

ORGANISATION MARITIME
INTERNATIONALE



ORGANISATION INTERNATIONALE
DU TRAVAIL

Recueil de directives pratiques sur la sûreté dans les ports*

**Réunion tripartite d'experts sur la sûreté,
la sécurité et la santé dans les ports**

Genève, 2003

*Ce Recueil de directives n'a pas encore été examiné par le Conseil d'Administration du BIT conformément aux procédures en vigueur, et par conséquent ne peut pas être considéré comme étant définitif.

Préface

La Conférence des gouvernements parties à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 (Conférence SOLAS de 2002) (Londres, 9 au 13 décembre 2002) a adopté des amendements à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974 (SOLAS). Les amendements à la Convention SOLAS portent entre autres sur un nouveau chapitre XI-2 sur les mesures spéciales visant à renforcer la sécurité maritime, lequel est complété par le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), qui contient des prescriptions relatives à la sûreté des navires et à l'interface immédiate navire/port. La question de la sûreté globale des zones portuaires sera traitée dans le cadre de futurs travaux menés conjointement par l'OIT et l'OMI. La résolution n° 8, adoptée par la Conférence sur la Convention SOLAS en 2002, relative au renforcement de la sûreté en coopération avec l'Organisation internationale du Travail (pièces d'identité des gens de mer et travaux sur la question plus large de la sûreté portuaire) demandait que les deux éléments additionnels mentionnés entre crochets soient examinés. Le présent recueil de directives pratiques est le fruit de cette coopération.

L'Organisation internationale du Travail a adopté, à sa 91^e session en juin 2003, la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003. Cette convention prévoit une pièce d'identité uniforme et globale qui permettra l'identification sûre et vérifiable des gens de mer.

Le Conseil d'administration de l'OIT, à sa 286^e session en mars 2003, et le Comité de la sécurité maritime de l'OMI, à sa 77^e session en mai/juin 2003, ont créé un groupe de travail réunissant les parties intéressées en vue d'élaborer un projet de recueil de directives pratiques sur la sûreté dans les ports. Ce projet a été mené à son terme par le groupe de travail conjoint OMI/OIT en juillet 2003. Le Conseil d'administration de l'OIT est également convenu que les résultats de ce groupe de travail devraient être formalisés, lors d'une réunion d'experts organisée en 2003, et adoptés à cette même réunion. Le groupe de travail était constitué de représentants des employeurs, des travailleurs et des gouvernements ainsi que d'autres organisations particulièrement concernées par l'évolution de la question. Un projet de texte a été communiqué aux Etats Membres pour observations en octobre 2003, avant la réunion d'experts, et leurs observations ont été regroupées et résumées à l'intention des experts en décembre 2003.

Le présent recueil qui n'est pas un instrument ayant force obligatoire n'a pas pour objet de remplacer la réglementation nationale. Il ne vise pas à influencer sur les principes et les droits fondamentaux des travailleurs énoncés dans les instruments de l'OIT ni sur la facilité d'accès des organisations de travailleurs aux ports, terminaux et navires.

Les recommandations pratiques contenues dans le présent recueil ont pour objectif de fournir des orientations à tous ceux qui s'occupent de la question de la sûreté dans les ports. Le recueil permettra de définir les rôles et les responsabilités des gouvernements, des employeurs et des travailleurs. Il propose une approche préventive en matière de sûreté dans les ports et se rapproche, autant que possible, de la pratique et des principes définis dans le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS dans le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS).

Table des matières

	<i>Page</i>
Préface.....	iii
Abréviations	vii
1. Introduction.....	1
2. Portée et définitions.....	3
3. Objectif des mesures de sûreté.....	5
4. Politique de sûreté.....	6
5. Tâches et rôles.....	7
6. Niveau de sûreté.....	9
7. Evaluation de la sûreté portuaire (ESP)	10
8. Plan de sûreté portuaire (PSP).....	11
9. Sûreté matérielle du port	12
10. Sensibilisation à la sûreté et formation	13
11. Confidentialité et non-divulgence des informations.....	14
 Annexes	
A. Evaluation de la sûreté portuaire (ESP)	15
B Plan de sûreté portuaire (PSP).....	24
C Bibliographie.....	28

Abréviations

ASIP	Agent de la sûreté d'installation portuaire
ASP	Agent de la sûreté portuaire
BIT	Bureau international du Travail
CCSP	Comité consultatif sur la sûreté portuaire
CP	Cible potentielle
ESP	Evaluation de la sûreté portuaire
GAMR	Grille d'analyse des menaces et risques
ISPS	Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
OIT	Organisation internationale du Travail
OMI	Organisation maritime internationale
PSIP	Plan de sûreté d'installation portuaire
PSP	Plan de sûreté portuaire
SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974, telle que modifié

1. Introduction

1.1. Le présent recueil de directives pratiques sur la sûreté dans les ports a pour objectif de permettre aux gouvernements, aux employeurs, aux travailleurs et autres groupes d'intérêts de réduire les risques dans les ports découlant de menaces d'actes illégaux. Il constitue un cadre d'orientation permettant d'élaborer et de mettre en œuvre une stratégie de sûreté portuaire appropriée en vue de cerner les menaces à la sécurité.

1.2. Ce recueil fait partie d'une démarche intégrée de sûreté, de sécurité et de santé du personnel des ports où la sûreté s'intègre aux documents d'orientation existants en matière de santé et de sûreté.

1.3. Le présent recueil vise à promouvoir une démarche commune des Etats Membres en matière de sûreté portuaire.

1.4. Le présent recueil de directives pratiques vise à être compatible avec les dispositions de la Convention SOLAS, du Code ISPS et des résolutions adoptées par la conférence sur la Convention SOLAS de 2002. Lorsque les termes utilisés dans le présent recueil diffèrent de ceux qui sont employés dans le Code ISPS, cela est précisé.

1.5. Le présent recueil ne vise pas à remplacer le Code ISPS. Il étend la question de la sûreté portuaire de la zone de l'installation portuaire à l'ensemble du port.

1.6. Les mesures proposées dans le présent recueil s'appliquent à l'ensemble du port, y compris les installations portuaires, telles que définies dans le Code ISPS mais ne doivent pas remplacer les mesures de sûreté qui sont en place à l'intérieur de l'installation portuaire. L'ESP et le PSP doivent tenir compte des mesures de sûreté en place à l'intérieur des installations portuaires, en respectant le lien entre chaque installation portuaire et les autres parties du port.

