



REPUBLIQUE FRANCAISE



**RENFORCEMENT
DE LA
SURETE MARITIME ET PORTUAIRE
EN FRANCE**

Mars 2006

RESUME

Depuis les attentats de septembre 2001, les activités maritimes font progressivement l'objet de prescriptions internationales en matière de sûreté : code international de sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) adopté par l'Organisation maritime internationale puis par l'Union européenne, initiative américaine de sûreté des conteneurs (CSI), initiative multinationale de sécurité contre la prolifération (PSI), et, dans un domaine connexe, traité franco-britannique du Touquet pour la lutte contre l'immigration clandestine.

Les orientations qui suivent, visent à donner une cohérence aux dispositions nationales qui en découlent, en les articulant avec le dispositif national de lutte contre le terrorisme et en particulier avec le plan gouvernemental VIGIPIRATE.

1. Risques et menaces

Si le transport illicite de marchandises, l'immigration clandestine et les actes de malveillance de droit commun entrent dans le champ des préoccupations, les actions terroristes motivent l'essentiel des prescriptions de sûreté. Un inventaire de scénarios a été établi, puis ventilé par mode d'action (en vue de déterminer des parades) et par type de navire (pour différencier les parades par nature d'activité). Une hiérarchie des scénarios a enfin été élaborée en fonction de leur probabilité de réalisation et de leurs impacts. Pour des raisons de confidentialité, ces scénarios ne seront pas divulgués.

2. Principes de sûreté

Les principes proposés permettent de mettre en place un dispositif adapté aux menaces envisagées et à leur évolution dans le temps :

- agir sur une palette de modes d'action allant de la vigilance à la réaction :
 - orientation de l'effort de prévention vers des mesures destinées à rendre plus difficile la mise en œuvre de scénarios d'agression ;
 - combinaison d'actions de protection et de dispositifs de réaction face aux scénarios de menace ;
- graduer les mesures, dans la logique du plan VIGIPIRATE, à partir d'un socle de dispositions permanentes, complété par des dispositions activées en fonction de l'intensité de la menace ;
- renforcer la connaissance et la maîtrise de l'espace maritime et portuaire.

3. Dispositif retenu

Le dispositif retenu comporte des ensembles de mesures, dont les principaux sont :

- a) L'amélioration de la circulation des informations d'intérêt maritime, tant à l'échelon central qu'à l'échelon local, et en renforçant deux systèmes d'information en cours de mise en place : *Spatialnav* pour l'établissement et le partage d'une situation de référence des approches maritimes, et *Trafic 2000* pour la description des navires et des chargements.
- b) Le développement des capacités d'intervention sur les approches et plans d'eaux portuaires, par des actions coordonnées entre les autorités terrestres et les autorités maritimes, portant sur l'organisation de la navigation, l'emploi des moyens nautiques et la réactivité en cas d'incident.
- c) La prise en compte du rôle économique d'importance nationale des principaux ports conduisant à réformer les dispositions relatives aux ports de commerce d'intérêt majeur en temps de crise ou de guerre.

- d) Des mesures applicables aux installations portuaires sensibles afin d'actualiser les plans de sûreté et de les ajuster aux pratiques internationales.
- e) Des mesures applicables au trafic de passagers : réorganisation des procédures de gestion des flux au sein de l'installation portuaire et recherche d'accords bilatéraux pour les lignes régulières.
- f) Un pilotage dynamique des processus de détection de passagers clandestins dans les ports maritimes de la Manche et de la Mer du Nord, visant à optimiser leur rapport coût / efficacité.

Des dispositions complémentaires sont également retenues, comme :

- des mesures de lutte contre la prolifération appliquées au trafic maritime de marchandises : l'extension de la règle de transmission du manifeste de cargaison 24 heures avant le chargement sera recherchée, en liaison avec les travaux sur la sécurisation des chaînes logistiques ;
- l'introduction dans les plans VIGIPIRATE, VIGIMER et PIRATE-MER de mesures additionnelles pour prendre en compte l'action de l'État dans les eaux territoriales et les activités maritimes situées hors du champ actuel du code ISPS ;
- une étude de faisabilité réglementaire et technique de la constitution de listes informatiques des passagers et des véhicules, en vue de leur transmission aux autorités chargées du contrôle ;
- la mise en place d'un pôle d'expertise publique en matière d'équipements et de processus de contrôle dans le domaine maritime ;
- la rédaction de fiches pratiques, destinées à faciliter la mise en œuvre des prescriptions du code ISPS pour les installations portuaires et les navires.

TABLE DES MATIERES

I. Problématiques	p. 5
I.1. Code ISPS et règlement européen	p. 5
I.2. Détection de passagers clandestins maritimes	p. 6
I.3. Initiative américaine de sûreté des conteneurs	p. 7
I.4. Initiative multinationale de sécurité contre la prolifération	p. 7
I.5. Paysage des acteurs étatiques et des opérateurs	p. 7
I.6. Effets de la loi relative aux libertés et responsabilités locales	p. 8
II. État des lieux	p. 8
II.1. Circulation de l'information	p. 9
II.2. Approches portuaires et plans d'eau portuaires	p. 10
II.3. Installations portuaires	p. 10
II.4. Navires	p. 11
II.5. Détection de passagers clandestins dans les ports maritimes de Manche et de Mer du Nord	p. 12
II.6. Initiative de sûreté des conteneurs	p. 12
II.7. Initiative de sécurité contre la prolifération	p. 13
III. Risques et menaces	p. 13
III.1. Différenciation par nature d'activité	p. 13
III.2. Objectifs des 'actions terroristes	p. 14
III.3. Autres risques	p. 14
IV. Principes de sûreté	p. 14
IV.1. Agir sur une palette de modes d'action allant de la vigilance à la réaction	p. 14
IV.2. Graduer les mesures	p. 15
IV.3. Renforcer la connaissance et la maîtrise de l'espace maritime et portuaire	p. 16
IV.4. Renforcer la capacité d'intervention de l'État sur les installations portuaires	p. 16
V. Mesures de vigilance, de prévention, de protection et de réaction	p. 17
V.1. Amélioration de la circulation des informations maritimes	p. 17
V.2. Développement des capacités d'intervention sur les approches et plans d'eau portuaires	p. 17
V.3. Mesures applicables aux installations portuaires	p. 17
V.4. Mesures applicables au trafic maritime de passagers	p. 18
V.5. Détection de passagers clandestins dans les ports maritimes de Manche et de Mer du Nord	p. 18
V.6. Trafic maritime de marchandises dans le cadre de la lutte contre la prolifération	p. 18
V.7. Plans VIGIPIRATE et VIGIMER	p. 18
V.8. Mesures juridiques	p. 19
V.9. Expertise publique en matière d'équipements et de processus de contrôle	p. 19
V.10. Fiches d'aide à la décision	p. 19

