépassent par ailleurs l'activité du port dans lequel ils se trouvent.

Pour ce qui est des douaniers français, l'article L. 324-5 du Code des ports maritimes, introduit par l'ordonnance du 4 août 2004, vient préciser les pouvoirs qui leurs sont conférés au sein des installations portuaires. Ainsi, les douaniers peuvent procéder au contrôle « *des navires, des personnes, des bagages, des colis, des marchandises et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones d'accès restreint délimitées par arrêté préfectoral à l'intérieur de la zone portuaire de sûreté ou embarqués à bord des navires* ».

B / Le contrôle des navires au port

En vertu de la nouvelle réglementation internationale en matière de sûreté, le navire souhaitant entrer au port doit auparavant communiquer un certain nombre de renseignements avant d'être autorisé à pénétrer dans l'une ou l'autre des installations portuaires.

Ces éléments d'information sont nombreux et variés, allant de la liste d'équipage aux renseignements figurant sur la fiche synoptique continue, en passant par l'heure prévue d'arrivée du navire.

Cependant, parmi tous ces renseignements certains ont une importance toute particulière, comme on va le voir. Il s'agit, d'une part, du certificat international de sûreté du navire, auquel sera parfois jointe parfois une déclaration de sûreté, ou DoS (*Declaration of Security*) (1), et d'autre part des renseignements concernant les dix dernières escales effectuées par le navire (2).

1 / Le certificat international de sûreté du navire (ISSC) et la déclaration de sûreté (DoS)

Lorsqu'il souhaite entrer dans une installation portuaire « ISPS », le navire « ISPS » doit au préalable faire parvenir aux officiers de port de cette installation portuaire, entre autres documents, un certificat international de sûreté (ISSC) en cours de validité ou un certificat ISSC provisoire en cours de validité, ainsi que le nom de l'autorité qui a délivré ce

certificat¹²⁹, la convention SOLAS disposant d'ailleurs que le contrôle de l'ISSC (ou de l'ISSC provisoire) doit normalement être la seule vérification effectuée¹³⁰.

Ce sont alors les officiers de port qui vont analyser le certificat afin de juger de sa validité.

Si le certificat est valide, il n'y a en principe pas de problèmes, mais la situation est toute autre en cas de certificat non valide, voire en l'absence de certificat. Dans de telles situations, plusieurs conséquences peuvent être envisagées. S'il y a des raisons sérieuses de penser que le navire ne répond pas aux prescriptions internationales¹³¹, le port peut éventuellement retenir le navire fautif jusqu'à ce qu'il obtienne un certificat valide.

Un premier problème apparaît alors. En effet, les ports étant trop souvent gênés par des navires immobilisés ne répondant pas aux prescriptions de sécurité maritime, on peut imaginer qu'ils seront réticents à l'idée d'encombrer encore un peu plus leurs quais avec d'autres navires. En effet l'immobilisation d'un navire signifie souvent la neutralisation d'un poste d'exploitation et donc une perte de recettes. Des alternatives sont toutefois possibles. L'Etat du port peut ainsi refuser l'entrée du port au navire¹³², ou exiger que le navire se rende dans un endroit spécifié des eaux territoriales ou intérieures¹³³, par exemple.

La finalité est qu'à terme soient exclus du marché les navires ne répondant pas aux critères ISPS. Pourtant des mesures telles que l'exclusion, le refus, ne sont que des solutions à court terme qui peuvent avoir pour effet pervers de développer un véritable commerce ou marché parallèle : on trouverait ainsi d'un côté des navires répondant aux critères internationaux et fréquentant des ports ISPS, et de l'autre des navires non certifiés fréquentant des ports également non certifiés.

C'est pour tenter d'éviter une telle situation que la nouvelle réglementation internationale a prévu la règle des 10 dernières escales, qui sera étudiée ultérieurement.

Avant de s'intéresser à cette règle des dix dernières escales, notre intérêt va d'abord se porter sur la déclaration de sûreté.

¹²⁹ Par autorité ayant délivré le certificat, on entend l'Administration, l'organisme de sûreté reconnu agissant au nom de l'Administration ou du Gouvernement contractant qui, à la demande de l'Administration, a délivré le certificat ; MSC/Circulaire 1111 Recommandations relatives à la mise en œuvre du chapitre XI-2 de la convention SOLAS et du Code ISPS.

¹³⁰ Convention SOLAS, Chapitre XI-2, Règle 9, paragraphe 1.

¹³¹ MSC/Circulaire 1111, Recommandations relatives à la mise en œuvre du chapitre XI-2 de la convention SOLAS et du Code ISPS, annexe 5, page 10.

¹³² Convention SOLAS, chapitre XI-2, règle 9, paragraphe 2.5.4.

¹³³ Convention SOLAS, chapitre XI-2, règle 9, paragraphe 2.5.2.

La déclaration de sûreté doit en théorie être remplie « *lorsque le Gouvernement contractant de l'installation portuaire le juge nécessaire ou lorsqu'un navire le juge nécessaire* »¹³⁴. Une telle déclaration peut être demandée lorsque le navire a un niveau de sûreté supérieur à celui de l'installation portuaire, ou lorsque ce navire a un niveau de sûreté supérieur au navire avec lequel il y a interface, par exemple.

Le but principal d'une telle déclaration est 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* »¹³⁵. Le Code ISPS énonce que les Gouvernements contractants doivent déterminer quand une déclaration de sûreté est requise, et ceci en évaluant les risques présentés par une interface navire/port ou une activité de navire à navire¹³⁶. r si l'évaluation de ces risques est mauvaise, on peut craindre qu'un navire non sûr puisse rentrer dans l'installation portuaire, avec les graves conséquences que cela peut avoir. On aurait donc peut être intérêt à rendre cette déclaration obligatoire et systématique.

2 / La règle des dix dernières escales

La règle 9 du chapitre XI-2 de la convention SOLAS dispose que « *le navire doit conserver un dossier des renseignements visée au paragraphe 2.1 [i.e. notamment le niveau de sûreté auquel le navire est exploité et a été exploité au port précédent] pour la période couvrant les 10 dernières escales dans les installations portuaires* »¹³⁷.

Cette règle permet de vérifier si le navire vient d'un port ne répondant pas aux critères ISPS. Si tel était le cas, ceci constituerait alors une raison sérieuse pour les officiers de port de ne pas l'accepter dans le port¹³⁸. Si cette mesure peut sembler a priori bonne, à l'heure actuelle la situation semble assez floue pour ce qui est de l'application pratique de cette disposition de la convention SOLAS, peu de ports semblant réellement appliquer cette mesure.

Il apparaît qu'à la date du 1^{er} juillet 2004, ces différentes mesures souffraient d'un manque de coordination entre les services compétents, à savoir entre conseil du port, préfet,

¹³⁴ Code ISPS, Partie B, paragraphe 5.1.

¹³⁵ Code ISPS, Partie B, paragraphe 5.4.

¹³⁶ Code ISPS, Partie A, paragraphe 5.1.

¹³⁷ Convention SOLAS, Chapitre XI-2, Règle 9, paragraphe 2.3.

¹³⁸ MSC/Circulaire 1111, Recommandations relatives à la mise en œuvre du chapitre XI-2 de la convention SOLAS et du Code ISPS, annexe 5, p.10.

préfet maritime, et Affaires maritimes, rendant donc l'application de ces règles quelque peu délicate.

C / La surveillance de la sûreté de l'installation portuaire

Au sein de l'installation portuaire, un certain nombre de problèmes se posent, notamment du fait de la fermeture de certains lieux (1), mais également parce qu'il est difficile d'assurer un contrôle réellement efficace de l'ensemble du plan d'eau portuaire (2).

1 / Les difficultés soulevées par la fermeture de certains lieux au sein des installations portuaires

La fermeture de certains lieux au sein des installations portuaires est prévue par le Code ISPS, sous la forme de zones d'accès restreint à l'intérieur de chaque installation portuaire¹³⁹.

Cette mesure a été reprise dans l'article L. 324-5 du Code des ports maritimes. Cet article dispose que de telles zones seront délimitées par arrêté préfectoral à l'intérieur de la zone de sûreté portuaire. Dans ces zones, les contrôles sont renforcés. Les officiers de police judiciaire peuvent ainsi y procéder à de nombreux contrôles, des navires comme des personnes ou colis¹⁴⁰. Afin d'assurer au mieux la surveillance des installations portuaires, les autorités portuaires ont dû faire installer de nombreux dispositifs, tels que clôtures, éclairages, et faire appel à des sociétés de gardiennage. Or toutes ces mesures ont un coup, assez important, que certains ports ont déjà répercuté sur leurs usagers, comme c'est le cas au port autonome de Marseille par exemple, où les compagnies maritimes ont pu constater une hausse sensible des coûts portuaires.

L'OCDE a évalué les coûts d'investissement et annuels du respect du Code ISPS pour les ports. Les coûts initiaux en terme de gardiennage et d'équipements de sûreté, aux Etats-Unis, par type d'installation, s'élèvent respectivement à 124 et 441 millions de dollars (soit 13% et 46% du coût total), pour des coûts annuels de 124 et 22 millions de dollars¹⁴¹.

¹³⁹ Code ISPS, Partie B, paragraphe 16.21.

¹⁴⁰ Code des ports maritimes, Art. L. 324-5.

¹⁴¹ Rapport OCDE, Comité des Transports Maritimes de l'OCDE. *La Sûreté dans les Transports Maritimes : Facteurs de Risques et Répercussions Economiques*. Juillet 2003, p.49.

Ces évaluations traitant de ports américains, il est évident qu'elles doivent être minorées si l'on se place du point de vue des ports français, mais elles permettent néanmoins de se faire une idée des coûts qu'ont à supporter les ports français pour assurer la surveillance de la sûreté de leurs installations portuaires. Il faut toutefois noter qu'un certain nombre de ports, désireux de se prémunir notamment contre le vol de marchandises, ont déjà mis en place depuis plusieurs années de telles mesures.

Par ailleurs, un autre problème se pose quant à la fermeture de certains lieux. Ainsi, si l'Etat du port décide de passer par exemple en niveau de sûreté 2, l'agent de sûreté portuaire (ASP) pourra alors fermer les zones de mouillage. En conséquence, il ordonnera alors aux navires de rester au large jusqu'au retour à une situation de niveau 1. La planification des navires sera alors rendue plus difficile et plus longue, en raison des délais d'entrée dans l'enceinte portuaire¹⁴², entraînant donc un surcoût non négligeable pour les compagnies exploitant ces navires retardés.

2 / La difficile surveillance du plan d'eau portuaire

Si les composantes terrestres des installations portuaires peuvent être à peu près correctement surveillées en y mettant les moyens, une surveillance réellement efficace de l'ensemble du plan d'eau semble très difficilement réalisable. Il est par exemple impossible de faire dans les ports français ce qui se fait dans le port de Tunis, où une vedette de police accompagne chaque navire de plaisance faisant escale.

Une surveillance du plan d'eau est possible de manière ponctuelle, sur le court terme, mais en aucun cas sur le long terme, et c'est bien ce qui constitue aujourd'hui la réelle faiblesse des installations portuaires, de nombreux observateurs faisant valoir qu'il serait très difficile de prévenir par exemple une attaque terroriste par la mer. Ainsi, si l'aspect « terrien » des installations portuaires semble maîtrisé, ou tout du moins maîtrisable, la réciproque n'est pas vraie pour le maritime.

¹⁴² PH. BOISSON, « La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime ». *Le DMF, Spécial saisie, n° 640*, Septembre 2003, p.734.

Section 3 - Les problèmes humains

Les problèmes humains qui se posent sont de deux ordres ; ils concernent la formation des personnels et la responsabilité des personnes physiques.