1.7. Le présent recueil fournit une méthode d'identification des défauts éventuels du système de sûreté d'un port et de définir les rôles et tâches en matière de sûreté, ainsi que les mesures pour dissuader, détecter et répondre aux actes illégaux contre les ports accueillant du trafic et des activités maritimes internationales par les moyens suivants:

1.7.1. En recommandant l'exécution d'une évaluation de la sûreté de chaque port par une autorité compétente.

1.7.2. En recommandant la création d'un comité consultatif sur la sûreté portuaire.

1.7.3. En recommandant l'élaboration d'un plan de sûreté portant sur les enjeux cernés dans l'évaluation et définissant des mesures de sûreté appropriées à mettre en œuvre.

1.7.4. En appliquant des lignes directrices en matière de sûreté à tous les secteurs et fonctions du port, ainsi qu'aux personnes qui travaillent dans le port, qui font affaire avec le port ou qui y transitent; cela comprend les débardeurs et autres membres du personnel du port, les gens de mer, les passagers et leurs bagages, les marchandises, le matériel et les cargaisons, les véhicules et l'équipement provenant de l'intérieur ou de l'extérieur de la zone portuaire.

1.7.5. En favorisant la sensibilisation à la sûreté dans le port et une formation en la matière pour le personnel qui soit adaptée à ses rôles et à ses responsabilités.

1.7.6. En maximisant l'efficacité des mesures de sûreté par des exercices, des entraînements, des essais et des vérifications systématiques des procédures de sûreté afin de repérer et de corriger tout cas de non-conformité, tout manquement et toute lacune.

1.8. Les lignes directrices en matière de sûreté portuaire du présent recueil peuvent également constituer la base de la sûreté des activités portuaires et maritimes intérieures.

1.9. Le recueil devrait être harmonisé avec la stratégie de sûreté et de sécurité des Etats Membres. Rien dans le présent document ne vise à porter atteinte aux droits et obligations des Etats en vertu du droit international ou à interférer avec la responsabilité des organisations nationales et locales de sûreté, ou autres, de préserver la sécurité et les droits des personnes, des biens et des activités relevant de leur compétence.

1.10. Le présent recueil ne vise pas à porter atteinte aux principes et droits fondamentaux des travailleurs prévus par les instruments de l'OIT ou à la facilité d'accès des «associations» de travailleurs aux ports, terminaux et navires.

1.11. Le présent recueil ne porte pas atteinte à l'obligation de respecter les lois, règlements et règles applicables au niveau national.

2. Portée et définitions

2.1. **Portée.** Le présent recueil de directives pratiques s'applique, le cas échéant, à toute personne, organisation ou entité qui exploite un port, qui y transite, ou qui a une raison légitime de s'y trouver.

2.2. Les **définitions** employées dans cette partie du recueil sont, dans la mesure du possible, conformes à celles de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), 1974, et de ses modifications ultérieures. Pour consultation facile, certains termes utilisés dans le recueil sont définis dans la présente section.

2.3. **Port.** Aux fins du présent recueil de directives pratiques:

«Zone géographique définie par l'Etat Membre ou l'autorité désignée, comprenant les installations portuaires définies dans le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), où se déroulent des activités maritimes et autres.»

2.4. **Autorité désignée.** Organisation(s) ou administration(s) gouvernementale(s) responsable(s) dans l'Etat Membre de la sûreté des ports.

2.5. **Sûreté.** Etat où le degré de risque est jugé acceptable.

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

2.7. **Incident de sûreté.** Tout acte ou circonstance ayant des conséquences sur la sûreté d'un port.

2.8. **Niveau de sûreté.** Qualification du degré de risque qu'un incident de sûreté soit tenté ou ait lieu.

2.8.1. Niveau de sûreté 1. Situation où des mesures de protection appropriées minimales devraient toujours être maintenues.

2.8.2. Niveau de sûreté 2. Situation où des mesures de protection appropriées supplémentaires devraient être maintenues pendant un certain temps à cause d'un risque accru d'incidents de sûreté.

2.8.3. Niveau de sûreté 3. Situation où des mesures supplémentaires de protection appropriées et précises devraient être maintenues pendant une période limitée lorsqu'un incident de sûreté est probable ou imminent, bien qu'il puisse être impossible d'identifier la cible précise.

2.9. **Agent de la sûreté portuaire (ASP)**¹. Personne chargée de gérer et de coordonner la sûreté dans le port.

2.10. **Comité consultatif sur la sûreté portuaire (CCSP).** Comité établi par l'Etat Membre ou l'autorité désignée chargés notamment de conseiller l'organisme

¹ La définition d'agent de la sûreté d'installation portuaire figure dans la partie A du Code ISPS, p. 8, point 2.1.8.

consultatif pour les questions de sûreté et de participer à l'élaboration et à la mise en œuvre continues du plan de sûreté portuaire.

2.11. **Evaluation de la sûreté portuaire (ESP).** Evaluation exhaustive, par l'Etat Membre ou l'autorité désignée, des menaces, des aspects vulnérables, des capacités, de l'état de préparation et des mesures de sûreté existantes relatives à un port, formant un élément essentiel du processus d'élaboration d'un plan de sûreté portuaire et en faisant partie intégrante.

2.12. **Plan de sûreté portuaire (PSP).** Document décrivant les mesures que l'Etat Membre ou l'autorité désignée et les membres de la collectivité portuaire prennent pour atténuer les aspects vulnérables, pour éviter toute menace et pour intervenir en cas d'incident de sûreté. Il doit traiter des questions influant sur la sûreté du port et, le cas échéant, il peut tenir compte des questions relatives au plan de sûreté d'installation portuaire ou autre plan de sûreté.

2.13. **Installation portuaire.** Endroit, déterminé par l'Etat Membre ou par l'autorité désignée, où a lieu l'interface entre un bâtiment et le port, conformément au Code ISPS.

2.14. **Infrastructure.** Terme utilisé au sens large, c'est-à-dire que cela comprend les superstructures, les services et autres installations.

2.15. **Renseignements critiques pour la sûreté.** Renseignements dont la divulgation pourrait être préjudiciable à la sûreté du port (comprenant, entre autres, des renseignements contenus dans les dossiers sur le personnel ou des renseignements protégés ou confidentiels qui pourraient être préjudiciables à toute personne ou organisation).

3. Objectif des mesures de sûreté

3.1. L'objectif des mesures de sûreté portuaire est de maintenir un degré de risque acceptable à tous les niveaux de sûreté.

3.2. Des mesures de sûreté devraient être établies afin de réduire les risques et devraient principalement s'articuler autour de procédures visant à établir et à contrôler l'accès aux zones réglementées et à d'autres points clés, lieux, fonctions ou activités vulnérables ou critiques dans le port.