I. PROBLEMATIQUES

La démarche de sûreté maritime avait été engagée par le secrétariat général de la défense nationale dans son instruction du 15 mars 1984 sur la sûreté et la sécurité des ports maritimes de commerce, puis précisée par la directive ministérielle de vigilance maritime et portuaire du 12 janvier 1998. Elle a été fortement structurée à la suite des attentats du 11 septembre 2001 par l'entrée en vigueur du code international de sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS) au 1^{er} juillet 2004, et par deux problématiques plus locales : d'une part la mise en œuvre de contrôles frontaliers dans les ports maritimes de la Manche et de la Mer du Nord, objet du traité franco-britannique du 4 février 2003 dit *Traité du Touquet* ; d'autre part la sûreté des conteneurs à destination des États-Unis dans un cadre franco-américain avant son insertion dans l'accord entre l'Union européenne et les États-Unis conclu le 22 avril 2004.

Au plan politique, la sûreté du transport maritime a été évoquée lors des sommets du G8 de Kananaskis et d'Évian en juin 2002 et 2003, avant de donner lieu à un point spécifique¹ du plan d'action *SAFTI* (*Secure And Facilitated International Travel Initiative*) pour la facilité et la sécurité des voyages internationaux adopté lors du sommet de Sea Island en juin 2004.

L'autorité publique chargée de la sûreté doit donner une cohérence à des dispositifs multilatéraux ou internationaux sur lesquels elle a une maîtrise directe plus ou moins grande, ainsi qu'aux dispositifs nationaux définis dans le cadre de la lutte contre le terrorisme, en plaçant l'ensemble dans un cadre de gestion suffisamment lisible pour des opérateurs internationaux et sans créer de distorsion sécuritaire ou économique entre les différents modes de transport.

Ces dispositifs visent fondamentalement d'une part à protéger la population et les infrastructures contre des attaques directes ou indirectes, d'autre part à assurer la continuité des fonctions essentielles du transport maritime de passagers et de marchandises.

Les présentes orientations ne couvrent pas le transport fluvial, qui requiert un examen particulier des menaces et des réponses adaptées à son cadre géographique, administratif, organisationnel et économique.

I.1. Code ISPS et règlement européen

Le code ISPS a été adopté par l'Organisation maritime internationale le 12 décembre 2002 ; il a été repris, avec quelques compléments, dans le règlement n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004. Il traite de protection contre les actions terroristes, le transport illicite de marchandises, l'immigration clandestine et les autres actes de malveillance de droit commun. Il porte sur les navires à passagers et sur les navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 effectuant du trafic international (auxquels le règlement européen ajoute les navires à passagers de classe A² effectuant un trafic maritime national), et sur les installations portuaires qu'ils utilisent, définies comme les lieux d'interface où se déroulent les opérations commerciales entre ports et navires. Il repose sur la définition de trois niveaux de sûreté correspondant à un régime normal, à un risque accru, enfin à une menace probable ou imminente.

¹ « Évaluer et réduire les risques terroristes dans le domaine maritime grâce à des efforts de coopération ciblés, en commençant par des audits volontaires, l'élaboration d'une méthodologie de l'audit de la sûreté des ports et une liste de vérification au sein du G8 et de l'Organisation maritime internationale, sur le modèle du programme d'audit de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour la sûreté de l'aviation. »

² typiquement, navires s'éloignant à plus de 20 milles marins des côtes.

Dans une première partie à caractère obligatoire, le code ISPS définit essentiellement des procédures d'organisation de la sûreté (acteurs, méthode, objectifs, documents à produire, approbations et certifications, formation) ; dans une seconde partie, il énonce, sous forme de recommandations, des listes de mesures opérationnelles pour les grands domaines structurant les activités portuaires et maritimes. Le code ISPS est ainsi une boîte à outils fixant un cadre de relations entre États d'une part, entre chaque État et les opérateurs nationaux d'autre part, laissant aux États des marges de manœuvre dans la prescription des dispositions opérationnelles de sûreté, sous le contrôle de la Commission³ pour les États membres de l'Union européenne.

Il met à la charge des opérateurs :

- l'élaboration des évaluations et des plans de sûreté des navires et des installations portuaires, plans comportant des mesures graduées répondant aux trois niveaux de sûreté du code, visant à atteindre des objectifs de sûreté assignés aux principales opérations portuaires ;
- la désignation et la formation d'agents de sûreté des navires, des compagnies maritimes et des installations portuaires ;
- la mise en œuvre des plans au niveau de sûreté prescrit par l'État.

Il met à la charge de l'État :

- l'approbation des plans de sûreté et la délivrance des certificats de sûreté des navires battant son pavillon ;
- la maîtrise d'ouvrage et l'approbation des évaluations de sûreté, et l'approbation des plans de sûreté des installations portuaires situées sur son territoire ;
- la fixation du niveau de sûreté applicable à ces installations, aux navires battant son pavillon et à tous les navires à leur arrivée et durant leur escale dans ses ports ;
- la réception et le traitement des alertes de sûreté des navires, que ceux-ci émettent discrètement lorsqu'ils subissent un « incident de sûreté ».

Le règlement européen prévoit en outre que la Commission effectuera des inspections dans les ports de l'Union européenne.

I.2. Détection de passagers clandestins maritimes

La présence de passagers clandestins à bord des navires est effectivement considérée par le code ISPS comme une menace à la sûreté. A ce titre, l'évaluation de sûreté prévue par ce même code doit permettre de lutter contre « *l'accès ou l'utilisation non autorisée, y compris la présence de passagers clandestins* » (point B 8.9.4 du code).

A titre d'exemple, pour les ports maritimes de la Manche et de la Mer du Nord, l'arrangement administratif pris en application de l'article 22 du traité du Touquet relatif à la mise en œuvre de contrôles frontaliers, entré en vigueur le 1^{er} février 2004, a conduit à l'installation d'équipements techniques de détection de présence humaine à bord de poids lourds, fournis par la partie britannique et dont la mise en œuvre est à la charge de la partie française.