Paragraphe 1 - Les problèmes liés à la formation des personnels compétents

Les questions relatives à la formation concernent non seulement la formation du PFSO (A) mais également celle du personnel de l'installation portuaire ayant à traiter de la sûreté (B).

A / La formation de l'agent de sûreté de l'installation portuaire

Le Code ISPS dispose que « *l'agent de sûreté de l'installation portuaire [...] [doit] avoir des connaissances et avoir reçu une formation, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code* »¹⁴³. La partie B du Code ISPS énonce ainsi que le PFSO devrait recevoir une formation adaptée dans un certain nombre de domaines, concernant notamment « *les responsabilités et fonctions des autres organismes de sûreté* »¹⁴⁴, les « *opérations des navires et des ports et conditions de ces opérations* »¹⁴⁵ ou encore « *les exercices et entraînements en matière de sûreté, y compris les exercices et entraînements avec les navires* »¹⁴⁶. Le Code énumère ainsi une liste de près de vingt domaines différents dans lesquels le PFSO doit recevoir une formation.

Prenant acte des dispositions du Code ISPS, la France a publié au journal officiel du 8 août 2004¹⁴⁷ l'arrêté du 17 juin 2004 relatif à la délivrance de l'attestation de formation

¹⁴³ Code ISPS, Partie A, paragraphe 18.1.

¹⁴⁴ Code ISPS, Partie B, paragraphe 18.1.4.

¹⁴⁵ Code ISPS, Partie B, paragraphe 18.1.7.

¹⁴⁶ Code ISPS, Partie B, paragraphe 18.1.19.

¹⁴⁷ Arrêté du 17 juin 2004 relatif à la délivrance de l'attestation de formation d'agent de sûreté de l'installation portuaire, *J.O n° 183* du 8 août 2004, p. 14155, texte n° 8.

d'agent de sûreté de l'installation portuaire. Cet arrêté établit les conditions de délivrance de l'attestation de formation de PFSO. Cet arrêté indique que la formation d'agent de sûreté de l'installation portuaire peut prendre place soit dans une école nationale de la marine marchande, soit dans un centre de formation agréé. A notre connaissance, rien n'est cependant précisé quant aux conditions d'agrément des centres de formation. En conséquence, cette formation est à l'heure actuelle assurée essentiellement par les écoles de la marine marchande.

Par ailleurs, les agents de sûreté d'installations portuaires sont dans les ports français sous la direction d'un agent de sûreté portuaire. Cet ASP, chargé de coordonner l'action des ASIP/PFSO, reçoit lui aussi une formation adéquate.

Il faut rappeler par ailleurs que, l'agent de sûreté de l'installation portuaire devant pouvoir être joint « 24 h sur 24 »¹⁴⁸, cette astreinte a conduit de nombreux ports français à désigner plusieurs agents de sûreté par installation portuaire, posant là aussi la question de leur formation, de leurs compétences et de la coordination de leur mission. Il semble en effet vraisemblable que certaines des personnes désignées en tant qu'agent de sûreté de l'installation portuaire ne disposeront sans doute pas, dans les premiers temps en tout cas, du niveau de compétence nécessaire, tous ces nouveaux agents de sûreté étant désignés parmi le personnel déjà existant au sein de l'installation portuaire.

B / La formation du personnel chargé de tâches spécifiques en matière de sûreté

Concernant le personnel de l'installation portuaire « *chargé de tâches spécifiques en matière de sûreté* », le Code ISPS recommande que celui-ci reçoive une formation et qu'il dispose des connaissances suffisantes dans un certain nombre de domaines, allant de la « *connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes* »¹⁴⁹ aux « *techniques de fouille physique des personnes, des effets personnels, des bagages de la cargaison et des provisions de bord* »¹⁵⁰, en passant par « *l'encadrement des passagers et les techniques de contrôle* »¹⁵¹.

En France, il n'existe a priori aucun texte relatif à la formation de ce personnel.

¹⁴⁸ Code ISPS, Partie A, paragraphe 16.3.10

¹⁴⁹ Code ISPS, Partie B, paragraphe 18.2.1.

¹⁵⁰ Code ISPS, Partie B, paragraphe 18.2.10.

¹⁵¹ Code ISPS, Partie B, paragraphe 18.2.5.

Paragraphe 2 - Les problèmes de responsabilité

Du fait de l'adoption en France de la nouvelle réglementation internationale en matière de sûreté maritime, les officiers de port se sont vus confier de nouvelles missions, et du même coup de nouvelles responsabilités.

Le Code ISPS énumère d'ailleurs une liste non exhaustive de ces nouvelles missions et responsabilités, qui vont de la mise en œuvre du plan de sûreté de l'installation portuaire à l'obligation d'assurer la coordination avec les services de sûreté¹⁵².

Jusqu'à présent, les officiers de port exerçaient au nom de l'Etat des missions de police portuaire¹⁵³, police de la conservation et de l'exploitation du port (il s'agit ici de la contravention de grande voierie, sanction particulière visant les atteintes portées au domaine public ou les faits susceptibles de compromettre son fonctionnement normal¹⁵⁴), du balisage, des matières dangereuses¹⁵⁵, des eaux dans les ports maritimes et enfin des surfaces encloses (c'est-à-dire du contrôle des accès).

Ainsi que le souligne Martine Le Bihan Guénolé, ces diverses missions de sécurité sont en fait « *attachées au bon déroulement d'opérations qui s'étendent de l'arrivée du navire jusqu'à son départ* »¹⁵⁶. Or, suite aux catastrophes de l'Erika et du Prestige, de nouvelles obligations de contrôle ont été imposées par la réglementation internationale et européenne, ce qui a eu pour conséquence d'alourdir la tâche préventive des officiers de port dans le domaine de la sécurité¹⁵⁷. Alourdissement désormais accentué par la nouvelle réglementation internationale, celle-ci imposant aux officiers de port de nouvelles responsabilités, particulièrement dans l'établissement du plan de sûreté de l'installation portuaire et dans la mise en œuvre de celui-ci au quotidien.

A titre d'exemple, la responsabilité de l'agent de sûreté portuaire (chargé de coordonner au sein du port l'ensemble des agents de sûreté des installations portuaires) est ainsi pleine et entière¹⁵⁸, et il doit s'engager par écrit, dans une attestation de reconnaissance

¹⁵² Code ISPS, Partie A, paragraphe 17.2.

¹⁵³ M. LE BIHAN GUENOLE, « Sûreté maritime et terrorisme », *Revue Scapel*, juillet août septembre 2003, p.93.

¹⁵⁴ R. SPARATU, « L'officier de port », *Le DMF*, n° 559, Avril 1996, p.408.

¹⁵⁵ Code des ports maritimes, Art. R. 332-1.

¹⁵⁶ M. LE BIHAN GUENOLE, « Sûreté maritime et terrorisme », *Revue Scapel*, juillet août septembre 2003, p.93.

¹⁵⁷ Ces nouvelles responsabilités sont également traitées dans l'article L. 218-5 du code de l'environnement, relatif aux responsabilités en cas de pollution par les hydrocarbures

¹⁵⁸ Entretien avec M. CARRAUX, ASP du port autonome Nantes Saint-Nazaire.

de responsabilité.

Si les ports français rencontrent des difficultés dans l'application au quotidien des dispositions internationales et américaines, la situation est similaire pour les compagnies maritimes.

Chapitre 2

Les compagnies maritimes

L'exemple des compagnies française

A l'image des installations portuaires, les compagnies maritimes françaises sont confrontées à des difficultés de deux ordres, organisationnelles d'une part et humaines d'autre part.

Par ailleurs, la situation de la compagnie maritime française CMA-CGM nous permettra d'illustrer notre propos.

Section 1 - Les problèmes organisationnels

Au quotidien, deux types de problèmes majeurs se posent : ils sont relatifs aux procédures de certification et de contrôle des navires.

Paragraphe 1 - Les problèmes liés aux procédures de certification

Comme c'est le cas pour les installations portuaires, les compagnies maritimes peuvent faire appel à des organismes de sûreté reconnus. Néanmoins, en France, ces organismes ne possèdent pas les pleins pouvoirs en matière de certification, certaines prérogatives étant réservées à l'Administration.

Les organismes de sûreté reconnus, ou organismes de sûreté maritime (selon la terminologie française), possèdent donc certaines prérogatives (A), l'autorité administrative conservant certaines attributions exclusives (B).

Par ailleurs, comme on le verra, la situation qui prévaut en France en ce domaine est loin d'être la même que dans le reste du monde. Quand on sait que ce sont près de 45000 navires qui doivent être certifiés, on comprend les enjeux attachés à cette procédure.

A / Les prérogatives des organismes de sûreté maritime

En préliminaire, il convient de préciser que les organismes de sûreté maritime intervenant auprès des compagnies maritimes sont soumis aux dispositions de l'arrêté du 25 juin 2004 relatif à la reconnaissance des organismes de sûreté maritime et portant création d'une commission consultative de reconnaissance. Les organismes de sûreté maritime intervenant auprès des compagnies maritimes doivent donc posséder les mêmes compétences que ceux intervenant auprès des installations portuaires. Ceci est tout à fait logique, un même organisme de sûreté maritime étant souvent appelé à intervenir pour le compte des compagnies maritimes et pour le compte des installations portuaires.

Concernant les attributions des organismes de sûreté maritime, le Code ISPS dispose qu' « un organisme de sûreté reconnu peut effectuer l'évaluation de sûreté d'un navire

particulier »¹⁵⁹, et également « *préparer le plan de sûreté d'un navire particulier* »¹⁶⁰. La Partie B du code ISPS énonce également qu' « *un RSO peut aussi fournir aux compagnies des conseils ou fournir une assistance sur les questions ayant trait à la sûreté, y compris les évaluations de la sûreté du navire, les plans de sûreté du navire (...)* ».

Toujours selon le Code, un tel organisme de sûreté « *peut aussi les [les compagnies] aider à établir un de ces plans ou une de ces évaluations* ».

Or toutes ces dispositions du Code ISPS (et en particulier les dispositions contenues dans la partie A, celles de la partie B n'ayant que valeur de recommandations) n'ont pas été reprises intégralement par le droit français.

Une ordonnance en date du 12 juillet 2004, publiée au Journal Officiel le 14 juillet 2004¹⁶¹, est venue insérer après l'article 2 de la loi du 5 juillet 1983 de nouveaux articles relatifs à la sûreté maritime¹⁶². Le nouvel article 2-2 dispose ainsi que « *des missions d'évaluation et de contrôle de la sûreté des navires peuvent être confiées par l'autorité administratives à des organes habilités à cet effet* ». Les RSO partagent donc certaines prérogatives avec les compagnies maritimes, qui leur confient certaines missions, qu'elles sont néanmoins aptes à effectuer elles-mêmes si elles le souhaitent.

On retrouve ici les mêmes difficultés que celles mises en avant dans l'étude des prérogatives des organismes de sûreté maritime en matière de sûreté des installations portuaires. Ainsi, alors que le Code ISPS dispose que les RSO peuvent s'occuper non seulement des évaluations de sûreté mais également des plans de sûreté des navires, le nouvel article 2-2 de la loi du 5 juillet 1983 ignore la question de ces plans de sûreté du navire.

Une telle omission conduit donc aux mêmes interrogations soulevées pour les installations portuaires. On peut se demander si il s'agit d'une possibilité accordée aux Etats par le Code ISPS¹⁶³, ou si il s'agit au contraire d'une volonté délibérée de la France d'ignorer les dispositions internationales (ce qui conduit alors à s'interroger sur les raisons d'une telle omission). Mais on peut également se demander si la fonction d'"évaluation" de la sûreté maritime attribuée aux RSO par les dispositions réglementaires françaises n'inclut pas implicitement la possibilité d'établir un plan de sûreté, ces deux fonctions étant intimement liées.