3.3. Par exemple, les mesures de sûreté peuvent avoir les objectifs suivants:

3.3.1. Empêcher des personnes d'accéder au port sans motifs légitimes et empêcher les personnes qui ont des motifs légitimes de se trouver dans le port d'avoir illégalement accès à des navires ou à d'autres zones réglementées avec l'intention de commettre des actes illégaux.

3.3.2. Empêcher l'introduction d'armes, de substances ou de dispositifs dangereux non autorisés dans le port ou à bord de navires dans le port.

3.3.3. Empêcher toute blessure ou tout décès, ou tout dommage au port, aux installations portuaires, aux bâtiments ou à l'infrastructure portuaire causés par des explosifs ou autres dispositifs.

3.3.4. Empêcher quiconque de toucher de façon illicite aux marchandises, au matériel essentiel, aux conteneurs, aux réseaux de services publics, aux systèmes de protection, aux procédures et aux systèmes de communication concernant le port.

3.3.5. Empêcher le trafic d'articles de contrebande, de stupéfiants ou autres substances illégales et de matériel prohibé.

3.3.6. Empêcher toute autre activité criminelle, comme le vol.

3.3.7. Assurer une protection contre la divulgation non autorisée de documents protégés, d'informations commerciales exclusives ou confidentielles ou d'autres renseignements critiques pour la sûreté.

4. Politique de sûreté

4.1. Les Etats Membres devraient produire un «énoncé de politique de sûreté portuaire» qui constitue une base en vue de l'élaboration de directives, de règles et de règlements, selon le cas. Les politiques de sûreté portuaire devraient tenir compte des conventions et codes internationaux pertinents, ainsi que des pratiques nationales établies.

4.2. Les Etats Membres devraient élaborer une politique de sûreté et s'assurer qu'un cadre législatif est en place pour appliquer les dispositions du présent recueil de directives pratiques. La politique de sûreté devrait tenir compte des mesures prises par les Etats Membres pour:

4.2.1. Promouvoir la coopération aux niveaux régional et international.

4.2.2. Encourager la participation maximale des intervenants dans l'élaboration des politiques.

4.2.3. Fournir des ressources adéquates pour la mise en œuvre et le maintien efficace de la politique de sûreté.

4.2.4. Reconnaître l'importance de l'élément humain – sensibilisation à la sécurité et à la sûreté, formation et perfectionnement des compétences.

4.2.5. Reconnaître l'interdépendance existant entre sûreté et sécurité du public, développement économique et protection de l'environnement.

4.3. La politique de sûreté devrait faire l'objet de vérifications et de mises à jour périodiques pour tenir compte de l'évolution des circonstances.

5. Tâches et rôles

5.1. **Etat Membre.** En plus d'élaborer une politique de sûreté, l'Etat Membre devrait:

5.1.1. Identifier l'autorité désignée pour chaque port qui est tenu d'avoir un plan de sûreté portuaire.

5.1.2. Assurer la création d'un comité consultatif sur la sûreté portuaire et la nomination d'un agent de la sûreté portuaire.

5.1.3. Nommer les personnes responsables des activités de sûreté portuaire dans un port spécifique, le cas échéant.

5.1.4. Exécuter une évaluation de sûreté portuaire.

5.1.5. Approuver les évaluations de sûreté portuaire et toutes les modifications subséquentes.

5.1.6. Veiller à ce que les plans de sûreté portuaire soient élaborés et mis en œuvre adéquatement, puis examinés et tenus de façon périodique.

5.1.7. Définir et communiquer le niveau de sûreté approprié.

Les Etats Membres peuvent déléguer à l'autorité désignée toutes les fonctions auxquelles il est fait référence aux points 5.1.2 à 5.1.6.

5.2. **Agent de la sûreté portuaire (ASP).** Les tâches de l'ASP devraient inclure, notamment, ce qui suit:

5.2.1. Effectuer une étude initiale exhaustive de la sûreté du port, en tenant compte de l'évaluation pertinente de la sûreté portuaire.

5.2.2. Assurer l'élaboration et la mise à jour du plan de sûreté portuaire.

5.2.3. Mettre en œuvre le plan de sûreté portuaire.

5.2.4. Effectuer des inspections périodiques de la sûreté du port pour garantir le maintien de mesures appropriées.

5.2.5. Recommander et incorporer, le cas échéant, des modifications au plan de sûreté portuaire afin de corriger les lacunes et mettre à jour le plan en fonction des changements pertinents survenus dans le port.

5.2.6. Améliorer la sensibilisation à la sûreté et la vigilance du personnel du port.

5.2.7. S'assurer que la formation adéquate a été offerte au personnel responsable de la sûreté du port.

5.2.8. Faire rapport aux autorités pertinentes et tenir des dossiers des incidents de sûreté qui ont des répercussions sur la sûreté du port.

5.2.9. Coordonner la mise en œuvre du plan de sûreté portuaire avec les personnes ou organisations concernées.

5.2.10. Effectuer la coordination avec les services de sûreté, le cas échéant.

5.2.11. Veiller au respect des normes qui s'appliquent au personnel responsable de la sûreté du port.

5.2.12. S'assurer que l'équipement de sûreté est correctement exploité, mis à l'essai, calibré et entretenu.

5.3. **Comité consultatif sur la sûreté portuaire (CCSP).** Un CCSP devrait être créé pour chaque port, dans la mesure du possible, avec un mandat complet. Il devrait agir en tant qu'organisme consultatif doté d'un président désigné. Ce comité devrait en outre collaborer, selon les besoins, avec les comités sur la sécurité et la santé concernés. Son rôle comporte les attributions suivantes (le cas échéant, mais sans toutefois s'y limiter):

5.3.1. Fournir des conseils sur la mise en œuvre du plan de sûreté portuaire et aider à exécuter l'évaluation de la sûreté portuaire.

5.3.2. Coordonner, communiquer et faciliter la mise en œuvre des mesures de sûreté applicables prévues dans le plan de sûreté portuaire.

5.3.3. Formuler des observations sur la mise en œuvre, les exercices, les essais, la formation en matière de sûreté et les révisions périodiques du plan de sûreté portuaire.

5.3.4. Garantir que ses membres soient représentatifs des activités et fonctions du port et comprennent notamment:

5.3.4.1. L'ASP et le ou les ASIP.

5.3.4.2. Des représentants d'autorités gouvernementales de contrôle frontalier et d'organismes de sûreté nationaux et locaux.