I.3. Initiative américaine de sûreté des conteneurs

L'initiative américaine de sûreté des conteneurs (*Container Security Initiative - CSI*), lancée en janvier 2002, vise à accroître la sûreté des conteneurs maritimes depuis tous les lieux

³ L'Agence européenne pour la sécurité maritime apporte son assistance à la Commission pour ce qui concerne les navires, les compagnies maritimes et les organismes de sûreté reconnus (cf. règlement (CE) n° 724/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 modifiant le règlement (CE) n° 1406/2002 instituant une agence européenne pour la sécurité maritime).

d'embarquement vers les États-Unis, en empêchant la dissimulation d'armes de destruction massive ou l'utilisation des cargaisons comme arme. Pour être éligibles au trafic avec les États-Unis, les ports doivent montrer leur capacité à cibler les cargaisons suspectes, accueillir un détachement de liaison du service américain des douanes et de protection des frontières, et être équipés de moyens techniques de contrôle des conteneurs et de leur contenu.

Ce type de ciblage est en phase avec les méthodes actuelles de recherche de trafics illicites employées par les services douaniers. Il sollicite marginalement des matériels de radiographie dont l'emploi principal est le contrôle des cargaisons.

I.4. Initiative multinationale de sécurité contre la prolifération

La résolution 1540 du 28 avril 2004 du Conseil de sécurité des Nations-Unies demande en particulier aux États de mener une action coopérative visant à prévenir le trafic des armes nucléaires, chimiques et biologiques ainsi que de leurs vecteurs et des matériels connexes. Dans ce cadre, l'initiative multinationale de sécurité contre la prolifération (*Proliferation Security Initiative - PSI*), lancée par le président américain le 31 mai 2003, porte sur l'interception de chargements suspects, en faisant appel à une gamme d'actions allant de l'intervention auprès du transporteur au recours à des moyens coercitifs, dans le respect du droit international.

I.5. Paysage des acteurs étatiques et des opérateurs

Les espaces sur lesquels s'exercent les activités portuaires et maritimes sont sous la compétence du préfet de département à terre et sur les plans d'eau dans les limites administratives des ports, et, à l'extérieur de ces limites, sous celle du préfet maritime (ou du délégué du Gouvernement outre-mer) à partir de la laisse des eaux de basse mer.

Les commandants de port, qui, sous l'autorité des directeurs de port, disposent de compétences d'exploitation et de police administrative, relèvent de l'État, indirectement par les établissements publics des ports autonomes (qui exercent les compétences des services maritimes), ou directement par rattachement aux services maritimes dans les autres ports.

Le code ISPS repose sur un principe de forte implication des opérateurs, notamment des exploitants des navires et des installations portuaires aux situations très variées :

- dans les ports autonomes, les terminaux sont exploités en régie par les établissements publics portuaires ou par des entreprises privées dans le cadre de concessions ou d'autorisations domaniales ;
- dans les ports d'intérêt national et dans les ports décentralisés, les installations portuaires sont en majorité exploitées par les chambres de commerce et d'industrie concessionnaires des ports ; quelques terminaux, le plus souvent spécialisés (produits pétroliers, chimiques ou agroalimentaires), sont exploités par des entreprises privées ;
- dans un nombre limité de ports, des installations portuaires sont exploitées en régie par l'autorité portuaire ou concédées à des collectivités territoriales.

Sur 350 installations portuaires maritimes recensées au niveau national, on en dénombre 60 exploitées par les ports autonomes, 120 par des chambres de commerce et d'industrie, 170 par des opérateurs privés.

S'y ajoutent les installations des ports intérieurs recevant régulièrement du trafic maritime, qui ne sont pas traitées dans le présent document et appellent des dispositions adaptées, eu égard en particulier à leur contexte administratif et organisationnel.

I.6. Effets de la loi relative aux libertés et responsabilités locales

La loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales transfère aux collectivités territoriales, au plus tard au 1^{er} janvier 2007, la propriété, l'aménagement, l'entretien et l'exploitation des ports maritimes relevant de l'État autres que les ports autonomes.

L'État ne disposera plus des moyens de prescription que lui permettait la gestion directe ou concédée, et aura une connaissance moins profonde des relations entre les opérateurs du monde portuaire et maritime.

Les missions de sûreté portuaire, introduites dans l'ordonnance n° 2004-691 du 12 juillet 2004 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports⁴, ont été développées par l'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes (partie législative)⁵.

Les catégories de mesures incombant aux exploitants d'installations portuaires, aux compagnies de transport maritime, aux prestataires de services portuaires, à leurs sous-traitants et à l'État sont à préciser par un décret d'application du nouvel article L. 321-3 du code des ports maritimes.

II. ÉTAT DES LIEUX

Les scénarios génériques de menaces se déroulent de la haute mer jusqu'à la terre et montrent la profondeur géographique et la continuité qu'il faut donner au recueil d'informations et aux capacités de réaction, tant pour mener des actions ciblées que pour assurer une chaîne réactive d'alerte face à une menace susceptible d'apparaître sans signes avant-coureurs manifestes.

Les administrations et services concourant à l'action de l'État en mer exercent actuellement une surveillance générale dans le cadre de leurs missions ordinaires (entraînement, sauvetage, police des pêches, ...) ou spécifiques (douanes, antipollution, ...). Face à une menace diffuse, la sûreté doit désormais être intégrée formellement dans les missions relevant de l'action de l'État en mer⁶ et se traduire par la sensibilisation des administrations et services concernés, par le partage et l'exploitation des informations relatives à la sûreté, par l'organisation d'une surveillance plus ciblée, par une continuité entre les dispositifs maritimes et terrestres.

Des réflexions et des actions ont d'ores et déjà été engagées dans ce domaine : développement du concept de sauvegarde maritime par l'état-major de la marine ; création des cellules de coordination de l'information maritime dans les préfectures maritimes ; mobilisation des infrastructures fixes de surveillance côtière (sémaphores, vigies, ...) et des centres de surveillance du trafic maritime (CROSS) ; programme *Spatialnav* d'amélioration des capacités de surveillance des approches maritimes ; programme *Trafic 2000* de suivi du trafic des navires et cargaisons et d'information, partie française du programme européen *Safeseanet*, l'un et l'autre conçus au titre de la sécurité maritime et pouvant avoir une application au titre de la sûreté.

⁴ articles L. 324-1 à 8 modifiés du code des ports maritimes ; articles 2-1 à 2-4 insérés dans la loi du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution.

⁵ nouveaux articles L. 321-1 à 8 du code des ports maritimes.

⁶ par modification de l'arrêté du 19 avril 1972 fixant la liste des missions en mer incombant à l'État et désignant l'administration chargée de la coordination nécessaire pour l'exécution de chacune de ces missions, et de l'arrêté du 30 avril 1974 fixant la liste des missions en mer incombant à l'État dans les départements d'outre-mer et désignation de l'administration chargée de la coordination nécessaire pour l'exécution de chacune de ces missions.