¹⁵⁹ Code ISPS, Partie A, paragraphe 8.3.

¹⁶⁰ Code ISPS, Partie A, paragraphe 9.2.

¹⁶¹ La même que celle modifiant le Code des ports maritimes.

¹⁶² Ordonnance n°2001-691 du 12 juillet 2004, JO n°162 du 14 juillet 2004, Art. 7.

¹⁶³ Le Code ISPS déclarant que le RSO « peut » préparer le plan de sûreté du navire.

Enfin, il existe un autre problème, déjà étudié, ayant trait à la valeur juridique du travail accompli par les organismes de sûreté maritime du fait de la publication tardive de l'arrêté du 25 juin 2004 relatif à la reconnaissance des organismes de sûreté maritime et portant création d'une commission consultative de reconnaissance. En effet, cette publication étant intervenue le 4 août 2004, l'arrêté du 25 juin 2004 n'a pu produire d'effets juridiques qu'à partir de cette date du 4 août. Or cette publication intervient plus d'un mois après l'entrée en vigueur du Code ISPS. Comme c'est le cas pour les installations portuaires, les compagnies maritimes ayant fait appel à des organismes de sûreté pour par exemple évaluer la sûreté de certains navires ont alors eu recours à des organismes qui, du fait de leur absence de reconnaissance en tant qu'organismes de sûreté maritime, étaient dès lors légalement incompétents pour effectuer un tel travail

B / Les compétences exclusives de l'autorité administrative

Le Code ISPS dispose que « *l'Administration peut confier l'examen et l'approbation des plans de sûreté du navire, ou des amendements à un plan précédemment approuvé, à des organismes de sûreté reconnus* ». Ici, les choses sont claires. L'Administration est libre d'agir comme elle l'entend dans le domaine. L'examen et l'approbation des plans de sûreté de navire par les RSO dépend donc du bon vouloir des Gouvernements contractants.

La France a décidé qu'une telle certification serait confiée aux services de l'Etat, plus précisément aux Affaires maritimes, qui examinent les plans, plans qui par la suite sont transmis au ministère de la Mer pour approbation. Suite à cette approbation, le certificat international de sûreté du navire est alors délivré. L'article 2-1 de la loi du 5 juillet 1983 dispose donc que « *les plans de sûreté de ces navires sont approuvés par l'autorité administrative* » et au vu de ces plans « *sont délivrés les certificats internationaux de sûreté des navires* ».

La France n'adopte donc pas la même politique en matière de sûreté qu'en matière de sécurité. Alors que l'Etat a délégué son pouvoir de certification aux sociétés de classification afin qu'elles certifient la sécurité des navires, il n'en est rien concernant la sûreté, domaine plus sensible car touchant à la défense du territoire notamment.

La situation française n'est cependant pas la situation qui prévaut au niveau international. De nombreux Etats en effet ont adopté une position différente. Si l'Indonésie adopte à peu près la même position que la France, aux Bahamas à l'inverse c'est le Bureau

Veritas qui s'occupe de tout ce qui concerne la sûreté des navires, de l'élaboration des plans à leur approbation. Le Bureau Veritas se charge également de délivrer les certificats internationaux de sûreté.

D'autre part, du fait de la grande liberté laissée aux Etats dans le domaine de la certification des navires, d'aucuns craignaient que certains Etats laxistes ne délivrent des certificats trop facilement. Si une telle inquiétude semble a priori fondée, elle peut néanmoins être relativisée, puisque les services de l'Etat du port dans lequel se rend le navire ont pour obligation de contrôler systématiquement l'ISSC du navire, et donc toute certification non valable devrait pouvoir être détectée. Dans l'esprit des rédacteurs de la nouvelle réglementation internationale en effet, à plus ou moins long terme, les Etats trop complaisants en matière de sûreté finiront par être connus, et ainsi les navires possédant des certificats émanant de tels Etats pourront alors être systématiquement refusés d'entrée dans les ports ISPS.

Enfin, certains recommandaient aux compagnies maritimes commerçant avec les Etats-Unis de posséder à bord de chaque navire deux plans de sûreté, l'un conforme aux prescriptions internationales, et l'autre conforme aux règles américaines, car « *certaines règles législatives américaines vont au-delà de la réglementation de l'OMI* »¹⁶⁴. Il semble que les compagnies maritimes ayant des lignes vers les Etats-Unis n'utilisent en fait qu'un seul plan de sûreté par navire, sans que cela ne pose a priori de problèmes jusqu'à ce jour.

Paragraphe 2 - Les problèmes liés aux procédures de contrôle

En ce qui concerne les procédures de contrôle, deux types d'interrogations demeurent. La première est relative aux personnes chargées de ces contrôles (A), la seconde concerne les contrôles eux-mêmes (B).

A / Les personnes chargées des contrôles

L'article 2-1 de la loi du 5 juillet 1983 dispose que « *l'Etat est responsable du contrôle et de l'application des mesures de sûreté mises en œuvre à bord des navires* ». Ce

sont donc en France les services de l'Etat qui sont chargés d'effectuer les contrôles de sûreté à bord des navires. Ce rôle incombe en théorie aux Affaires maritimes, les officiers de port étant normalement chargés de contrôler les documents de sûreté du navire. Mais on se rend compte que dans les faits une telle distinction des rôles n'existe pas vraiment. En effet, il arrive fréquemment qu'officiers de port, agents des Affaires maritimes, voire même douaniers, accomplissent des tâches qui normalement sont du domaine « réservé » d'une ou l'autre de ces autorités.

Un autre problème se pose également quant à l'étendue et donc l'efficacité de ces contrôles. Quand on sait que la France avait jusqu'à très récemment du mal à atteindre les 25 % de contrôles annuels en matière de sécurité¹⁶⁵, on est en droit de penser que la situation ne sera guère plus performante en matière de sûreté.

Aux Etats-Unis, il apparaît que les autorités sont particulièrement sévères à l'encontre des navires ne répondant pas aux normes de sûreté. Une amende de 150 000 USD a ainsi été donnée à une compagnie maritime dont le navire, en escale dans un port américain, ne satisfaisait pas aux conditions de sûreté. Des fonctionnaires de l'USCG avaient réussi à se rendre jusqu'aux machines de ce navire sans aucune difficulté.

B / Les difficultés inhérentes aux contrôles eux-mêmes

Il existe tout un panel de problèmes, liés au contrôle des documents (1), aux navires contrôlés (2), et enfin à la surveillance de la sûreté du navire (3).

1 / Les problèmes liés au contrôle des documents

Avec les nouvelles les nouvelles mesures de sûreté, les navires doivent fournir -et donc posséder à bord- d'importantes quantités de documents, tels que le certificat international de sûreté, la liste des dix dernières escales, ou encore la liste de l'équipage, des passagers, entre autres. Or, outre ces difficultés pratiques matérielles relativement contraignantes, il existe encore d'autres difficultés conséquentes, portant sur le contrôle du plan de sûreté (a) et le contrôle de la fiche synoptique du navire (b).

¹⁶⁴ PH. BOISSON, « La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime », *Le DMF*, n° 640, *Spécial saisie*, Septembre 2003, p.729.

¹⁶⁵ Pourcentage de contrôles exigé par le *Memorandum of Understanding* de Paris.

a/ Le contrôle du plan de sûreté du navire

Du fait de la sensibilité de ce document, la procédure de contrôle est très encadrée. La convention SOLAS dispose que dans certaines circonstances, les « *fonctionnaires dûment autorisés par un Gouvernement contractant* » peuvent avoir accès au plan de sûreté du navire, à condition d'une part qu'ils aient des « *raisons sérieuses* » de penser que le navire ne satisfait pas aux prescriptions du chapitre XI-2 ou de la partie A du Code ISPS¹⁶⁶ et d'autre part que l'accès au plan de sûreté soit la seule façon de vérifier ou de rectifier la non-conformité¹⁶⁷.

Les fonctionnaires ne peuvent ainsi contrôler le plan de sûreté du navire que dans certains cas très particuliers, comme par exemple lorsqu'ils possèdent « *des preuves ou des informations fiables selon lesquelles le matériel, la documentation ou les arrangements relatifs à la sûreté présentent de graves insuffisances* »¹⁶⁸. De plus, cet accès est limité aux seules sections du plan auquel se rapporte la non-conformité¹⁶⁹.

Tout est donc mis en œuvre afin de protéger au mieux la confidentialité des informations contenues dans le plan de sûreté.

b/ Le contrôle de la fiche synoptique

Selon certains auteurs¹⁷⁰, le contrôle de la fiche synoptique risque de poser des problèmes. « *Une vaste majorité du monde maritime* » serait hostile à cette fiche synoptique. Compte tenu du fait que la fiche synoptique de chaque navire contient des renseignements précis sur « *le ou les propriétaires inscrits, le ou les affréteurs coque nue et sur le responsable de la gestion de la sécurité* », beaucoup craignent qu'une telle fiche ne constitue un « *premier pas vers la diffusion du nom du propriétaire du navire* », ce qui évidemment gêne bon nombre d'intervenants du monde maritime. Cette opacité autour du nom du réel propriétaire du navire est une question récurrente du droit maritime, car elle rend quasi-impossible bon nombre d'actions judiciaires, du fait notamment de l'utilisation de sociétés écrans.

¹⁶⁶ Convention SOLAS, Chapitre XI-2, Règle 9, paragraphe 1.

¹⁶⁷ Code ISPS, Partie A, paragraphe 9.8.1.

¹⁶⁸ MSC/Circulaire 1111, Annexe 5, page 10.

¹⁶⁹ Code ISPS, Partie A, paragraphe 9.8.1.

¹⁷⁰ PH. BOISSON, « La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime », *Le DMF*, n° 640, *Spécial saisie*, Septembre 2003, p.729.

2 / Les problèmes liés aux navires contrôlés

Un certain nombre de problèmes risquent de se poser également en fonction des navires contrôlés.

Philippe Boisson¹⁷¹ relève ainsi que pour certaines catégories de navires l'obligation pesant sur le capitaine d'avoir à bord à tout moment des informations sur les personnes qui engagent les membres de l'équipage, qui décident de l'emploi du navire et qui signent les chartes-parties risque dans certains cas d'être difficile à satisfaire.

En ce qui concerne par exemple les navires de croisière ou les ferries employant un personnel hôtelier important, certaines exigences liées aux contrôles seront difficiles à remplir.

De même, dans le cas des navires affrétés en cascade, il sera difficile de « *connaître le nom de tous les affréteurs impliqués dans l'opération de transport* ».

Il semble à l'heure actuelle que de nombreux navires ne soient pas encore prêts. C'est semble-t-il notamment le cas de bon nombre de navires céréaliers. A l'inverse, les navires répondant à l'heure actuelle le mieux aux exigences de sûreté sont les navires pétroliers, les navires transportant des matières dangereuses, ainsi que les paquebots.

3 / Les problèmes liés à la surveillance de la sûreté du navire

La surveillance du navire a tout d'abord un coût technique, du fait de l'installation à bord des systèmes d'alerte de sûreté du navire, et du système d'identification automatique. L'OCDE¹⁷² a ainsi évalué le coût minimum d'un transpondeur SIA entre 10 000 et 20 000 USD. Pour l'ensemble de la flotte marchande, ce coût s'élève à environ 649.3 millions d'USD¹⁷³.