5.3.4.3. Des représentants des services de police et d'intervention d'urgence.

5.3.4.4. Des représentants des travailleurs².

5.3.4.5. Des représentants des exploitants de navires.

5.3.4.6. Des représentants des groupes d'intérêts commerciaux et des locataires.

5.3.4.7. Des représentants des associations professionnelles.

5.3.4.8. Des représentants des autres parties intéressées.

² Dans le texte, lorsque le terme «représentants des travailleurs» est utilisé, il fait référence à l'article 3 de la convention (n° 135) concernant les représentants des travailleurs, 1971, qui se lit comme suit:

Aux fins de la présente convention, les termes *représentants des travailleurs* désignent des personnes reconnues comme telles par la législation ou la pratique nationales, qu'elles soient: *a)* des représentants syndicaux, à savoir des représentants nommés ou élus par des syndicats ou par les membres de syndicats; *b)* ou des représentants élus, à savoir des représentants librement élus par les travailleurs de l'entreprise, conformément aux dispositions de la législation nationale ou de conventions collectives, et dont les fonctions ne s'étendent pas à des activités qui sont reconnues, dans les pays intéressés, comme des prérogatives exclusives des syndicats.

6. Niveau de sûreté

6.1. Le niveau de sûreté approprié est déterminé par les Etats Membres. Les mesures de sûreté à adopter en fonction du niveau de sûreté devraient être définies dans le plan de sûreté portuaire.

6.2. Les variations du niveau de sûreté devraient être communiquées rapidement à toutes les personnes intéressées en réponse à un changement perçu ou réel dans des renseignements sur la menace.

6.3. En cas de changement dans le niveau de sûreté, l'ASP devrait agir conformément au PSP et s'assurer que les exigences du PSP et que toutes procédures de sûreté supplémentaires ou spéciales adaptées à la menace en cause sont déclenchées. Par exemple:

6.3.1. Les mesures de **niveau de sûreté 1** peuvent comprendre le contrôle de sûreté sélectif du personnel, des bagages, du matériel et des cargaisons, des véhicules, et la mise en œuvre d'un contrôle d'accès et de circulation.

6.3.2. Les mesures de **niveau de sûreté 2** peuvent comprendre un accroissement de la fréquence des contrôles de sûreté, une surveillance plus rigoureuse du port et des mesures plus strictes de contrôle d'accès et de circulation.

6.3.3. Les mesures de **niveau de sûreté 3** peuvent comprendre un contrôle de sûreté de toutes les personnes, des contrôles d'identité accrus, une interruption temporaire de certaines activités portuaires et/ou une imposition de mesures de contrôle du trafic des navires, une limitation de l'accès à certaines zones, un déploiement de personnel de sûreté aux infrastructures clés, etc.

7. Evaluation de la sûreté portuaire (ESP)

7.1. L'évaluation de la sûreté portuaire devrait être effectuée par des personnes ayant les compétences nécessaires et comprendre ce qui suit:

7.1.1. L'identification et l'évaluation des biens et de l'infrastructure essentiels qu'il est important de protéger.

7.1.2. L'identification des menaces aux biens et à l'infrastructure afin de déterminer les mesures de sûreté à prendre et d'en établir l'ordre de priorité.

7.1.3. L'identification, la sélection et l'établissement de l'ordre des priorités des mesures et des changements procéduraux et leur niveau d'acceptation pour réduire la vulnérabilité.

7.1.4. L'identification des lacunes, y compris les facteurs humains, dans l'infrastructure, les politiques et les procédures.

7.1.5. L'identification de la protection périphérique, du contrôle de l'accès et des exigences relatives au contrôle sécuritaire du personnel pour l'accès aux zones réglementées du port.

7.1.6. L'identification du périmètre du port et, le cas échéant, l'identification des mesures visant à contrôler l'accès au port à différents niveaux de sûreté.

7.1.7. L'identification de la nature du trafic prévu arrivant ou sortant du port (par exemple, passagers, équipage, type de navire/marchandises).

7.2. Un exemple d'une méthode et d'un outil fondé sur le risque pour aider à la préparation d'une évaluation de la sûreté portuaire se trouve à l'annexe A. D'autres outils peuvent également être utilisés.

8. Plan de sûreté portuaire (PSP)

8.1. Le plan de sûreté portuaire devrait être établi selon l'ESP et comprendre:

8.1.1. Les détails de l'organisation de sûreté du port.

8.1.2. Les détails des liens du port avec d'autres autorités pertinentes et les systèmes de communication nécessaires pour permettre l'exploitation continue efficace de l'organisation et de ses liens avec les autres.

8.1.3. Les détails des mesures de sûreté de niveau 1, à la fois opérationnelles et matérielles qui seront en place.

8.1.4. Les détails des mesures de sûreté supplémentaires qui permettront au port de passer sans délai au niveau de sûreté 2 et, si nécessaire, au niveau de sûreté 3.

8.1.5. Les dispositions pour l'examen périodique ou la vérification du PSP et pour ses modifications suite à une expérience ou à de nouvelles circonstances.

8.1.6. Les détails des procédures d'établissement de rapports aux spécialistes compétents en la matière des Etats Membres.

8.1.7. Les détails de la liaison et de la coordination nécessaires entre l'ASP et l'ASIP ou les ASIP.

8.1.8. L'identification des zones réglementées et des mesures visant à les protéger à différents niveaux de sûreté.

8.1.9. Les procédures de vérification des pièces d'identité.

8.1.10. Les entraînements et les exercices requis à intervalles appropriés afin de garantir la mise en œuvre efficace du PSP.

8.2. Le PSP devrait renvoyer à tout autre plan d'urgence du port ou à tout autre plan de sûreté, et en tenir compte.

8.3. Le PSP devrait être protégé contre tout accès ou divulgation non autorisés.

8.4. On trouvera à l'annexe B un exemple de schéma et de contenu d'un plan de sûreté portuaire.

9. Sûreté matérielle du port

9.1. Pour chaque niveau de sûreté, le PSP devrait indiquer l'emplacement des zones réglementées, des points clés, des secteurs vulnérables et des fonctions critiques dans le port ou liés à celui-ci et les procédures de protection matérielle et de contrôle d'accès ainsi que les documents d'accès nécessaires pour réduire au minimum le niveau de risque.

9.2. Les zones désignées comme «zones réglementées» dans le PSP devraient être délimitées en tant que telles au moyen de panneaux avertisseurs, de marquage et, selon le niveau de sûreté en vigueur, de barrières et de points de contrôle d'accès.

9.3. Des procédures de contrôle d'accès devraient être établies pour les zones réglementées du port pour les personnes, les véhicules, les navires, les marchandises, le matériel, l'équipement et les conteneurs entrant ou sortant, que ce soit d'une propriété ou d'une voie navigable adjacente ou de l'extérieur du port.

9.4. Le PSP devrait définir les procédures pour:

9.4.1. La délivrance, la vérification et le retour des documents d'accès, sans frais pour les travailleurs.

9.4.2. Les détails de la vérification à effectuer concernant les personnes à qui on doit remettre ou délivrer des documents d'accès.