A l'examen des nature et volume d'activité, six ports de métropole se dégagent en raison de leur rôle économique ou pour la continuité de la vie nationale : Marseille - Fos, Le Havre - Antifer, Nantes - Saint-Nazaire, Calais, Bastia et Dunkerque.

II.1. Circulation de l'information

D'une part, les informations susceptibles de se rapporter à des actions prohibées (terrorisme, trafics illicites, immigration clandestine) sont collectées par l'ensemble des services de renseignement intérieurs et extérieurs et par les réseaux d'attachés dans les missions diplomatiques. Elles circulent dans plusieurs chaînes opérationnelles et aboutissent à un organisme unique qui procède à une évaluation de la menace terroriste.

D'autre part, le point de contact national désigné pour l'application du code ISPS et du règlement européen est susceptible de recevoir des informations sur les incidents de sûreté survenant à des navires.

II.2. Approches portuaires et plans d'eau portuaires

L'intervalle entre les zones portuaires terrestres et la haute mer se caractérise par la superposition de divers types de trafic, une répartition complexe des responsabilités entre les autorités, et d'importants risques directs et indirects.

Tout navire de commerce venant vers le port doit en principe s'annoncer avec un préavis de 48 heures, à l'exception des navires dispensés de cette obligation conformément aux dispositions du code des ports maritimes. Ceux non annoncés qui ne s'identifient pas sont donc considérés comme suspects.

Les approches maritimes sont placées sous l'autorité du préfet maritime, les approches portuaires et les bassins sous celle du préfet de département à l'intérieur de la limite administrative du port. Le préfet maritime (ou le délégué du Gouvernement outre-mer) coordonne pour l'action de l'État en mer les moyens des administrations et services qui y concourent, mais il n'a pas compétence pour coordonner leur emploi au profit de ports placés sous la compétence du préfet de département.

Les administrations et services concourant à l'action de l'État en mer exercent, en outre, une surveillance ponctuelle des eaux portuaires à l'occasion de l'appareillage et de l'accostage de leurs bâtiments.

Le commandant du port, qui exerce la fonction d'autorité de police portuaire au titre du livre III du code des ports maritimes et dont les compétences sont circonscrites à l'exploitation, à l'application des règlements régissant le fonctionnement du port et à la constatation d'infractions, dispose généralement de moyens fixes de surveillance des plans d'eau (vigie, radars, vidéocaméras) au titre de la sécurité.

II.3. Installations portuaires

Mécanisme

Le code ISPS définit des objectifs d'organisation, de contrôle des accès, de surveillance des installations et de leurs zones d'accès restreint, et de manutention de la cargaison et des provisions de bord.

La procédure d'instruction a pour première étape la présentation des menaces en réunion du comité local de sûreté portuaire. Les opérateurs élaborent ensuite une évaluation de sûreté, soumise à l'avis

du comité local de sûreté portuaire avant son approbation par le préfet. Le plan de sûreté est alors élaboré par l'opérateur⁷, puis suit la même procédure d'avis et d'approbation. L'évaluation et le plan sont confidentiels.

L'évaluation de sûreté a pour objet d'identifier les infrastructures à protéger, d'évaluer les risques et les menaces, de répertorier les moyens existants et d'identifier des contre-mesures ; la forme de sa présentation est fixée par le code. Le plan de sûreté, élaboré à sa suite, définit des mesures organisationnelles et opérationnelles pour chaque niveau de sûreté, selon des rubriques obligatoires ; un plan type national a été défini, présentant l'organisation de la sûreté, l'accès à l'installation et la circulation à l'intérieur de l'installation, la manutention de la cargaison, le traitement des alertes de sûreté, les audits et les contrôles internes, enfin les exercices.

Point de situation

Le 1^{er} juillet 2004, le code ISPS est entré en vigueur pour les installations portuaires utilisées pour le trafic international dans 36 ports maritimes français (les sept ports autonomes, 21 ports d'intérêt national, et huit ports départementaux assurant un trafic de passagers). Environ 350 installations portuaires ont été identifiées : pour les six ports autonomes de métropole, 39 installations au Havre, 33 à Rouen, de 22 à 25 à Dunkerque, Marseille et Nantes-Saint-Nazaire, et 12 à Bordeaux ; pour les 24 autres ports de métropole, 6 à 8 installations dans cinq ports d'intérêt national, et 1 à 4 pour les 19 autres ports. La répartition par type d'activité donne 27 installations portuaires pour transbordeurs, 67 pour navires de croisière (essentiellement outre-mer), 83 pour le pétrole, les produits chimiques et le gaz, 17 installations spécialisées pour les conteneurs, et 164 installations diverses (vrac solide, minerais et matériaux, céréales, installations polyvalentes). Au 1^{er} février 2005, 285 des 358 installations portuaires déclarées disposaient d'un plan de sûreté approuvé, dont 202 des 231 installations métropolitaines.

Pour les terminaux divers, on observe globalement que les installations sont clôturées, avec des clôtures spécifiques pour les parcs à produits dangereux. Les marchandises dangereuses sont gardiennées conformément aux prescriptions correspondant à leur classification. Des badges d'identification du personnel et des véhicules autorisés sont délivrés. A partir du niveau 2 de sûreté ISPS, la surveillance des installations est renforcée et les accès limités.

Les terminaux pétroliers, gaziers et chimiques bénéficient des dispositions de protection définies pour les installations industrielles auxquelles ils sont rattachés, déjà très au fait des questions de sécurité et de sûreté. Les mesures de sûreté y sont draconiennes.

Les terminaux spécialisés pour les conteneurs manifestent une forte sensibilité aux questions de vol (marchandises de valeur) et d'immigration clandestine, avec toutefois une situation contrastée entre les grands terminaux et les terminaux secondaires.

Les terminaux à passagers ont, sur la Manche et la Mer du Nord, une orientation marquée par les questions de migration clandestine, et, sur les liaisons entre Marseille et l'Algérie, une pratique ancienne de dispositions de sûreté. Globalement, les installations sont clôturées et surveillées. Les contrôles des passagers et des véhicules se superposent : contrôle commercial par la compagnie, contrôle d'identité éventuel, contrôle de présence humaine dans certains ports de Manche et de Mer du Nord, contrôle spécialisé d'inspection filtrage vers l'Algérie, contrôles traditionnels de la police et des douanes françaises, contrôle éventuel de l'*Immigration Service* britannique en Manche et Mer du Nord. Des appareils de radiographie de bagages équipent ces terminaux en nombre variable.

⁷ l'opérateur peut être assisté par un organisme de sûreté reconnu ; cf. arrêté du 25 juin 2004 relatif à la reconnaissance des organismes de sûreté maritime et portant création d'une commission consultative de reconnaissance.