Le système d'alerte de sûreté du navire coûte, toujours selon l'OCDE, environ 2 000 USD par navire. Le coût pour l'ensemble de la flotte marchande est donc d'environ 86.5 millions d'USD.

Mais la surveillance de la sûreté du navire comporte également un coût humain.

¹⁷¹ PH. BOISSON, « La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime », *Le DMF*, n° 640, *Spécial saisie*, Septembre 2003, p.729.

¹⁷² Rapport OCDE, Comité des Transports Maritimes de l'OCDE. *La Sûreté dans les Transports Maritimes : Facteurs de Risques et Répercussions Economiques*. Juillet 2003, p.33.

¹⁷³ Néanmoins, ce système est obligatoire depuis juillet 2003 pour les navires à passagers et les gros pétroliers de plus de 50 000 tb, le coût à donc dû être amorti, pour une partie tout au moins. L'équipement des autres navires du commerce international est lui fixé à décembre 2004.

Entre autres systèmes de surveillance, la réglementation internationale recommande ainsi que le navire ait recours à un personnel de veille, à des gardes chargés de la sûreté ainsi qu'à des services de garde sur le pont. Les Etats-Unis exigent ainsi que les navires se rendant dans les ports américains louent les services de gardes de sécurité armés dès que ces navires pénètrent dans les eaux territoriales américaines¹⁷⁴. Les compagnies maritimes françaises, à l'image de la CMA-CGM font appel à des sociétés de gardiennage, mais cela présente un coût très important. De plus, l'équipage est de plus en plus sollicité, notamment pour effectuer des rondes plus fréquentes, ce qui risque à terme d'accentuer encore un peu plus la fatigue déjà remarquée des personnels navigants.

Cette surveillance de la sûreté du navire s'accompagne enfin d'une autre forme de surveillance, d'aspect moins palpable mais pourtant toute aussi importante, constituée par les coûts d'assurance que doivent supporter les compagnies maritimes. Ainsi, suite à l'attentat perpétré au large du Yémen contre le Limburg en 2002, les coûts d'assurance pour risques de guerre (WRS, *War risk surcharge*) ont augmenté de près de 300%, dans le mois suivant cet attentat, pour tous les navires se rendant dans les ports du Yémen.

En réponse à l'augmentation des coûts liés à l'application de ces nouvelles mesures de sûreté, les compagnies françaises sont conduites à augmenter le coût du fret maritime. Comme le font les ports, les compagnies répercutent donc elles aussi leurs nouveaux investissements sur leurs usagers. Face à l'importance des investissements nécessités, les compagnies françaises multiplient les contacts en vue d'obtenir une aide financière de l'Etat français. Un lobbying est actuellement exercé en ce sens par Armateurs de France.

¹⁷⁴ S. SPEARES: « Will shipping industry hit ISPS deadline? », in *Lloydslist.com*, 20/08/2003

Section 2 - Les problèmes humains

Les problèmes humains en cause sont liés au respect des droits fondamentaux des gens de mer, à la formation des personnels compétents, enfin à la question de la responsabilité.

Paragraphe 1 - Les problèmes liés au respect des droits fondamentaux des gens de mer

Dés le préambule du Code ISPS, il est énoncé qu' « *aucune disposition du présent code ne doit être interprétée ou appliquée d'une manière incompatible avec le respect voulu des libertés et droits fondamentaux énoncés dans les instruments internationaux, notamment ceux qui ont trait aux travailleurs maritimes* »¹⁷⁵.

Cette déclaration illustre le problème auquel sont confrontés les gens de mer.

Du fait de la nouvelle réglementation internationale, ces derniers se retrouvent en effet dans une position assez inconfortable. En effet, alors qu'ils se voient confier et doivent assumer « *les tâches et responsabilités essentielles liées à la mise en œuvre du nouveau régime de sûreté pour les navires* »¹⁷⁶, l'accent placé sur la sûreté des installations portuaires risque dans le même temps de leur être préjudiciable. Ainsi, au lieu d'être considérés comme des partenaires privilégiés dans le cadre du nouveau régime de sûreté, navire et gens de mer courent le risque d'être perçus comme une menace potentielle pour la sûreté. Conscients d'un tel danger, les rédacteurs du Code ISPS ont donc cherché à mettre en place des mécanismes de protection des droits fondamentaux des gens de mer.

Le plan de sûreté de l'installation portuaire doit ainsi comprendre « *des procédures pour faciliter les congés à terre pour le personnel du navire ou les changements de personnel, de même que l'accès des visiteurs au navire, y compris les représentants des services sociaux et des syndicats des gens de mer* »¹⁷⁷.

¹⁷⁵ Code ISPS, Préambule, paragraphe 10.

¹⁷⁶ MSC/Circulaire 1112, Congé à terre des gens de mer et accès aux navires en vertu du Code ISPS.

¹⁷⁷ Code ISPS, Partie A, paragraphe 16.3.15.

Reprenant la Résolution 11 de la Conférence SOLAS de 2002, la circulaire MSC/1112 (relative aux congés à terre des gens de mer et à l'accès aux navires en vertu du Code ISPS), rappelle que « *les Gouvernements contractants sont priés instamment de tenir compte de l'élément humain, de la nécessité d'accorder une protection spéciale aux gens de mer et de l'importance décisive du congé à terre lorsqu'ils mettront en œuvre les dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS* ».

Un des problèmes récurrents dès lors que l'on parle de sûreté est en effet celui de la liberté de déplacement des gens de mer. Du fait des nouvelles mesures de sûreté, internationales comme américaines, le principe du congé à terre des gens de mer est parfois largement mis de côté. Ainsi, le 18 août 2004, la Confédération internationale des syndicats libres (CISL) a demandé aux Nations unies de dénoncer les restrictions imposées aux permissions à terre des gens « *dans le cadre de la "guerre contre le terrorisme"* ¹⁷⁸ ». Au vu de la situation américaine notamment, on comprend les inquiétudes des syndicats de marins ¹⁷⁹.

Aux Etats-Unis, les permissions à terre sont en effet très fréquemment refusées aux marins, et certaines compagnies ont même été amenées payer des frais de garde armée, non seulement pour assurer la sûreté du navire, mais également pour empêcher les membres d'équipage de quitter le navire.

En France, le respect du principe des congés à terre des marins semble être à peu près respecté.

Concernant plus largement le respect des droits fondamentaux des marins, le droit français semble encore une fois abonder dans le sens des textes internationaux, puisque le nouvel article L.324-4 du Code des ports maritimes dispose notamment que les agents des douanes peuvent procéder au contrôle des navires, « *à l'exception des parties à usage exclusif d'habitation et des locaux syndicaux* ».

¹⁷⁸ www.ift.org.

¹⁷⁹ Un navire de la CMA-CGM effectuant la ligne Lisbonne-New York a ainsi fait les frais de la rigueur américaine. Après avoir découvert des clandestins chinois à bord du navire, l'équipage a alors prévenu l'USCG. A l'arrivée à New York, des hommes en armes ont investi le navire et l'ensemble de l'équipage s'est retrouvé menotté.

Paragraphe 2 - Les problèmes liés à la formation des personnels compétents

Il faut distinguer ici la formation des agents de sûreté du navire et de la compagnie (A) de la formation du personnel de bord (B).

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 »¹⁸⁰. La partie B du Code ISPS vient compléter ces dispositions en recommandant notamment que CSO et SSO soient formés entre autres aux « opérations des navires et des ports et conditions de ces opérations »¹⁸¹ et au « traitement des informations confidentielles relatives à la sûreté et des communications relatives à la sûreté »¹⁸². Le Code énumère ainsi 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.

En France, cette formation semble jusqu'à présent être essentiellement assurée par les Ecoles de la marine marchande.

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 »¹⁸³.

Concernant la seconde catégorie de personnel, le Code énumère une courte listes de connaissances « de base » que tout personnel de bord est censé avoir. Concernant ensuite « le personnel de bord chargé de taches spécifiques en matière de sûreté » le Code énonce qu'il « devrait avoir des connaissances suffisantes et être capable de s'acquitter des taches qui lui sont confiées »¹⁸⁴.

¹⁸⁰ Code ISPS, Partie A, paragraphe 13.

¹⁸¹ Code ISPS, Partie B, paragraphe 13.1.7.

¹⁸² Code ISPS, Partie B, paragraphe 13.1.11.

¹⁸³ Code ISPS, Partie B, paragraphe 13.4.

¹⁸⁴ Code ISPS, Partie B, paragraphe 13.3.

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 plan d'urgence).

Si le personnel de bord doit posséder ces connaissances, on peut alors se demander qui est chargé de les lui inculquer. Selon le Code ISPS, l'agent de sûreté du navire doit « *accroître la prise de conscience de la sûreté et la vigilance à bord* », mais il doit veiller en plus « *à ce que le personnel responsable de la sûreté du navire ait reçu une formation adéquate* »¹⁸⁵. Au vu du Code, l'agent de sûreté du navire est donc garant de la bonne formation des membres de son équipage. Or une telle exigence risque d'être difficilement conciliable avec la pratique, aujourd'hui largement répandue, qui consiste, lorsque le navire fait escale dans un port, à remplacer tout ou partie de l'équipage par un nouvel équipage du jour au lendemain. On voit mal en effet comment l'agent de sûreté du navire pourra dans un laps de temps aussi court s'assurer de la bonne formation de son nouvel équipage en ce qui concerne les questions de sûreté.

Une telle disposition peut sembler donc très contraignante pour l'agent de sûreté du navire.

Enfin lorsque l'on sait que, dans la très grande majorité des cas, l'agent de sûreté du navire est également son capitaine, une telle disposition vient alors faire écho à beaucoup d'autres sur la délicate question de la responsabilité du capitaine.

Paragraphe 3 - 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* »¹⁸⁶.

¹⁸⁵ Code ISPS, Partie A, paragraphe 12.2.7.

¹⁸⁶ Convention SOLAS, Chapitre XI-2, Règle 8, paragraphe 1.

Le Code ISPS vient compléter cette règle en déclarant que « *la compagnie doit spécifier, dans le plan de sûreté du navire, que le capitaine a le pouvoir et la responsabilité absolus de prendre des décisions concernant la sécurité et la sûreté du navire et de solliciter l'assistance de la compagnie ou de tout Gouvernement contractant* »¹⁸⁷.

La nouvelle réglementation internationale fait donc peser une responsabilité très lourde sur les épaules du capitaine du navire, ce qui ne manque pas de susciter quelques interrogations. On peut ainsi se demander tout d'abord comment, alors que le capitaine est plus que jamais un préposé, la convention SOLAS peut-elle rappeler le caractère discrétionnaire du pouvoir du capitaine en matière de sûreté. Se pose ensuite la question de la responsabilité du capitaine face à une agression par définition imprévisible.

Concernant dans un premier temps les pouvoirs du capitaine, il est de plus en plus clair en pratique que le capitaine n'est qu'un simple préposé, dépendant des services de l'armement.

Or la nouvelle réglementation internationale semble aller à l'encontre de cet état de fait. En effet, plutôt que de considérer le capitaine comme un simple « *réalisateur* »¹⁸⁸, n'agissant que dans le cadre des instructions données par l'armateur, et pour le compte de celui-ci, le Code ISPS et la convention SOLAS accordent à ce dernier un rôle théorique qu'il n'exerce pas ou peu en pratique. Le capitaine est alors jugé responsable car considéré comme seul maître à bord, ce qui est regrettable d'autant que la jurisprudence et la doctrine retiennent de plus en plus souvent que le capitaine n'est qu'un simple exécutant.

Ainsi en droit anglais existe-t-il l'*Himalaya clause*, clause insérée aujourd'hui dans tous les connaissements en anglais et prévoyant que le capitaine peut bénéficier des mêmes exonérations et limitations de responsabilité que le transporteur maritime.