9.4.3. Les exigences appropriées de contrôle d'accès autorisé pour chaque zone réglementée et le niveau d'accès.

9.4.4. Le signalement de documents perdus, manquants ou volés.

9.4.5. Ce qui a trait à l'utilisation abusive de documents d'accès.

Ces procédures devraient aussi s'appliquer au personnel temporaire, aux entrepreneurs et aux visiteurs à chaque niveau de sûreté.

Les pièces d'identité des gens de mer délivrées conformément à la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, devraient satisfaire à toutes les exigences du présent recueil de directives pratiques aux fins d'identification et d'accès.

9.5. Lorsqu'il est nécessaire de combiner les aspects de la sûreté du PSP et du PSIP, cela devrait être clairement indiqué dans le PSP. Ces procédures devraient être établies de façon à ce que les exigences de sûreté soient conformes à la réglementation nationale et internationale régissant les douanes et les exportations.

10. Sensibilisation à la sûreté et formation

10.1. La sensibilisation à la sûreté est essentielle pour la sécurité, la sûreté et la santé du personnel du port ainsi que pour les autres personnes qui y travaillent; les membres du personnel devraient être informés de leurs responsabilités à l'égard de leurs collègues, de la collectivité portuaire et de l'environnement. Une formation appropriée du personnel qui travaille dans le port devrait maximiser la sensibilisation du personnel aux comportements, incidents, événements ou objets douteux dans le cadre de ses tâches quotidiennes et la précieuse contribution de chacun à la sûreté du port et de son personnel. La formation devrait comprendre une définition claire de la voie hiérarchique à suivre pour signaler ces questions aux superviseurs, aux directeurs ou aux autorités compétentes. Une formation supplémentaire ou spéciale peut être nécessaire pour des personnes remplissant certaines fonctions spéciales.

10.2. La formation peut être axée sur des tâches et des rôles particuliers dans le port ou dans des installations externes desservant le port, notamment les suivants:

10.2.1. Le personnel de sûreté et celui chargé de faire appliquer les règlements.

10.2.2. Les manutentionnaires et toutes les personnes chargées de la manutention, de l'entreposage et du transport ou entrant en contact avec des passagers, des marchandises, du matériel et des cargaisons, ou des navires.

10.2.3. Les autres rôles ou tâches connexes où le personnel n'a pas de contact direct avec les passagers, les marchandises, le matériel et les cargaisons, ou les navires dans son cadre de travail habituel, mais qui a un rôle administratif ou de soutien dans le port ou dans les installations connexes.

10.3. Il faudrait également tenir compte des situations où il serait inefficace ou contraire aux bonnes pratiques de sûreté de donner des informations supplémentaires ou de dispenser une formation à des personnes qui n'ont pas directement besoin d'être informées.

11. Confidentialité et non-divulgation des informations

Les conditions d'emploi ou les règles organisationnelles devraient contenir des dispositions exigeant du personnel qu'il ne divulgue pas de renseignements relatifs à la sûreté touchant le port, la formation en matière de sûreté, les systèmes de contrôle d'accès, l'emplacement de l'équipement de sécurité ou de communications et les activités de routine ou autres dans le port, et ce, à des personnes qui n'ont pas directement besoin d'en être informées.

Annexe A

Evaluation de la sûreté portuaire (ESP)

Introduction

1. La «grille d'analyse des menaces et risques» (GAMR) est une méthodologie simplifiée et un outil axé sur les risques pour aider à l'exécution d'une ESP; il s'agit d'un outil parmi d'autres qui est présenté ici à titre d'exemple.
2. Son but vise à cerner les menaces afin de mettre en œuvre et de recommander des contre-mesures de dissuasion, de détection et de réduction des conséquences de tout incident potentiel, s'il devait se produire. Une telle analyse peut s'avérer une aide précieuse pour la répartition des ressources, la planification, la planification d'urgence et la budgétisation.
3. La GAMR doit être mise à jour aussi souvent que l'évolution des circonstances peut l'exiger afin de maintenir son efficacité. En temps normal, cette tâche peut relever de l'autorité désignée qui doit établir et entretenir des liens étroits avec les comités de sûreté, ainsi que les partenaires et clients des services commerciaux et industriels.
4. Outre les menaces les plus évidentes, la liste des cibles potentielles devrait être la plus exhaustive possible en tenant compte de la fonction ou des fonctions du port, du contexte légal, politique, social, géographique et économique du pays et du contexte de sûreté propre au port.

Processus d'évaluation

5. Le tableau 1 présente un exemple en blanc de la GAMR. L'objectif visé est de comparer et d'évaluer les mesures de sûreté qui, prises indépendamment, réduiront la vulnérabilité ou les répercussions et, prises dans leur ensemble, réduiront la note finale attribuée au risque. Il convient de garder à l'esprit que l'établissement d'une mesure de sûreté pour une menace peut accroître le risque pour une autre.
6. **Cibles potentielles (CP).** Chaque cible potentielle doit faire l'objet d'un tableau distinct.) Cerner les CP par l'évaluation des fonctions et des activités, des zones vulnérables, des points ou personnes clés du port et des environs immédiats qui peuvent, s'ils sont visés par un acte illégal, influencer de façon négative sur la sûreté, la sécurité du personnel ou les fonctions du port.
 - 6.1. Déterminer à qui appartient la CP identifiée. Par exemple:
 - 6.1.1. Propriété et contrôle direct de l'exploitant du port ou de l'Etat Membre.
 - 6.1.2. Propriété directe de l'exploitant du port ou de l'Etat Membre, mais location, ou occupation et contrôle par des tiers.
 - 6.1.3. Propriété, contrôle et exploitation par des tiers.
 - 6.1.3.1. Représentés au sein du CCSP.
 - 6.1.3.2. Non représentés au sein du CCSP (considérer si leur participation serait appropriée ou avantageuse pour la collectivité portuaire).
 7. Etablir s'il existe des mesures de sûreté, comme une clôture périmétrique, un point de contrôle d'accès et/ou une patrouille de sûreté, ou la surveillance des CP. Dans l'affirmative, déterminer si ces mesures sont efficaces ou si des améliorations pourraient y être apportées.
 8. **Scénario de menace** (colonnes A et B du tableau 1). Examiner les scénarios de menaces provenant de sources tant internes qu'externes auxquelles les CP peuvent être vulnérables (les informations obtenues de la police, des services de sûreté et de renseignements sont essentielles).
 - 8.1. Scénarios de menaces (parmi d'autres) pouvant être pris en considération:
 - 8.1.1. Attaque directe visant à blesser ou à tuer quelqu'un ou à détruire des fonctions et infrastructures du port. S'emparer de véhicules ou de navires comme moyen d'infliger des

dommages par éperonnage. Rejet de matières toxiques ou dangereuses à partir de véhicules ou de navires ou de zones d'entreposage, etc.