Les terminaux pour navires de croisière ont des configurations très diverses : quais historiques en centre ville, gares maritimes, mouillages. Les compagnies ont de fortes exigences, parfois motivées par une partie de leur clientèle, en matière de rondes, de patrouilles nautiques, voire d'inspection subaquatique ; les prestations correspondantes sont contractualisées entre le navire et l'installation portuaire. Les contrôles par portique de détection de métaux et par radiographie des bagages sont courants dans les installations desservant les grands navires.

Un référentiel de formation des agents de sûreté d'installation portuaire et les modalités de délivrance de l'attestation de formation ont été définis (arrêté du 12 juin 2004).

II.4. Navires

Mécanisme

La compagnie maritime élabore l'évaluation de sûreté puis le plan de sûreté de chacun de ses navires soumis au code ISPS. Le plan de sûreté du navire est un document confidentiel, communiqué au seul État du pavillon. L'administration approuve le plan de sûreté et, après visite du navire, délivre un certificat de sûreté provisoire ou définitif, d'une durée de validité limitée en tout état de cause à cinq ans ; actuellement, le ministère chargé des transports n'utilise pas la possibilité de déléguer la visite et la délivrance du certificat à un organisme de sûreté reconnu⁸.

Il est à noter que nombre d'armements exploitent des navires battant des pavillons différents et, nonobstant les approches particulières que pourraient avoir les États de ces pavillons, cherchent à appliquer une méthode unique d'évaluation de sûreté et de présentation du plan de sûreté de tous les navires de leur flotte.

Par ailleurs, un nombre significatif de navires de commerce sous pavillon français touchent rarement, sinon jamais, les côtes françaises et, à l'inverse, la majorité des navires de commerce faisant escale dans les ports français ne battent pas pavillon français.

Point de situation

Au 1^{er} septembre 2005, sur un peu plus de 200 navires battant pavillon français et entrant dans le champ d'application du code ISPS, 184 plans de sûreté ont été approuvés et 184 certificats internationaux de sûreté ont été délivrés ; 13 plans de sûreté ont été déposés et les navires correspondants ont reçu un certificat provisoire.

Sur les transbordeurs et les rouliers, le contrôle à l'embarquement est généralement conçu comme un complément du contrôle effectué par l'installation portuaire, éventuellement avec des dispositions de substitution en cas de défaillance ou d'insuffisance de celui-ci. On note des particularismes régionaux découlant de menaces « historiques » (émigration clandestine par les camions sur les lignes transmanche, contrôles inspirés de l'inspection filtrage du transport aérien sur certaines lignes méditerranéennes).

Les grands navires de croisière disposent souvent de portiques de détection de métaux et d'appareils de radiographie de bagages.

Au niveau 3 de sûreté ISPS, les opérations commerciales cessent pour les navires à passagers. Elles ne sont reprises qu'après concertation entre l'agent de sûreté du navire et celui de l'installation

⁸ cf. arrêté du 25 juin 2004 relatif à la reconnaissance des organismes de sûreté maritime et portant création d'une commission consultative de reconnaissance ; le décret d'application de l'ordonnance n° 2004-691 du 12 juillet 2004 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports ouvrira la possibilité de délégation de certaines visites de vérification initiale à des organismes de sûreté reconnus.

portuaire sur leurs dispositions respectives, l'agent de l'installation portuaire étant supposé transmettre les prescriptions particulières arrêtées par les autorités publiques.

Sur les pétroliers et les gaziers, les mesures de sûreté sont strictes dès le niveau 1 ISPS et sont peu différenciées au niveau 2. Au niveau 3, les opérations commerciales ne sont poursuivies qu'en respect des règles de sécurité afférentes aux cargaisons et des dispositions de sûreté arrêtées par concertation entre l'agent de sûreté du navire et celui de l'installation portuaire, sur instruction des autorités.

II.5. Détection de passagers clandestins dans les ports maritimes de Manche et de Mer du Nord

En application du traité du Touquet, des zones de contrôle ont été mises en place dans les ports de Dunkerque, de Calais, de Boulogne-sur-mer et de Douvres. Conformément à l'arrangement administratif conclu à la suite du traité, le gouvernement britannique fournit des matériels de détection de présence humaine.

Le gouvernement français doit passer des conventions avec les autorités portuaires et le ou les exploitants portuaires dont les agents de sécurité mettent en œuvre les matériels de détection, conventions fixant les modalités de prise en charge des dépenses de fonctionnement : frais de personnel, entretien des sites, fonctionnement des appareils.

Aux termes de la loi britannique de 1999 sur l'immigration et le droit d'asile, le transporteur d'un passager clandestin encourt une amende de 2000 £, sauf s'il peut prouver qu'il ne savait pas ou n'avait aucune raison de soupçonner qu'un passager clandestin se trouvait ou pouvait se cacher dans son véhicule, qu'il avait effectivement mis en place un système destiné à empêcher le transport de passagers clandestins, et qu'il avait respecté les mesures prévues par ce système.

Le contrôle des camions de fret, tel qu'il est pratiqué à Calais, permet aux compagnies maritimes d'échapper aux amendes en contrepartie d'un contrôle systématique.

II.6. Initiative de sûreté des conteneurs (CSI)

Les trois phases de la technique douanière de sécurisation des conteneurs sont :

- l'identification, sur la base de renseignements ou d'études de risques, de conteneurs « à risque » dans lesquels peuvent se trouver des armes ou des terroristes ;
- la présélection, avant leur embarquement, des conteneurs préalablement identifiés, en prenant également en compte une composante aléatoire ;
- l'utilisation de technologies de type rayons X permettant d'inspecter les conteneurs ainsi présélectionnés afin de ne pas ralentir la circulation des marchandises.

La sécurisation peut en outre être améliorée par l'emploi de conteneurs munis de scellés inviolables.

L'accord franco-américain signé le 28 juin 2002 concernait le port du Havre, où un scanner de type *Sycoscan*, acquis et mis en œuvre par le service des douanes, était en service depuis 1994 dans le cadre de la lutte contre la fraude ; une équipe de douaniers américains y est en place depuis décembre 2002. Le trafic de conteneurs prévu à l'horizon 2006 est de 3 000 000 unités.

L'accord a ensuite été étendu en mars 2003 à Marseille, où une équipe américaine a pris ses fonctions en janvier 2005. Un scanner mobile a été acquis par le port autonome, la douane fournissant le personnel de mise en œuvre de l'appareil et d'interprétation des images. L'acquisition d'un scanner fixe sera examinée ultérieurement en fonction des besoins réels.