En droit français, si la situation est moins claire, elle semble néanmoins évoluer également dans un sens favorable au capitaine.

Ainsi, selon Pierre Bonnassies¹⁸⁹, l'arrêt rendu par l'Assemblée plénière de la Cour de cassation du 25 février 2000, bien que ne concernant pas directement les capitaines, doit cependant être interprété comme tel et appliqué aux capitaines français. Dans cet arrêt, la Cour de cassation pose comme principe que « *le préposé qui agit sans excéder les limites de la mission qui lui a été impartie par le commettant n'engage pas sa responsabilité à l'égard des tiers* ». Or, en droit français, la responsabilité du capitaine est régie notamment par la loi

¹⁸⁷ Code ISPS, Partie A, paragraphe 6.

¹⁸⁸ P. BONASSIES, « Aspects nouveaux de la responsabilité du capitaine », *Le DMF*, n° 622, janvier 2002, p.7.

¹⁸⁹ P. BONASSIES, « Aspects nouveaux de la responsabilité du capitaine », *Le DMF*, n° 622, janvier 2002, p.8.

du 3 janvier 1969, loi qui dispose dans son article 5 que le « *capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions* » ; l'arrêt de la cour de cassation ne semble donc pas s'appliquer aux capitaines de navires.

Malgré cela, Pierre Bonnassies estime que cette décision de la Cour de cassation doit être étendue aux capitaines. Selon lui, une telle extension contre les termes exprès de la loi ne constituerait pas un précédent, la Cour de cassation ayant déjà statué de la sorte. Plutôt qu'un exemple de jurisprudence *contra legem*, cet arrêt de la Cour doit au contraire être envisagé comme emportant résolution d'un conflit de textes¹⁹⁰.

Pierre Bonnassies va même plus loin, considérant que le capitaine doit, grâce à cet arrêt, être exonéré non seulement à l'égard des tiers mais également à l'égard de son armateur.

Au regard du droit anglais, qui considère clairement le capitaine comme un préposé, et de la doctrine française, très majoritairement en faveur d'une telle position, les dispositions de la réglementation internationale paraissent du coup assez étonnantes.

Il faut donc espérer que les juges sauront suivre l'analyse de P. Bonnassies si ils ont à juger de la responsabilité civile d'un capitaine dans le domaine de la sûreté maritime. De même, il serait souhaitable que les juges n'adaptent pas à la sûreté maritime les mesures existant actuellement en matière de pollution par hydrocarbures (introduites par la loi Perben du 3 mai 2001), mesures très sévères à l'égard de la responsabilité pénale du capitaine.

D'autre part, la responsabilité du capitaine telle que définie par la nouvelle réglementation internationale est lourde à porter, car les agressions dont les mesures de sûreté sont justement destinées à contenir les effets sont par définition imprévisibles¹⁹¹. Il semblerait donc mal venu d'engager la responsabilité du capitaine du fait de tels événements. Ainsi, dans l'hypothèse d'une attaque terroriste, il apparaîtrait plus qu'étonnant qu'un capitaine puisse être tenu responsable des conséquences d'une telle attaque sur son navire, alors qu'un tel événement est par définition imprévisible et extérieur, le capitaine n'ayant aucun contrôle sur de tels éléments.

¹⁹⁰ L'arrêt du 25 janvier 2000 faisant primer l'article 1384 alinéa 5 du code civil (Responsabilité pour « *le fait des personnes dont on doit répondre* ») sur l'article 1382 (« *tout fait quelconque qui cause un dommage à autrui oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer* »), P. Bonnassies propose donc que la même chose soit faite avec la loi de 1969. Ainsi, il conviendrait de faire primer l'article 3 de la loi de 1969 (article renvoyant « *aux termes du droit commun* », donc à l'article 1384 ; et notion de « *préposés maritimes* ») sur l'article 5 de cette même loi (le capitaine « *répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions* »)

¹⁹¹ M. LE BIHAN GUENOLE, « Sûreté maritime et terrorisme », *Revue Scapel*, juillet août septembre 2003, p.90.

CONCLUSION

Ainsi qu'a pu le montrer cette étude, les mesures existant en matière de sûreté, qu'elles émanent de l'OMI ou des Etats-Unis, qu'elles concernent les compagnies maritimes et leurs navires ou les installations portuaires, ont une préoccupation commune, celle d'une prévention la plus efficace possible.

L'examen de ces diverses mesures montre d'autre part que la prévention en matière de sûreté repose sur trois piliers que sont la coordination, la compétence, et la confidentialité.

Coordination, au sein d'une même compagnie tout d'abord, car les agents de sûreté de la compagnie ou du navire, sont en liaison dès que le besoin s'en fait sentir. Coordination entre navires et installations portuaires ensuite, car comme on l'a vu l'agent de sûreté de l'installation portuaire est en contact avec celui de la compagnie et celui du navire. De la même façon, dans le cadre des mesures américaines, la coordination se veut totale, entre douaniers américains et étrangers d'une part, entre le navire et l'administration américaine d'autre part. Coordination enfin avec les Gouvernements contractants : le navire et l'installation portuaire doivent se mettre au niveau de sûreté décidé par le Gouvernement contractant sur le territoire (mer territoriale comprise) duquel ils sont situés.

Compétence ensuite. L'ensemble des intervenants dans le domaine de la sûreté maritime devront posséder des connaissances et avoir reçu une formation suffisantes dans le domaine de la sûreté maritime. Qui dit compétence suppose prise de conscience et responsabilisation des acteurs du monde maritime. C'est incontestablement une *condition sine qua non* de la réussite et de l'efficacité de ces réglementations.

Confidentialité des informations enfin. Que ce soit notamment pour le système d'alerte de sûreté des navires, pour les évaluations ou pour les plans de sûreté (du navire comme de l'installation portuaire), le secret est de rigueur.

La réglementation en matière de sûreté maritime, notamment celle émanant de l'OMI, a également pour particularité d'être une réglementation jeune, complexe et dont la mise en place sera sans doute plus lente et plus délicate que souhaité.

Cette situation ne doit cependant pas pousser au pessimisme et conduire au doute quant à son efficacité dans le temps.

A cet égard, un parallèle mérite d'être fait avec le système HACCP (*Hazard Analysis Control Critical Point*) existant dans le domaine alimentaire et dont l'objectif est d'y prévenir les crises sanitaires. Il est frappant de constater que cette méthode, approximativement traduite en français sous l'expression « *Analyse des risques, Point critique pour leur maîtrise* » dispose d'une même construction que le dispositif en matière de sûreté maritime (Identification, évaluation des points critiques et des risques, élaboration des moyens pour maîtriser ces risques, suivi et actualisation des moyens prévus ...).

Certes, ce système relativement ancien n'a pas toujours permis d'éviter des crises alimentaires majeures, du type ESB, mais il constitue malgré tout un outil incontournable pour en réduire le nombre et résoudre les crises qui peuvent se produire.

Peut-être manquait-il à ce dispositif ce type de crise pour arriver à maturité ?

Aujourd'hui, en matière de sûreté maritime, les crises mineures ou majeures sont déjà là (clandestins, trafic de stupéfiants, piraterie, attentats ...). Aussi peut-on légitimement parier sur la pertinence et l'efficacité de ces dispositifs de sûreté dans des délais acceptables.

Si l'on poursuit le parallèle précédent, on pourra avancer que, dans l'efficacité de cette nouvelle réglementation, la qualité du facteur humain (individuel et collectif) sera déterminante. Certaines crises alimentaires ont ainsi mis à jour la faiblesse de ce maillon humain (recherche du profit maximum, insuffisance des contrôles, manque de volonté politique ...).

Il revient donc à tous les partenaires et intervenants du monde maritime de prendre conscience de leur nécessaire implication dans la mise en œuvre des nouvelles règles de sûreté maritime.

TABLE DES ANNEXES

Annexe 1 :

Répartition des coûts, pour le navire et la compagnie, découlant de la mise en œuvre des amendements à la Convention SOLAS et du Code ISPS. p.81.

Annexe 2 :

Comparatif des champs d'application des initiatives de l'OMI et des Etats-Unis en matière de sûreté maritime. p.82.

Annexe 3 :

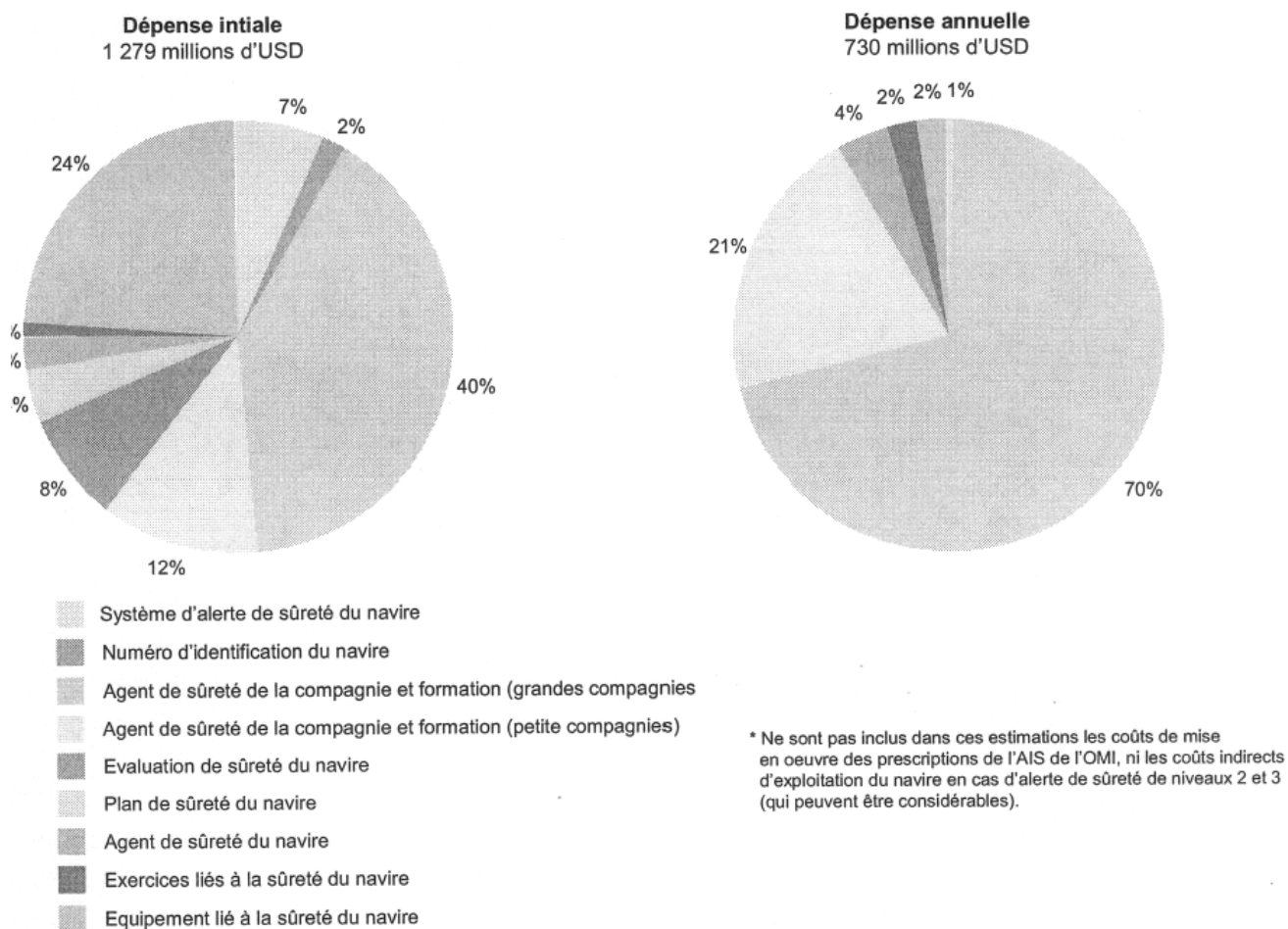
Arrêté du 25 juin 2004 relatif à la reconnaissance des organismes de sûreté maritime et portant création d'une commission consultative de reconnaissance, publié au *J.O n°179* du 4 août 2004, page 13879, texte n°22. p.83.