8.1.2. Sabotage.

8.1.3. Enlèvement de personne(s) et demande de rançon (récompense, extorsion ou coercition).

9. **Menace** (colonne C du tableau 1). La probabilité qu'un incident se produise devrait être évaluée en fonction de l'échelle suivante:

3 = Elevée

2 = Moyenne

1 = Faible

L'attribution d'une note relative à la menace peut se faire sur la base des renseignements spécifiques reçus ou des caractéristiques connues de la cible potentielle.

10. **Vulnérabilité** (colonne D du tableau 1). La vulnérabilité des CP à chaque menace peut être évaluée de la façon suivante:

4 = Absence de mesures de sûreté ou inefficacité des mesures de sûreté existantes (par exemple, libre accès aux cibles potentielles, cibles potentielles sans surveillance, personnel n'ayant pas suivi de formation, cibles faciles à endommager).

3 = Mesures de sûreté minimales (par exemple, absence d'identification claire des zones réglementées, procédures de contrôle d'accès inadéquates, surveillance sporadique, absence de programme de formation officiel, cibles susceptibles de subir certains dommages).

2 = Mesures de sûreté satisfaisantes (par exemple, zones réglementées clairement identifiées et accès contrôlé, programme officiel de formation sur la sûreté, surveillance adéquate et sensibilisation aux menaces, cibles difficiles à endommager).

1 = Mesures de sûreté entièrement efficaces (par exemple, toutes les mesures indiquées sous «2» ci-dessus, plus la capacité de passer rapidement, le cas échéant, à un niveau de sûreté plus élevé, cibles difficiles à endommager ou comportant suffisamment de redondances pour prévenir toute perturbation si certaines fonctions sont endommagées).

11. **Répercussions**. Evaluation des répercussions (conséquences) de chaque incident potentiel pour les CP et le port, si l'incident se produisait. Les «répercussions» et priorités propres à un port peuvent être remplacées par l'autorité désignée pour se conformer au profil national de sûreté et aux exigences connexes.

5 = Préjudiciable pour la sûreté et la sécurité. (Susceptible de causer des décès, de graves blessures ou de créer une menace très étendue pour la santé et la sécurité publiques.)

4 = Préjudiciable pour la sécurité publique ou pour le prestige national. (Susceptible de causer d'importants dommages environnementaux ou une menace locale pour la santé et la sécurité publiques.)

3 = Préjudiciable pour l'environnement ou la fonction économique du port. (Susceptible de causer des perturbations durables dans l'ensemble du port et/ou des pertes économiques importantes et/ou de nuire au prestige national.)

2 = Préjudiciable pour la sûreté des biens, des infrastructures, des services publics et des marchandises. (Susceptible de causer des perturbations limitées en particulier à un bien, à une infrastructure ou à une organisation.)

1 = Préjudiciable pour la confiance des clients ou de la collectivité portuaire.

12. **Note attribuée au risque**. La note finale correspond au produit suivant:

risque x vulnérabilité x répercussions.

- 12.1. Le scénario associé à la note la plus élevée est le suivant:
- | | |
|--|----|
| Menace – élevée | 3 |
| Vulnérabilité – aucune contre-mesure existante..... | 4 |
| Répercussions – décès ou blessures potentiels..... | 5 |
| Note attribuée au risque | 60 |
- 12.2. Le scénario associé à la note la plus faible est le suivant:
- | | |
|---|---|
| Menace – faible..... | 1 |
| Vulnérabilité – entièrement conforme | 1 |
| Répercussions – négligeables..... | 1 |
| Note attribuée au risque | 1 |

13. **Priorité d'action** (colonne G du tableau 1). Le calcul et l'énumération des pointages pour chaque menace par rapport à chaque CP aideront à évaluer la priorité à accorder au traitement de chaque incident potentiel. Le processus devrait donner des indications sur les interventions nécessaires pour assurer la dissuasion, la détection et l'atténuation des conséquences des incidents potentiels, ainsi que sur les ressources disponibles ou nécessaires et les mesures de sûreté appropriées.

14. Dans l'évaluation des scénarios possibles, il faut tenir compte de l'histoire et du *modus operandi* des groupes illégaux les plus susceptibles de sévir dans la région, afin d'identifier la CP et de déterminer et évaluer les mesures de sûreté les plus appropriées.

15. Il s'agit d'une réduction estimative de la note pour chaque scénario en fonction de l'efficacité perçue des mesures de sûreté mises en œuvre. Le résultat devrait donner certaines indications sur les interventions et ressources qui seront les plus efficaces en matière de dissuasion d'attaques contre la CP. Il peut également indiquer que certaines cibles ou menaces n'ont pas à être prises en considération ou que la mesure de sûreté ne peut être mise en œuvre en raison des ressources limitées ou d'autres contraintes.

16. La GAMR pour chaque cible potentielle devrait être regroupée en une grille maîtresse de scénarios de menace similaires et de mesures de sûreté communes visant à fournir des avantages maximaux. Il est également possible de regrouper certaines CP sous une même mesure de sûreté. Par exemple, une ou plusieurs CP à proximité les unes des autres peuvent être entourées d'une même clôture périmétrique et être surveillées par un gardien. Une activité vulnérable dans un secteur isolé du port pourrait être déplacée dans un secteur plus sûr. Toute intervention réaliste possible doit être envisagée.

17. La GAMR dûment remplie et un sommaire global de toutes les mesures de sûreté conçues et applicables devraient constituer la base de l'élaboration d'un plan de sûreté portuaire.

Exemple d'évaluation

L'exemple suivant en dix étapes est utilisé afin de montrer le déroulement possible d'une évaluation de sûreté à l'aide de la GAMR pour un scénario particulier de menace – la destruction d'une tour de communications d'une administration portuaire à l'aide d'explosifs.