II.7. Initiative de sécurité contre la prolifération (PSI)

Les États partenaires de l'initiative multinationale de sécurité contre la prolifération⁹ (PSI) ont agréé, lors de leur réunion de septembre 2003 à Paris, une *Déclaration sur les principes d'interception*, rendue publique, proposant des engagements politiques : ne pas contribuer au transport de cargaison proliférante, les intercepter le cas échéant, coopérer en particulier lorsque les pays concernés n'ont pas les moyens d'agir eux-mêmes.

Un réseau de *points de contact renseignement* et de *points de contact externes* (pour la France, ministère des affaires étrangères) a été mis en place. Un réseau national de points de contact ministériels (ministères chargés des affaires étrangères, de la défense, des finances, de l'intérieur, des transports, de la santé, de la justice ; secrétariats généraux de la défense nationale et de la mer) se réunit, en cas d'activation par le point de contact externe ou par le cabinet du Premier ministre, en *cellule d'évaluation PSI* de niveau décisionnelle, adossée au SGDN ou au cabinet du Premier ministre.

Sur le plan opérationnel, des exercices multinationaux sont menés pour affiner les procédures et pour tester et entraîner les moyens opérationnels des États partenaires.

Parallèlement, une évolution du cadre juridique est examinée dans des instances internationales, en particulier :

- pour la révision de la convention de Rome du 10 mars 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (convention SUA), afin d'y introduire de nouvelles incriminations liées au trafic de biens et de matières proliférants ;
- pour un réexamen de la qualification inoffensive du passage dans les eaux territoriales en cas de transport de cargaison proliférante ;
- pour le régime douanier.

III. RISQUES ET MENACES

III.1. Différenciation par nature d'activité

Les menaces affectant le transport maritime et ses infrastructures, tels qu'elles apparaissent en particulier dans le code international de sûreté des navires et des installations portuaires de l'Organisation maritime internationale (code ISPS), peuvent être ventilées en quatre familles différenciées par leurs acteurs et par leur impact :

- les actions terroristes ;
- le transport illicite de marchandises destinées à un usage postérieur au transport ;
- l'immigration clandestine et le trafic de migrants ;
- les autres actes de malveillance de droit commun.

Pour l'État du port, la maîtrise de la chaîne de sûreté passe d'abord par la spécification de mesures de sûreté des installations portuaires en fonction de leur type d'activité, de l'exposition de l'activité aux menaces, et de leur capacité de substitution en cas de dommages les rendant indisponibles. Pour

⁹ Allemagne, Australie, Espagne, États-Unis, France, Italie, Japon, Pays-Bas, Pologne, Portugal et Royaume-Uni, rejoints par le Canada, la Norvège et Singapour en mars 2004 et par la Russie en mai 2004.

l'État du pavillon et sans préjudice de la responsabilité de l'État côtier, la sûreté du navire repose sur sa propre capacité à évaluer les risques dans la zone d'opération du navire, et à lui apporter une assistance graduée au cours de sa navigation et au port.

Dans un cas comme dans l'autre, il s'est avéré nécessaire de procéder à une analyse des menaces et de hiérarchiser des scénarios d'actions terroristes dans le domaine du transport maritime. Cette analyse s'est appuyée sur des critères d'éventualité (facilité et efficacité) et d'impact.

Les scénarios, puis les mesures qui en découleront, devront ensuite être affinés par zone maritime.

III.2. Objectifs des actions terroristes

Les auteurs d'actes de terrorisme peuvent avoir pour objectifs de provoquer :

- un nombre élevé de victimes ;
- un effet spectaculaire immédiat ;
- un effet de psychose collective ;
- un effet de désorganisation ou de déstabilisation de l'économie.

III.3. Autres risques

Le transport illicite de marchandises comprend le transport de matières pouvant servir à des attentats à bord d'un navire ou contre un autre navire, ou encore ultérieurement à terre : armes, substances explosives, matières et technologies NRBC. Il est traité dans le cadre de l'initiative américaine de sûreté des conteneurs face à la menace d'armes de destruction massive, ainsi qu'au titre de l'initiative multinationale de sécurité contre la prolifération.

Le trafic de migrants se pratique par dissimulation à bord d'un navire ordinaire, mais aussi avec des navires « perdus » dont la mise en péril volontaire oblige un navire proche ou l'État côtier à mener une opération de secours. Le transport de passagers clandestins à bord d'un navire s'en distingue en ce que l'équipage ignore, au moins pendant un temps, leur présence à bord ; ils se cachent le plus souvent dans des conteneurs, dans des camions ou dans les structures du navire. Les navires privilégiés pour ces activités sont les transbordeurs, les porte-conteneurs, les cargos et les petits navires.

Le risque d'actes de malveillance de droit commun (vol de matières sensibles, vandalisme, etc.) ne se distingue pas de celui portant sur des installations rattachées à d'autres activités économiques.

IV. PRINCIPES DE SURETE

IV.1. Agir sur une palette de modes d'action allant de la vigilance à la réaction

Face aux multiples hypothèses de scénarios a été conçue, au travers de la planification de lutte contre les actes terroristes, une palette d'outils de vigilance, de prévention, de protection et de réaction. Les deux premières catégories relèvent plutôt de l'action des opérateurs et sont décrites dans des *plans de sûreté d'opérateur* complétés par des *plans spécialisés* pour les composants névralgiques des secteurs d'activité d'importance vitale, les deux dernières faisant progressivement appel aux moyens de l'État et en particulier à ses forces de sécurité.

L'effort de prévention doit être orienté en priorité vers des contre-mesures afin d'accroître significativement les difficultés de mise en œuvre des scénarios envisagés. Face aux scénarios plus banalisés et moins spécifiques du domaine maritime, les contre-mesures combineront des dispositifs de prévention dans la limite de leur efficacité opérationnelle et économique, et des dispositifs de réaction couplés à une forte réactivité des mécanismes d'alerte et d'intervention.

Le secteur maritime bénéficie d'acquis importants en matière de sécurité, sous forme d'une organisation, de surveillance humaine ou instrumentale, d'entraînement des équipages, de systèmes automatiques de lutte contre l'incendie, de capacités d'évacuation. Le code ISPS apporte en outre, par sa partie obligatoire, un schéma d'organisation de la sûreté comportant notamment la désignation d'agents de sûreté, la spécification explicite des mesures de sûreté et la conduite d'exercices : ces dispositions, souhaitées dans d'autres domaines d'activité, se révèlent être déjà un apport significatif à la sûreté, et procurent une base éprouvée de comportements de vigilance et d'alerte.