Annexe 4 :

Arrêté du 17 juin 2004 relatif à la délivrance de l'attestation de formation d'agent de sûreté de l'installation portuaire, publié au *J.O n°183* du 8 août 2004, page 14155, texte n°8. p.89.

Annexe 1 :

Répartition des coûts, pour le navire et la compagnie, découlant de la mise en œuvre des amendements à la Convention SOLAS et du Code ISPS.

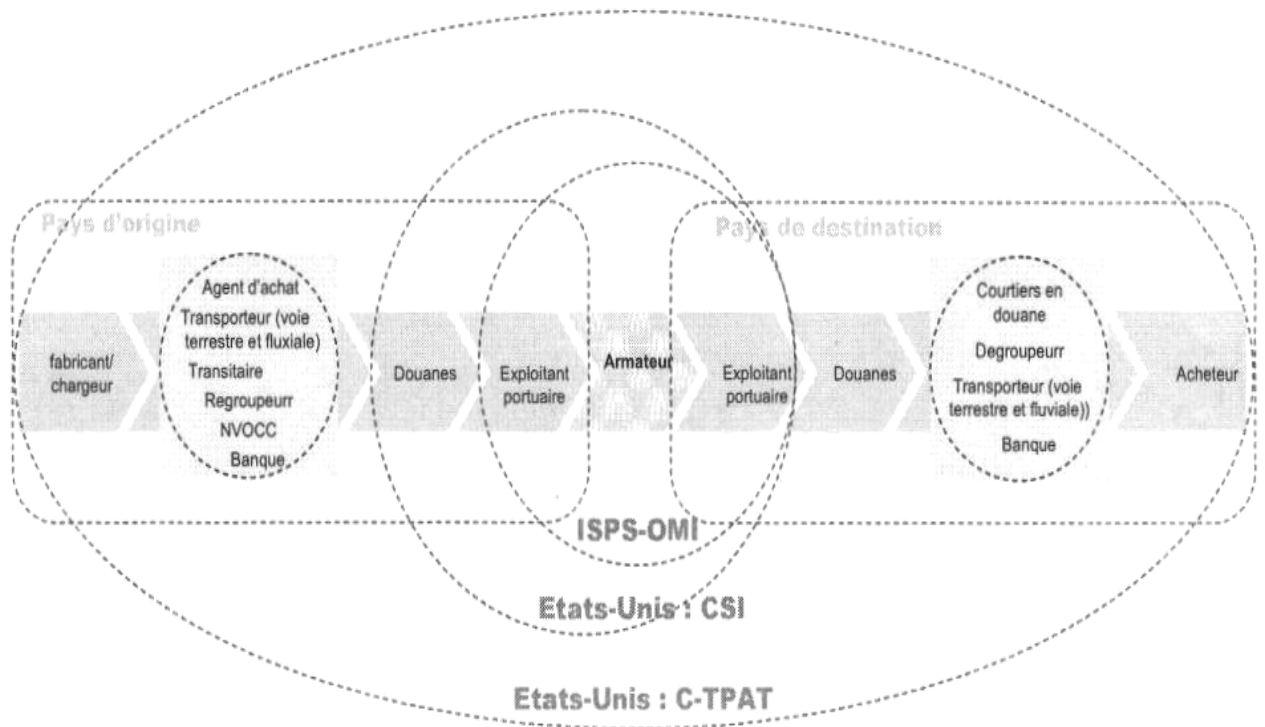


Source :

Rapport de l'OCDE, Comité des Transports Maritimes de l'OCDE. *La Sûreté dans les Transports Maritimes : Facteurs de Risques et Répercussions Economiques*. Juillet 2003, p.43.

Annexe 2 :

Comparatif des champs d'application des initiatives de l'OMI et des Etats-Unis en matière de sûreté maritime.



Source :

Rapport de l'OCDE, Comité des Transports Maritimes de l'OCDE. *La Sûreté dans les Transports Maritimes : Facteurs de Risques et Répercussions Economiques*. Juillet 2003, p.56.

Annexe 3 :

Arrêté du 25 juin 2004 relatif à la reconnaissance des organismes de sûreté maritime et portant création d'une commission consultative de reconnaissance, publié au *J.O n°179* du 4 août 2004, page 13879, texte n°22.

Décrets, arrêtés, circulaires

Textes généraux

Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer

Arrêté du 25 juin 2004 relatif à la reconnaissance des organismes de sûreté maritime et portant création d'une commission consultative de reconnaissance

NOR: EQUK0400959A

Le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales, la ministre de la défense et le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer,

Vu la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS), publiée par le décret n° 80-369 du 14 mai 1980 et amendée ;

Vu le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS), publié par le décret n° 2004-290 du 26 mars 2004 ;

Vu la loi n° 90-1140 du 19 décembre 1990 autorisant l'approbation de la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, faite à Rome le 10 mars 1980 ;

Vu l'arrêté du 14 mai 1999 relatif au Comité national de sûreté du transport et des ports maritimes et aux comités locaux de sûreté portuaire, et notamment son article 3,

Arrêtent :

Article 1

Il est créé, sous l'égide du Comité national de sûreté du transport et des ports maritimes institué par l'arrêté du 14 mai 1999 susvisé, une commission consultative de reconnaissance des organismes de sûreté maritime.

Article 2

La commission de reconnaissance des organismes de sûreté maritime est présidée par un fonctionnaire nommé par le ministre chargé de la mer.

Outre son président, la commission comprend les sept membres ci-après :

Deux représentants du ministre de l'intérieur ;
Deux représentants du ministre de la défense ;
Un représentant du ministre chargé des douanes ;
Deux représentants du ministre chargé de la mer.
Chacun des membres peut se faire assister des conseillers de son choix.
Le président de la commission peut convoquer, pour consultation, les experts appropriés.
Le secrétariat de la commission est assuré par le haut fonctionnaire de défense chargé de la mer auprès du ministre chargé de la mer.
La commission se réunit à la demande du président du Comité national de sûreté du transport et des ports maritimes ou sur l'initiative du président de la commission, sur convocation de ce dernier.

Article 3

La commission instruit les demandes de reconnaissance en qualité d'organisme de sûreté maritime et assure le suivi des organismes de sûreté maritime reconnus.

Article 4

La demande de reconnaissance en qualité d'organisme de sûreté maritime est adressée au ministre chargé de la mer et doit comprendre les pièces et justifications précisées dans les annexes I et II du présent arrêté.
La demande précise le ou les domaines dans lesquels l'organisme de sûreté souhaite exercer sa compétence, parmi les domaines suivants :

1. Pour les installations portuaires :
 - terminaux à passagers (transbordeurs et navires de croisière) ;
 - terminaux à conteneurs ;
 - terminaux pour les produits pétroliers, chimiques et gazeux ;
 - autres terminaux.
2. Pour les navires :
 - navires à passagers ;
 - porte-conteneurs ;
 - pétroliers, navires-citernes pour produits chimiques et transporteurs de gaz ;
 - autres navires.

Article 5

La commission émet à l'attention du ministre chargé de la mer un avis sur les demandes de reconnaissance en qualité d'organisme de sûreté maritime. La reconnaissance précise le ou les domaines dans lesquels l'organisme de sûreté maritime est autorisé à exercer sa compétence.

Article 6

La reconnaissance est accordée pour une durée de deux ans.
Dans le délai restant à courir avant son échéance, l'organisme peut solliciter la modification du domaine de compétence reconnu. Il produit, à l'appui de sa demande, toutes pièces et justifications pertinentes. Dans le cas où il sollicite une extension de son domaine de compétence, il formule sa demande dans les conditions prévues à l'article 5 ; sa demande est instruite par la commission et fait l'objet d'une reconnaissance dans les mêmes conditions que la demande initiale.

Article 7

L'organisme de sûreté maritime reconnu adresse au ministre chargé de la mer un rapport d'activité de l'année avant la fin du mois de janvier de l'année suivante. Ce rapport comprend un bilan des prestations effectuées dans chacun des domaines de compétence reconnus. Il identifie les navires et/ou les installations portuaires concernées, indique l'objet des prestations et précise la raison sociale des bénéficiaires de ces prestations. Ce rapport est communiqué à la commission par le ministre chargé de la mer.

Article 8

L'organisme de sûreté maritime reconnu informe le ministre chargé de la mer de toute modification des informations fournies dans son dossier initial. Sans préjudice des dispositions des articles 6 et 7 ci-dessus, il fournit, à la demande de celui-ci, toute information complémentaire sur ses activités.

Article 9

L'organisme de sûreté maritime reconnu s'engage à autoriser les membres de la commission et les personnes désignées par le ministre chargé de la mer à accéder à ses locaux et à procéder aux contrôles permettant de vérifier qu'il continue de satisfaire aux conditions ayant justifié la délivrance de sa reconnaissance en qualité d'organisme de sûreté maritime.

Article 10

L'organisme de sûreté maritime reconnu est tenu de garantir la confidentialité des faits, informations ou documents dont il aura connaissance dans l'exercice de ses missions ou à l'occasion de sa participation à des actions de sûreté.

Article 11

Lorsque l'organisme de sûreté maritime reconnu ne satisfait plus aux conditions de reconnaissance ou lorsqu'il ne respecte pas les obligations prévues aux articles 7 à 10 ci-dessus, le retrait de reconnaissance peut être prononcé, après avis de la commission de reconnaissance. L'organisme de sûreté maritime reconnu est préalablement avisé de la mesure envisagée et dispose d'un délai d'un mois pour présenter ses observations. En cas d'urgence, la reconnaissance peut être suspendue pour une durée maximale de deux mois, par décision motivée. La notification de la mesure de suspension indique également si une mesure de retrait est envisagée.

Article 12

La décision de reconnaissance en qualité d'organisme de sûreté maritime, la décision de modification du domaine de compétence reconnu, la décision de suspension et la décision de retrait sont prises par le ministre chargé de la mer. Chacune fait l'objet d'une notification individuelle.

Article 13

Un arrêté du ministre chargé de la mer fixant la liste des organismes de sûreté maritime reconnus, chacun dans son domaine de compétence, est publié au Journal officiel de la République française.

Article 14

Le directeur général des douanes et droits indirects, le directeur général de la police nationale, le directeur général de la gendarmerie nationale, le chef d'état-major de la marine, le directeur du transport maritime, des ports et du littoral, le directeur des affaires maritimes et des gens de mer et le haut fonctionnaire de défense du ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 25 juin 2004.

Le ministre de l'équipement, des transports,
de l'aménagement du territoire,
du tourisme et de la mer,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du transport maritime,
des ports et du littoral,
D. Simonnet

Le ministre d'Etat, ministre de l'économie,
des finances et de l'industrie,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général
des douanes et droits indirects,
F. Mongin

Le ministre de l'intérieur,
de la sécurité intérieure
et des libertés locales,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général
de la police nationale,
M. Gaudin

La ministre de la défense,
Pour la ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet civil
et militaire,
P. Marland

A N N E X E I CONTENU DU DOSSIER DE DEMANDE DE RECONNAISSANCE EN QUALITÉ D'ORGANISME DE SÛRETÉ MARITIME

Le dossier de demande est rédigé en langue française.