Tableau 1 – Grille d'analyse des menaces et des risques (GAMR)

Cible potentielle: personne, lieu, emplacement (indiquer chaque CP dans la zone portuaire ne figurant pas dans le PSIP ou dans un autre plan secondaire officiel)

Scénario n°	Scénario de menace	Menace	Vulnérabilité	Répercussions	Note attribuée au risque	Priorité d'action
A	B	C	D	E	F	G
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						

Etape 1 – Indiquer un scénario possible dans la colonne B

Scénario n°	Scénario de menace	Menace	Vulnérabilité	Répercussions	Note attribuée au risque	Priorité d'action
A	B	C	D	E	F	G
1	Destruction d'une tour de communications d'une administration portuaire à l'aide d'explosifs					

Scénario possible tel que déterminé actuellement par l'évaluation de sûreté du port

La tour constitue un élément essentiel des communications opérationnelles et commerciales du port. Elle soutient les stations-relais pour la police locale et les communications des services d'urgence, ainsi que les services de stations-relais de téléphonie cellulaire pour le secteur. Actuellement, le mât est protégé de l'accès ou des interférences non autorisés par une clôture de barbelés à lame de 2 mètres de haut, et dont le diamètre total est de 15 mètres et se trouve dans une zone non réglementée à environ 200 mètres de la capitainerie. L'installation est placée sur terrain plat approchable de tous les côtés et à proximité d'une route de service, accessible depuis les routes publiques, à une distance de 20 mètres de la clôture périmétrique. L'accès au complexe est limité à l'entretien des composants de la tour, au besoin, et à l'entretien saisonnier du terrain, comprenant la tonte du gazon par des entrepreneurs réguliers autorisés par le port. Une patrouille de sûreté mobile visite la CP et vérifie tout indice de dommages ou d'intrusion, une fois par jour et une fois par nuit. La tour pourrait facilement être endommagée par un dispositif explosif lancé par-dessus la clôture ou placé contre celle-ci ou par une voiture piégée conduite jusqu'au complexe ou placée sur la route d'approche du service.

Etape 2 – Attribuer une note relative à la menace à ce scénario dans la colonne C

Scénario n°	Scénario de menace	Menace	Vulnérabilité	Répercussions	Note attribuée au risque	Priorité d'action
A	B	C	D	E	F	G
1	Destruction d'une tour de communications d'une administration portuaire à l'aide d'explosifs	1				

Note relative à la menace fondée sur le renseignement, le niveau de sûreté, les mesures actuelles de dissuasion et autres facteurs pertinents

Ce scénario a reçu une note relative à la menace de «1 – faible» en raison du fait qu'aucun renseignement spécifique n'a été obtenu laissant supposer que les installations de communications sont actuellement ciblées. Une note de «2 – moyenne» ou «3 – élevée» peut être accordée selon les renseignements obtenus.

Etape 3 – Attribuer une note relative à la vulnérabilité à ce scénario dans la colonne D

Scénario n°	Scénario de menace	Menace	Vulnérabilité	Répercussions	Note attribuée au risque	Priorité d'action
A	B	C	D	E	F	G
1	Destruction d'une tour de communications d'une administration portuaire à l'aide d'explosifs	1	2			

La vulnérabilité est la fragilité d'une cible potentielle face à une menace spécifique

Dans cet exemple, la menace vise à causer des dommages à la tour de communications à l'aide d'explosifs. La vulnérabilité est classée comme «2 – mesures de sûreté efficaces» en raison du fait que la clôture périmétrique qui entoure l'installation et la patrouille de sûreté sont considérées comme des éléments dissuasifs suffisants.

Etape 4 – Attribuer une note relative au risque à ce scénario dans la colonne E

Scénario n°	Scénario de menace	Menace	Vulnérabilité	Répercussions	Note attribuée au risque	Priorité d'action
A	B	C	D	E	F	G
1	Destruction d'une tour de communications d'une administration portuaire à l'aide d'explosifs	1	2	3		

Les répercussions sont les conséquences d'un incident potentiel – les effets sur la santé publique, la sécurité ou la sûreté, etc.

Dans cet exemple, les répercussions sont classées «3 – préjudiciable pour la fonction économique du port» en raison du fait qu'il n'y a pas de tour de communications d'urgence; cette perte entraînerait donc la fermeture du port pendant un certain temps jusqu'à ce que les réparations puissent être faites, ce qui occasionnerait des pertes économiques importantes. Les répercussions peuvent être réduites davantage si la cible potentielle comporte suffisamment de redondances (par exemple, une tour de communications d'urgence) ou si une cible peut être facilement réparée. Inversement, les répercussions peuvent être accrues s'il n'y a pas de redondance ou s'il s'avère difficile de remplacer une cible.

Etape 5 – Calculer le niveau de risque initial dans la colonne F

Scénario n°	Scénario de menace	Menace	Vulnérabilité	Répercussions	Note attribuée au risque	Priorité d'action
A	B	C	D	E	F	G
1	Destruction d'une tour de communications d'une administration portuaire à l'aide d'explosifs	1	2	3	6	

Le pointage initial est calculé en multipliant les notes des colonnes C, D et E. Dans cet exemple, le pointage initial serait «6» (soit $1 \times 2 \times 3 = 6$).

Etape 6 – Déterminer la priorité d'action dans la colonne G (habituellement établie à la suite des calculs portant sur plusieurs scénarios)

Scénario n°	Scénario de menace	Menace	Vulnérabilité	Répercussions	Note attribuée au risque	Priorité d'action
A	B	C	D	E	F	G
1	Destruction d'une tour de communications d'une administration portuaire à l'aide d'explosifs	1	2	3	6	

La priorité d'action est fondée sur le pointage initial de chaque scénario

L'établissement des priorités d'action fondées sur les pointages initiaux du risque est un moyen rapide de différencier les divers scénarios et peut aider à cerner et à attribuer les ressources limitées, particulièrement lorsqu'un grand nombre de scénarios sont évalués.

Etape 7 – Déterminer les nouvelles notes et priorités d'action fondées sur les variations de la menace, de la vulnérabilité ou des répercussions

Scénario n°	Scénario de menace	Menace	Vulnérabilité	Répercussions	Note attribuée au risque	Priorité d'action
A	B	C	D	E	F	G
1	Destruction d'une tour de communications d'une administration portuaire à l'aide d'explosifs	2	2	3	12	

Un ensemble de facteurs peut influencer un pointage initial du risque

Par exemple, une augmentation de la menace de 1 (faible) à 2 (moyenne) fera passer la note de risque de «6» à «12» (la note de la colonne C augmente de «1» à «2», ainsi $2 \times 2 \times 3 = 12$; voir ci-dessus). Lorsque la note attribuée à la menace augmente, les personnes responsables de l'élaboration des mesures de sûreté peuvent se servir du présent tableau pour calculer à nouveau jusqu'à quel point les mesures visant la réduction de la vulnérabilité ou des répercussions peuvent réduire la note de risque. Si un pointage «6» est considéré comme présentant un niveau acceptable, alors les mesures de réduction de la vulnérabilité ou des répercussions devraient être considérées comme des éléments qui réduiront les données dans les colonnes D et E, de façon à attribuer une note de risque dans la colonne F n'excédant pas «6».