IV.2. Graduer les mesures

Selon un principe d'économie de moyens, la réponse à une menace variable dans sa nature et dans son intensité se construit par un ensemble de mesures proportionnées et graduées. Cette logique est adoptée tant par le plan gouvernemental VIGIPRATE que pour les mesures opérationnelles recommandées en partie B du code ISPS, calées sur les trois niveaux de sûreté du code.

Observation déjà faite pour le plan VIGIPRATE, les mesures graduées nécessitent un socle de dispositifs permanents, infrastructures et souvent équipements techniques, sollicités ou activés ensuite en fonction de la nature et de l'intensité de la menace.

Ainsi dans les ports il faut, en cas de menace avérée et sauf à arrêter le trafic maritime, pouvoir contrôler une proportion importante voire la totalité des passagers, des véhicules, des bagages, des colis non accompagnés, du fret, des provisions de bord embarquant sur les navires, en utilisant des équipements mis en place par avance, en les complétant au besoin, et en ajustant les effectifs du personnel de contrôle en fonction de la posture ou du niveau de sûreté déterminés par les autorités publiques.

Si la mise en place de moyens humains et matériels permettant d'effectuer les contrôles prescrits au niveau de sûreté 3 du code ISPS, voire à son niveau 2, ne paraît pas justifiée compte tenu du volume d'activité, ou n'a pas encore été effectuée en raison d'un étalement budgétaire des investissements, certains trafics pourront être interrompus localement pour la durée d'activation de ces niveaux de sûreté. Ils seront alors dirigés vers des installations protégées (concentration de moyens), en gérant soigneusement les interruptions et les reports pour ne pas induire, par concentration locale de navires, de risques supplémentaires de sécurité ou de sûreté.

L'articulation opérationnelle entre le plan VIGIPRATE et le code ISPS se fera principalement par l'intermédiaire des mesures portant sur les opérations de contrôle, celles-ci figurant avec des taux indicatifs ou des fourchettes de taux dans les plans de sûreté des installations portuaires, et le cas échéant des navires, tandis que les mesures VIGIPRATE préciseront la nature des contrôles et la valeur des taux de contrôle.

IV.3. Renforcer la connaissance et la maîtrise de l'espace maritime et portuaire

Plus que tout autre lieu, le port et ses approches concentrent des activités diversifiées et des flux de navires de toutes sortes, propres à dissimuler les préparatifs d'une attaque. Si la connaissance des lieux et de tous les phénomènes potentiellement anormaux est un facteur de réduction des

vulnérabilités, encore faut-il que les informations, collectées par de nombreux acteurs relevant de services et d'organismes distincts, puissent circuler et être valorisées au plus tôt.

IV.4. Renforcer la protection des installations portuaires

Les autorités portuaires ont accès au certificat de sûreté du navire accostant dans leur port. Mais dès lors qu'il ne bat pas le pavillon de l'État du port, elles n'ont pas directement connaissance des mesures spécifiées dans son plan de sûreté au niveau appliqué lors des opérations commerciales avec l'installation portuaire.

Le code ISPS est un code international. Les navires peuvent rencontrer des écarts entre les niveaux de sûreté appliqués dans les ports de départ et d'arrivée, prescrits par des autorités nationales différentes. Cette situation, qui peut être légitime, apparaît néanmoins particulièrement complexe pour les liaisons courtes sur des lignes régulières.

Il ressort des deux types de plans du code ISPS, pour les installations portuaires d'une part, pour les navires d'autre part, que la maîtrise de la chaîne de sûreté par l'autorité publique amène à privilégier, pour ce qui concerne le trafic maritime à partir des côtes françaises, la relation avec les installations portuaires plutôt qu'avec les navires.

Sur les 36 principaux ports maritimes dans lesquels s'applique le code ISPS, 28 sont classés points sensibles et six, tous situés en métropole, avaient été retenus comme ports de commerce d'intérêt majeur en temps de crise ou de guerre. Ces classifications, qui avaient été déterminées par référence aux menaces de la Guerre froide, aboutissent à un enchevêtrement de prescriptions obsolètes et doivent être révisées.

Comme pour l'ensemble de la démarche en cours sur les points sensibles, on cherchera à distinguer, à partir de leurs activités, les installations qui devront être protégées pour elles-mêmes en raison des risques directs envers la population ou envers des infrastructures induits par un dysfonctionnement ou par une neutralisation de l'installation (critère de dangerosité), ou en raison de l'impact sur les capacités d'approvisionnement d'un bien essentiel ou sur une fonction essentielle du commerce international (critère de faible substituabilité) : on retiendra comme points névralgiques de secteurs d'activités d'importance vitale soit ces installations elles-mêmes, soit l'agrégat de telles installations dans un même port.

Une partie substantielle des infrastructures permanentes de protection constitue un investissement de préservation du patrimoine et de l'activité économique du port (par exemple, clôtures et contrôle des accès, protégeant contre le vol et les détériorations, réduisant également les risques d'actions malveillantes contre les flux de passagers et de marchandises) : elles sont nécessaires pour les installations portuaires vitales ou sensibles, de manière à empêcher les accès non autorisés ; elles sont utiles pour les autres installations, sachant que, en application du principe de graduation des mesures, les activités pourront y être régulées en fonction du niveau de sûreté prescrit.

V. MESURES DE VIGILANCE, DE PREVENTION, DE PROTECTION ET DE REACTION

Les mesures d'application retenues portent sur :

- l'amélioration de la circulation des informations maritimes ;
- le développement des capacités d'intervention ;
- des mesures applicables aux installations portuaires ;
- des mesures applicables au trafic maritime de passagers ;
- le contrôle frontalier dans les ports maritimes de la Manche et de la Mer du Nord ;
- le trafic maritime de marchandises dans le cadre de la lutte contre la prolifération ;
- des mesures additionnelles des plans VIGIPIRATE, VIGIMER et PIRATE-MER ;
- des mesures juridiques ;
- l'expertise publique en matière d'équipements et de processus de contrôle ;
- la rédaction de fiches d'aide à la décision.

V.1. Amélioration de la circulation des informations maritimes

- Formalisation de la chaîne d'information sur les incidents de sûreté survenant à des navires transmis par le réseau des points de contact nationaux au point de contact national désigné pour l'application du code ISPS et du règlement européen correspondant.
- Intensification des échanges d'informations relatives à la sûreté avec les armateurs à l'occasion des réunions semestrielles sur le contrôle naval volontaire.
- Renforcement du point de contact national institué pour l'application du code ISPS et du règlement européen correspondant, ainsi que ses liaisons avec les administrations concernées, pour qu'il puisse communiquer aux correspondants des compagnies maritimes des informations sur la situation dans les eaux et dans les ports fréquentés par leurs navires.
- Développement, au niveau local, des échanges entre les préfets de département et les préfets maritimes sur la sûreté maritime et portuaire.
- Exploitation conjointe, au profit de la mission de sûreté, du programme *Spatialnav* d'amélioration des capacités de surveillance des approches maritimes, et du système *Trafic 2000* de suivi des navires et des cargaisons.