1. Le dossier de demande est déposé à l'adresse suivante :

Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, commission de reconnaissance des organismes de sûreté maritime, à l'attention de M. le président de la commission, 22, rue Monge, 75005 Paris.

2. Le dossier doit comporter les informations et pièces suivantes :

2.1. Renseignements généraux

2.1.1. Adresse et coordonnées (téléphone, télécopie, courriel) de l'organisme ;

2.1.2. Nom, prénom et qualité de la personne qui présente la demande ;

2.1.3. Raison sociale de l'organisme :

Extrait de l'inscription au registre du commerce et des sociétés, ou copie des statuts ;

Pour les personnes morales établies dans un Etat membre de l'Union européenne ou dans un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen autre que la France, le certificat d'inscription au registre professionnel prévu par la législation de cet Etat ;

2.1.4. Composition du capital de l'organisme ;

2.1.5. Description générale des principales activités de l'organisme et présentation des différents sites concernés ;

2.1.6. Effectif et identification du personnel procédant aux tâches de sûreté (nom, prénom, nationalité, qualité).

2.2. Domaines de compétence

Le dossier précise les domaines dans lesquels l'organisme souhaite exercer sa compétence, parmi les domaines suivants :

1. Pour les installations portuaires :

- terminaux à passagers (transbordeurs et navires de croisière) ;

- terminaux à conteneurs ;

- terminaux pour les produits pétroliers, chimiques et gazeux ;

- autres terminaux.

2. Pour les navires :

- navires à passagers ;

- porte-conteneurs ;

- pétroliers, navires-citernes pour produits chimiques et transporteurs de gaz ;

- autres navires.

2.3. Fourniture de tous éléments

permettant à l'organisme demandeur de démontrer

Qu'il a les compétences voulues dans les domaines pertinents de la sûreté ;

Qu'il a une connaissance suffisante des opérations des navires et des ports, et notamment de la construction des navires, s'il fournit des services pour les navires et de la conception et de la construction des ports, s'il fournit des services pour les installations portuaires ;

Qu'il est capable d'évaluer les risques pour la sûreté qui pourraient se poser lors des opérations du navire et de l'installation portuaire, y compris l'interface navire/port, et de déterminer

comment réduire au minimum ces risques ;
Qu'il peut maintenir et améliorer le niveau de connaissances spécialisées de son personnel ;
Qu'il peut veiller à ce que son personnel soit toujours digne de confiance ;
Qu'il peut maintenir des mesures appropriées pour éviter la divulgation non autorisée de toute information sensible liée à la sûreté, ou l'accès non autorisé à une telle information ;
Qu'il connaît les prescriptions du chapitre XI-2 de la convention SOLAS et de la partie A du code ISPS ainsi que les règles de sûreté de la législation nationale et internationale pertinentes ;
Qu'il connaît les menaces actuelles contre la sûreté et leurs différentes formes ;
Qu'il a des connaissances en matière de détection et d'identification des armes et substances et engins dangereux ;
Qu'il a des connaissances en matière d'identification, sans discrimination, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté ;
Qu'il connaît les équipements et systèmes de sûreté et de surveillance et leurs limites d'utilisation.

2.4. Engagement de l'organisme

Le dossier doit en outre comporter une lettre d'engagement conforme à celle figurant à l'annexe II du présent arrêté, dûment remplie et signée par le responsable de l'organisme demandeur.

3. Toute information, pièce ou demande résultant de l'application du présent arrêté doit être envoyée à l'adresse mentionnée au paragraphe 1 ci-dessus.

A N N E X E I I ENGAGEMENTS DE L'ORGANISME DEMANDEUR

Raison sociale et adresse de l'organisme demandeur :

Nom, prénom, qualité de la personne qui présente la demande :

Je soussigné(e) :

- déclare être pleinement conscient(e) des responsabilités de (nom de l'organisme) que je représente, en ce qui concerne la mise en oeuvre de dispositions renforçant la sûreté à bord des navires et dans les zones portuaires ;
- m'engage, en conséquence, au nom de (nom de l'organisme) :
- à fournir toutes les informations et pièces requises en application des articles 7 à 9 de l'arrêté du ;
- à autoriser les membres de la commission de reconnaissance des organismes de sûreté maritime et les personnes désignées à cet effet par le ministre chargé de la mer à accéder aux locaux de (nom de l'organisme) et à y procéder aux contrôles portant sur ses activités de sûreté ;
- à garantir la confidentialité des faits, informations et documents dont (nom de l'organisme) aurait à connaître dans l'exercice de ses missions ou à l'occasion de sa participation à des actions de sûreté ;
- à ne pas divulguer lesdits faits, informations et documents même après cessation de mes fonctions et à m'assurer que les agents du personnel de (nom de l'organisme) chargés de tâches de sûreté souscrivent au même engagement.

A , le

Signature de l'intéressé(e)

Annexe 4 :

Arrêté du 17 juin 2004 relatif à la délivrance de l'attestation de formation d'agent de sûreté de l'installation portuaire, publié au *J.O n°183* du 8 août 2004, page 14155, texte n°8.

Décrets, arrêtés, circulaires

Textes généraux

Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer

Arrêté du 17 juin 2004 relatif à la délivrance de l'attestation de formation d'agent de sûreté de l'installation portuaire

NOR: EQUH0400789A

Le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer,

Vu la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer publiée par le décret n° 80-369 du 14 mai 1980 et amendée ;

Vu le code des ports maritimes, notamment l'article L. 323-5 et les articles R. 324-1 à R. 324-5 ;

Vu la loi n° 90-1140 du 19 décembre 1990 autorisant l'approbation de la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime ;

Vu le décret n° 2004-290 du 26 mars 2004 portant publication des amendements à l'annexe à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ensemble un code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS), adoptés à Londres le 12 décembre 2002,

Arrête :

Article 1

Le présent arrêté fixe les conditions de délivrance de l'attestation de formation d'agent de sûreté de l'installation portuaire conformément au code ISPS susvisé.

Article 2

L'attestation de formation d'agent de sûreté de l'installation portuaire est délivrée aux candidats qui remplissent les conditions suivantes :

1. Justifier de la formation d'agent de sûreté de l'installation portuaire, dans une école nationale de la marine marchande ou un centre de formation agréé. Le référentiel de cette formation est précisé à l'annexe du présent arrêté ;
2. Avoir subi avec succès le contrôle des connaissances permettant de démontrer qu'ils ont

atteint la qualification requise. Une instruction conjointe du directeur des affaires maritimes et des gens de mer et du directeur du transport maritime, des ports et du littoral précise les modalités de ce contrôle.

Article 3

La formation d'agent de sûreté de l'installation portuaire mentionnée à l'article 2 du présent arrêté doit être attestée par le directeur de l'Ecole nationale de la marine marchande ou du centre de formation agréé dans les conditions fixées par un arrêté du ministre chargé des transports.

Article 4

Le directeur des affaires maritimes et des gens de mer et le directeur du transport maritime, des ports et du littoral sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 17 juin 2004.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur des affaires maritimes
et des gens de mer,
M. Aymeric

A N N E X E
RÉFÉRENTIEL DE FORMATION
D'AGENT DE SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE
Durée minimale de la formation : 32 heures
I. - Objectifs du cours

Les personnes ayant suivi ce cours avec succès doivent pouvoir occuper les fonctions et assumer les responsabilités de l'agent de sûreté de l'installation portuaire telles qu'elles sont définies dans la section A/17.2 du code ISPS et qui comprennent ce qui suit, sans que la liste soit exhaustive :

1. Effectuer une étude de sûreté initiale complète de l'installation portuaire en tenant compte de l'évaluation pertinente de la sûreté de l'installation portuaire ;
2. Veiller à l'élaboration et à la mise à jour du plan de sûreté de l'installation portuaire ;
3. Mettre en oeuvre le plan de sûreté de l'installation portuaire et procéder à des exercices à cet effet ;
4. Procéder à des inspections de sûreté régulières de l'installation portuaire pour s'assurer que les mesures de sûreté restent appropriées ;
5. Recommander et incorporer les modifications nécessaires au plan de sûreté de l'installation portuaire pour en rectifier les lacunes et mettre à jour le plan pour tenir compte des changements pertinents affectant l'installation portuaire ;

6. Accroître la prise de conscience de la sûreté et la vigilance du personnel de l'installation portuaire ;
7. Veiller à ce que le personnel responsable de la sûreté de l'installation portuaire ait reçu une formation adéquate ;
8. Faire rapport aux autorités compétentes et tenir un registre des événements qui menacent la sûreté de l'installation portuaire ;
9. Coordonner la mise en oeuvre du plan de sûreté de l'installation portuaire avec le ou les agents de sûreté compétents de la compagnie et du navire ;
10. Assurer la coordination avec les autorités publiques compétentes en matière de sûreté ;
11. S'assurer que les normes applicables au personnel chargé de la sûreté de l'installation portuaire sont respectées ;
12. S'assurer que le matériel de sûreté est correctement utilisé, mis à l'essai, étalonné et entretenu ;
13. Aider l'agent de sûreté du navire à confirmer, sur demande, l'identité des personnes cherchant à monter à bord du navire.

II. - Compétences des intervenants

Les instructeurs doivent avoir une expérience suffisante de la sûreté maritime et doivent connaître les prescriptions du chapitre XI-2 de SOLAS 74 amendé et du code ISPS.

Les instructeurs doivent avoir une bonne connaissance des méthodes pédagogiques.

Le module A devra être assuré par un spécialiste du droit maritime.

Le sous-module B1 devra être assuré par un spécialiste de la gestion du risque.

Le sous-module B2 devra être assuré par un spécialiste des communications maritimes ou par une personne ayant des connaissances équivalentes.

Le sous-module B3 devra être assuré par un intervenant ayant des compétences avérées en matière de pédagogie.

Les sous-modules C1, C3 et le module E devront être assurés par un officier de l'armée française spécialisé dans les problèmes de sûreté ou par une personne ayant des connaissances équivalentes.

Le sous-module C2 devra être effectué par un professionnel de la sûreté ayant une expérience avérée de la sécurité intérieure et ayant des compétences réelles dans le domaine de la gestion de foule ou par une personne ayant des connaissances équivalentes.

Le sous-module C4 devra être assuré par un instructeur ayant une expérience avérée de la fouille des sites et des personnes ou par une personne ayant des connaissances équivalentes.

Le module D devra être assuré par un formateur ayant occupé la fonction d'officier sur les navires de commerce.

Le module F devra être assuré par une personne ayant une connaissance de la gestion de crise impliquant les services de l'Etat ou par une personne ayant des connaissances équivalentes.

III. - Programme de la formation

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO
n° 183 du 08/08/2004 texte numé

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES

- G. GIDEL, Le droit international de la mer, Tome III, Paris, Sirey, 1934.
- M. REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, Pédone, 1993.
- R. RODIERE, Traité général de droit maritime, Dalloz.
- R. RODIERE, Le navire, Dalloz, 1980.
- Collectif, Droits maritimes, Tome 1, Mer, navire et marins, Juris-Service, 1995.

DOCTRINE, REVUES SPECIALISEES, PRESSE

- J. ASHLEY ROACH, « Initiatives to enhance maritime security at sea ». *Marine Policy, The international journal of ocean affairs*, Vol.28, n.2, Mars 2004.
- T. TIMLEN, « ISPS: Industry expectations post 1 July 2004 », *BIMCO.BULLETIN*, volume 99, n° 1, Février 2004, p.12.
- R. JUHL, « ISPS – Viewpoints from the bridge », *BIMCO.BULLETIN*, volume 99, n° 1, Février 2004, p.16.
- P. BOISSON, « La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime ». *Le DMF*, n° 640, Spécial saisie, Septembre 2003, p.723.
- M. LE BIHAN GUENOLE, « Sûreté maritime et terrorisme ». *Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports, Doctrine*, Juillet Août Septembre 2003.
- C. G. PAPAVIDAS and L. I. KIERN, « 2001-2002 U.S Maritime Legislative Developments », *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol.34, No. 3, July, 2003., p.451.
- P. BONASSIES, « Aspects nouveaux de la responsabilité du capitaine », *Le DMF*, n° 622, janvier 2002, p.3.
- R. SPARATU, « L'officier de port », *Le DMF*, n° 559, Avril 1996, p.408.

- F. GROSRICHARD, « Les grands ports français et les navires sous haute surveillance », *Le Monde*, mardi 22 juin 2004.
- « Recrudescence des actes de piraterie dans le monde en 2003 ». *Le Journal de la Marine Marchande*, 6 Février 2004, p.8.
- « Sûreté : courage, fuyons ». *JMM*, vendredi 28 Novembre 2003 p.9.
- « L'UE reprend les travaux de l'OMI ». *Transports Actualités* N 783 du 14 au 27 Novembre 2003. p.21.
- « Sûreté maritime et des ports. Le conseil s'interroge... et répondra plus tard ». *JMM*, 13 Juin 2003, p.7.
- *Le Monde diplomatique*, 23 mars 2003, A Marseille, les compagnies pétrolières ont leurs propres shérifs, Michel Samson.
- E. MOLONEY: « ISPS Code will put a brake on shipping ». *Lloyd's List*, 19 Mars 2003.
- « 2002, priorité à la sûreté et renforcement de la sécurité maritime ». *Armateurs de France, International*.
- « Policeman of the ports: Fred Newton on UK security ». *Lloyd's List seven days*, 10 Février 2001, p.6 et 7.

CONVENTIONS, ACCORDS, TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES

- Code ISPS.
- Chapitres XI-1 et XI-2 de la Convention SOLAS.
- Comité de la sécurité maritime 78^{ème} session.
Point sept de l'ordre du jour 21 mai 2004. *Mesures pour renforcer la sûreté maritime. Rapport du groupe officieux « les 10 dernières escales dans les installations portuaires ».*
- Sous-comité de l'application des instruments par l'Etat du pavillon 12^{ème} session.
Point 15 de l'ordre du jour 12 décembre 2003. *Mesures pour renforcer la sûreté maritime.*
- Recueil de directives pratiques sur la sûreté dans les ports, OMI, 2003.
Réunion tripartite d'experts sur la sûreté, la sécurité et la santé dans les ports.
- Rapport OCDE, Comité des Transports Maritimes de l'OCDE.
La Sûreté dans les Transports Maritimes : Facteurs de Risques et Répercussions Economiques. Juillet 2003.

- MSC 78 / Circulaire 1109.
Fausses alertes de sûreté et doubles alertes détresse/sûreté.
- Circulaire 1110.
Questions liées aux règles XI-2/6 et XI-2/7 de la convention SOLAS.
- Circulaire 1111.
Recommandations relatives à la mise en œuvre du chapitre XI-2 de la convention SOLAS et du code ISPS.
- Circulaire 1112.
Congé à terre des gens de mer et accès aux navires en vertu du code ISPS.
- Accord avec les États-Unis d'Amérique sur la coopération douanière intensifiée sur la sécurité des conteneurs (IP/04/525), 22 avril 2004.
- Arrêté du 17 juin 2004 relatif à la délivrance de l'attestation de formation d'agent de sûreté de l'installation portuaire, publié au *J.O n° 183* du 8 août 2004, page 14155, texte n°8.
- Arrêté du 25 juin 2004 relatif à la reconnaissance des organismes de sûreté maritime et portant création d'une commission consultative de reconnaissance, publié au *J.O n° 179* du 4 août 2004, page 13879, texte n° 22.
- Ordonnance n° 2004-691 du 12 juillet 2004 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports, publiée au *J.O n° 162* du 14 juillet 2004, page 12717, texte n° 19.
- Décret n° 2004-290 du 26 mars 2004 portant publication des amendements à l'annexe à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ensemble un code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS), adoptés à Londres le 12 décembre 2002, publié au *J.O n° 75* du 28 mars 2004.

SITES INTERNET

- BIMCO
www.bimco.dk
- Centre de droit maritime et des transports d'Aix en Provence (CDMT) :
<http://www.cdmtdroit.u-3mrs.fr>
- Comité central des armateurs :
<http://www.armateursdefrance.org>
- Commission européenne :
<http://www.europa.eu.int>
- Douanes américaines
www.cbp.gov
- IMB Piracy Reporting Centre
www.iccwbo.org/ccs/menu_imb_piracy.asp
- Intercargo
www.intercargo.com
- ISEMAR :
<http://www.isemar.asso.fr>
- Lloyd List
www.lloydslist.com
- www.marine-marchande.fr
- Ministère des Transports :
<http://www.equipement.gouv.fr/>
- OMI
www.imo.org
- ONU
www.un.org/terrorism
- United States Coast Guard
www.uscg.mil
- United States Coast Guard National Vessel Movement
<http://www.nvmc.uscg.gov/download.html>

ENTRETIENS ET CONFERENCES

- Entretien avec M. CARRAUX, ASP du port autonome de Nantes Saint-Nazaire.
Entretien avec M. ESCAFFRE, du secrétariat général de la mer.
Entretien avec M. SOLDI, du département sécurité et sûreté CMA-CGM.

- Colloque ISEMAR Sécurité et sûreté maritime 4 Mars 2004.
Conférence Secrétariat Général de la Mer (SGM), Université de Nantes,
11 Mars 2004.
Conférence de Mme ODIER sur la sûreté maritime, Université de Nantes,
31 Mars 2004.

TRAVAUX UNIVERSITAIRES

- D. PEANO CDMT 2002-2003.
Mémoire : *Sécurité et sûreté maritime : de l'élaboration des textes aux difficultés de mise en œuvre.*

- C. OLIVA CDMT 2002-2003.
Mémoire : *La sûreté et la sécurité au Port Autonome de Marseille.*

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS

TABLE DES ABREVIATIONS

SOMMAIRE

INTRODUCTION-----1

PARTIE I - LA SURETE MARITIME : UNE PLURALITE DE MESURES-----7

CHAPITRE 1 - LES MESURES INTERNATIONALES OBLIGATOIRES : L'EXEMPLE DE L'OMI-----9

Section 1 - L'élaboration des nouvelles mesures 12

Section 2 - Le contenu des nouvelles mesures 14

Paragraphe 1 - Les navires et les compagnies maritimes ----- 14

A / Mesures entraînant des modifications à bord des navires ----- 15

B / Mesures intéressant les compagnies maritimes ----- 16

1 / La désignation d'agents de sûreté ----- 16

2 / Evaluation et plan de sûreté du navire ----- 18

3 / Vérification et délivrance des certificats ----- 19

Paragraphe 2 - Les installations portuaires ----- 21

A / L'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO/ASIP) ----- 22

B / Evaluation et plan de sûreté de l'installation portuaire ----- 23

1 / L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire (PFSA, Port Facility Security Assessment) ---- 23

2 / Le plan de sûreté de l'installation portuaire (PFSP, Port Facility Security Plan)----- 24

C / Aptitude à fonctionner aux trois niveaux de sûreté.----- 25

Section 3 - L'OMI et l'Union Européenne 27

CHAPITRE 2 - LES MESURES UNILATERALES : L'EXEMPLE DES ETATS- UNIS-----27

Section 1 - L'élaboration des mesures américaines..... 30

Section 2 - Le contenu des mesures américaines 31

Paragraphe 1 - Les mesures obligatoires----- 31

A / The American Maritime Transportation Security Act of 2002 ----- 32

B/ Notification d'arrivée aux Etats-Unis ----- 33

C / Transmission du manifeste ----- 33

Paragraphe 2 Les mesures volontaires----- 34

A / La Container Security Initiative (CSI)----- 34

1/ Vers une sécurisation totale du conteneur ----- 35

2/ La présence imposée de douaniers américains ----- 36

3/ La transmission obligatoire du manifeste ----- 36

B / Le Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)----- 37

Section 3 - Les Etats-Unis et l'Union européenne 39

PARTIE II - LES CHANTIERS DE MISE EN OEUVRE DE LA SURETE MARITIME-
-----**39**

CHAPITRE 1 - LES INSTALLATIONS PORTUAIRES : L'EXEMPLE DES PORTS FRANÇAIS-----**41**

Section 1 - La notion d'installation portuaire en droit français	444
Paragraphe 1 - Installation portuaire et port maritime -----	44
Paragraphe 2 - Installation portuaire et zone portuaire de sûreté -----	46
Section 2 - Les problèmes organisationnels	48
Paragraphe 1 - Les problèmes liés aux procédures d'approbation-----	48
A / Les prérogatives communes de l'autorité portuaire et des organismes de sûreté maritime -----	48
1 / La notion d'organisme de sûreté maritime -----	49
2/ Les attributions des organismes de sûreté maritime -----	50
B/ Les prérogatives exclusives de l'autorité administrative-----	52
Paragraphe 2 - Les difficultés inhérentes aux procédures de contrôle -----	53
A / Les contrôles douaniers-----	54
B / Le contrôle des navires au port -----	55
1 / Le certificat international de sûreté du navire (ISSC) et la déclaration de sûreté (DoS) -----	55
2 / La règle des dix dernières escales -----	57
C / La surveillance de la sûreté de l'installation portuaire-----	58
1 / Les difficultés soulevées par la fermeture de certains lieux au sein des installations portuaires -----	58
2 / La difficile surveillance du plan d'eau portuaire -----	59
Section 3 - Les problèmes humains	60
Paragraphe 1 - Les problèmes liés à la formation des personnels compétents -----	60
A / La formation de l'agent de sûreté de l'installation portuaire -----	60
B / La formation du personnel chargé de tâches spécifiques en matière de sûreté -----	61
Paragraphe 2 - Les problèmes de responsabilité -----	62

CHAPITRE 2 - LES COMPAGNIES MARITIMES : L'EXEMPLE DES COMPAGNIES FRANÇAISES-----**62**

Section 1 - Les problèmes organisationnels	65
Paragraphe 1 - Les problèmes liés aux procédures de certification -----	65
A / Les prérogatives des organismes de sûreté maritime -----	65
B / Les compétences exclusives de l'autorité administrative -----	67
Paragraphe 2 - Les problèmes liés aux procédures de contrôle -----	68
A / Les personnes chargées des contrôles -----	68
B / Les difficultés inhérentes aux contrôles eux-mêmes-----	69
1 / Les problèmes liés au contrôle des documents -----	69
2 / Les problèmes liés aux navires contrôlés-----	71
3 / Les problèmes liés à la surveillance de la sûreté du navire -----	71
Section 2 - Les problèmes humains	73
Paragraphe 1 - Les problèmes liés au respect des droits fondamentaux des gens de mer -----	73
Paragraphe 2 - Les problèmes liés à la formation des personnels compétents -----	75
A / La formation des agents de sûreté-----	75
B / La formation du personnel de bord-----	75
Paragraphe 3 - Les problèmes liés à la responsabilité du capitaine -----	76

CONCLUSION-----**77**

TABLE DES ANNEXES-----**80**

BIBLIOGRAPHIE-----**92**

TABLE DES MATIERES-----**97**