V.2. Développement des capacités d'intervention sur les approches et plans d'eau portuaires

- Formalisation des rôles respectifs du préfet de département et du préfet maritime dans l'organisation des actions de contrôle de sûreté.
- Intégration de nouvelles missions de vigilance, de prévention et de protection dans les plans VIGIMER.

V.3. Mesures applicables aux installations portuaires

- Dans un premier temps, détermination des mesures minimales applicables aux installations portuaires pétrolières, méthanières ou traitant des produits chimiques dangereux d'une part, au trafic de passagers par transbordeur, roulier ou navire de croisière d'autre part, en vue de leur mise en œuvre prioritaire. Introduction de la prescription des taux de contrôle correspondants dans la nomenclature des mesures VIGIPIRATE.

- Dans un deuxième temps, ajustement des mesures minimales en examinant les mesures de sûreté appliquées, au niveau international, par les navires affectés à la nature d'activité considérée, et en déterminant le noyau des mesures correspondantes pour l'installation portuaire à inscrire progressivement dans son plan de sûreté lors de sa révision, et extension au besoin de cette démarche à d'autres types d'installations. Ce noyau servira d'appui aux concertations auxquelles doivent procéder les agents de sûreté de l'installation et du navire pour procéder aux opérations commerciales.

V.4. Mesures applicables au trafic maritime de passagers

- Pour les lignes régulières de transport de passagers, élaboration d'un ensemble cohérent de mesures de sûreté réparties entre les installations et les navires, de manière à engager des négociations en vue d'accords bilatéraux sur les lignes considérées, en assurant les liaisons nécessaires avec les États de pavillon des navires opérant sur ces lignes.
- Pour l'embarquement sur les navires à passagers, différenciation de la nature et des taux des contrôles en vue de la détection d'armes et d'explosifs ; organisation en conséquence des flux et de l'articulation entre contrôles documentaires et contrôles physiques.
- Sur les navires de croisière, mise à disposition d'équipements permettant la détection d'armes et d'explosifs sur les personnes, dans les bagages et dans les colis.
- Mise en œuvre, sur les navires, de mesures permanentes de sûreté adaptées, d'une part aux véhicules, d'autre part aux passagers et à leurs bagages placés en zone de passagers.

V.5. Détection de passagers clandestins dans les ports maritimes de Manche et de Mer du Nord

- Pilotage dynamique sur la base d'indicateurs mesurant l'efficacité des appareils et du processus de détection de présence humaine, de manière à examiner l'opportunité d'adapter, dans le cadre du traité du Touquet, les modalités techniques et économiques de mise en œuvre des appareils.

V.6. Trafic maritime de marchandises dans le cadre de la lutte contre la prolifération

- Rapprochement des procédures de ciblage mises en œuvre au titre de l'initiative de sécurité contre la prolifération (PSI) de celles de l'initiative américaine de sûreté des conteneurs (CSI), afin de bénéficier des infrastructures de manipulation et de contrôle installées dans les ports du programme CSI.
- Recherche, en priorité pour le transport international extracommunautaire et en vue de son insertion dans le code des douanes communautaire, de l'extension de la règle de transmission du manifeste de cargaison 24 heures avant le chargement, actuellement appliquée dans le cadre de l'initiative de sûreté des conteneurs à destination des États-Unis.
Pour le transport intracommunautaire, son adaptation éventuelle au transport point à point devra s'examiner en donnant une cohérence à la sûreté de la chaîne logistique sans obérer sa fluidité.

V.7. Plans VIGIPIRATE et VIGIMER

- Introduction des dispositions tirées du code ISPS dans la nomenclature du plan gouvernemental VIGIPIRATE, en les précisant dans l'instruction particulière et les plans VIGIMER.

V.8. Mesures juridiques

- Étude de la faisabilité d'un dispositif réglementaire et technique de constitution systématique d'une liste informatique de la totalité des passagers et des véhicules embarqués sur les transbordeurs, en vue de sa transmission aux autorités chargées du contrôle.
- Institution d'une procédure d'agrément des agents de sûreté portuaire et des agents de sûreté des installations portuaires et des compagnies maritimes dans les décrets d'application de l'ordonnance n° 2004-691 du 12 juillet 2004 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports.
- Insertion du contrôle du certificat de sûreté des navires effectué au port par l'autorité de sûreté maritime, ou par les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle du navire par l'État du port 10, dans les textes législatifs concernés.
- Habilitation des agents de l'État, par une disposition juridique à préciser, à effectuer des inspections détaillées de navires.
- Insertion de la mission de sûreté dans les missions relevant de l'action de l'État en mer, par modification des arrêtés concernés.

V.9. Expertise publique en matière d'équipements et de processus de contrôle

- Création d'une procédure d'homologation des appareils de détection d'armes à feu et d'explosifs, utilisés lors des contrôles effectués dans les installations portuaires ou à bord des navires.
- Constitution d'un pôle d'expertise publique en matière d'équipements et de processus de contrôle adaptés au transport maritime à l'interface entre ports et navires.
- Constitution d'un dispositif national d'audit de sûreté portuaire faisant appel à des agents des ministères ainsi qu'à des professionnels des activités portuaires, apportant une expertise aux autorités de l'État, à l'échelon central et aux échelons déconcentrés, compétentes en matière de sûreté des ports et des installations portuaires.

Son programme d'activité tiendra notamment compte du programme des inspections diligentées par la Commission européenne en application du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires.

V.10. Fiches d'aide à la décision

- Établissement des « fiches d'aide à la décision » pour l'application du code ISPS destinées en particulier aux opérateurs, faisant référence aux niveaux de sûreté ISPS :
 - o selon la structure du plan type national pour les installations portuaires¹¹ ;
 - o selon la structure du plan ISPS pour les navires¹².

¹⁰ cf. directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant l'application aux navires, faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention des pollutions et aux conditions de vie et de travail.

¹¹ rubriques : organisation de la sûreté ; accès à l'installation et circulation à l'intérieur de l'installation ; manutention de la cargaison ; traitement des alertes de sûreté ; audits et contrôles internes ; exercices.

¹² rubriques : accès au navire ; zones d'accès restreint à bord du navire ; manutention de la cargaison ; livraison des provisions de bord ; manutention des bagages non accompagnés ; surveillance de la sûreté du navire.