Etape 8 – Mise en place de mesures visant à réduire la vulnérabilité

Tel que décrit à l'étape 1, la tour est protégée de l'accès ou des interférences non autorisés par une clôture de barbelés à lame de 2 mètres de haut, et dont le diamètre total est de 15 mètres et se trouve dans une zone non réglementée à environ 200 mètres de la capitainerie. L'installation est placée sur terrain plat approchable de tous les côtés et à proximité d'une route de service, accessible depuis les routes publiques, à une distance de 20 mètres de la clôture périmétrique. L'accès au complexe est limité à l'entretien des composants de la tour, au besoin, et à l'entretien saisonnier du terrain, comprenant la tonte du gazon par des entrepreneurs réguliers autorisés par le port. Une patrouille de sûreté mobile visite la CP et vérifie tout indice de dommages ou d'intrusion, une fois par jour et une fois par nuit. En raison de ces mesures, la vulnérabilité a été établie à «2». Cependant, si on ajoute des mesures de réduction de la vulnérabilité, comme une patrouille de sûreté à plein temps sur le site ou le changement de zone non réglementée à zone réglementée, la note attribuée à la vulnérabilité peut être réduite de «2» à «1 – mesures de sûreté entièrement efficaces». Donc, la note de «Vulnérabilité» (colonne D), réduite de «2» à «1», tel qu'indiqué ci-dessous, résulte en une note de risque «6».

Scénario n°	Scénario de menace	Menace	Vulnérabilité	Répercussions	Note attribuée au risque	Priorité d'action
A	B	C	D	E	F	G
1	Destruction d'une tour de communications d'une administration portuaire à l'aide d'explosifs	2	1	3	6	

Etape 9 – Mise en place de mesures visant à réduire les répercussions

La réduction des répercussions modifiera le chiffre indiqué dans la colonne E et entraînera la réduction de la note attribuée au risque. Il est bon de se rappeler que la tour est un élément essentiel des communications opérationnelles et commerciales du port. Elle soutient également les stations-relais pour la police locale et les communications des services d'urgence. De plus, le mât soutient également les services de stations-relais de téléphonie cellulaire pour le secteur. Si l'on considère l'absence d'une tour de communications d'urgence, les répercussions résultant de la perte de la tour ont d'abord été classées «3» dans la colonne E. Cependant, si une installation d'urgence était disponible, cela créerait une redondance, réduisant ainsi les répercussions d'une perte. Donc, avec des «Répercussions» réduites de «3» à «2», les perturbations limitées à une organisation du port en raison de la redondance des communications», comme indiqué ci-dessous, résultent en une nouvelle note de risque «8». Bien qu'il s'agisse d'une amélioration par rapport à «12», les personnes responsables de la sûreté du port peuvent alors décider si de nouvelles mesures sont nécessaires.

Scénario n°	Scénario de menace	Menace	Vulnérabilité	Répercussions	Note attribuée au risque	Priorité d'action
A	B	C	D	E	F	G
1	Destruction d'une tour de communications d'une administration portuaire à l'aide d'explosifs	2	2	2	8	

Etape 10 – Mise en place de mesures visant à réduire la vulnérabilité et les répercussions

Si les mesures de réduction à la fois de la vulnérabilité et des répercussions indiquées dans le présent exemple étaient prises en bloc, le pointage final de la GAMR serait réduit à «4», bien en dessous du pointage initial de «6».

Scénario n°	Scénario de menace	Menace	Vulnérabilité	Répercussions	Note attribuée au risque	Priorité d'action
A	B	C	D	E	F	G
1	Destruction d'une tour de communications d'une administration portuaire à l'aide d'explosifs	2	1	2	4	

Les personnes procédant à l'évaluation de la sûreté ainsi que celles responsables de la mise en place des mesures de sûreté doivent déterminer la rentabilité des différentes mesures de réduction de la vulnérabilité et des répercussions pour leurs ports.

Annexe B

Plan de sûreté portuaire (PSP)

Introduction

1. Le PSP devrait être compatible avec le Code ISPS, le plan de sûreté du navire et les plans de sûreté des installations portuaires.

2. Le PSP ne vise ni à répéter ni à remplacer le PSIP. Il peut toutefois identifier le lien existant entre l'installation portuaire et les autres parties du port et assurer la transition en matière de sûreté maritime entre les navires lorsqu'ils traversent les installations portuaires dans le port ou à partir du port.

3. Le PSP devrait comprendre, au minimum, les éléments suivants pour chaque niveau de sûreté:

3.1. L'identification de la personne au port désignée pour recevoir les renseignements critiques pour la sûreté concernant le port.

3.2. Les mesures visant à prévenir l'introduction dans le port d'armes non autorisées ou de substances ou dispositifs présentant un danger, destinés à être utilisés contre des personnes, des biens, des infrastructures ou des installations du port.

3.3. L'identification des zones réglementées du port et des mesures visant à en prévenir l'accès non autorisé.

3.4. Les procédures d'intervention en cas de menaces à la sûreté du port, ou d'infractions contre la sûreté, notamment des dispositions sur le maintien des activités essentielles du port.

3.5. L'approbation des mesures de sûreté pour chaque niveau de sûreté, et plus particulièrement les procédures de réponse aux éventuelles instructions de sûreté d'un Etat Membre au niveau de sûreté 3.

3.6. Les procédures d'évacuation en cas d'incident de sûreté.

3.7. Les tâches du personnel du port ayant des responsabilités de sûreté.

3.8. Les procédures d'interface avec les activités de sûreté d'installation portuaire.

3.9. Les procédures d'examen et de mise à jour périodique du plan.

3.10. Les procédures de signalement des incidents de sûreté.

3.11. Les coordonnées de l'ASP et les détails pour joindre un spécialiste 24 heures sur 24.

3.12. Les mesures pour assurer la sûreté des renseignements contenus dans le plan, y compris, le cas échéant, des renseignements confidentiels sur les membres de la collectivité portuaire.

3.13. Les mesures de prévention des intrusions ou vols de biens ou d'équipements portuaires et de matériel, cargaisons ou marchandises arrivant ou sortant.

3.14. Les procédures de vérification du plan de sûreté du port.

3.15. Les procédures de réponse au déclenchement d'une alerte de sûreté dans une installation portuaire ou dans toute autre zone réglementée du port.

3.16. Les procédures pour faciliter, le cas échéant, le déplacement et l'accès au port, aux installations et aux navires des gens de mer, y compris des représentants des organismes de défense des droits des gens de mer et des syndicats de travailleurs.

4. Le plan de sûreté du port peut également être utilisé pour définir et communiquer les éléments suivants:

4.1. Le parcours autorisé à l'arrivée et à la sortie pour les passagers.

4.2. Le parcours autorisé à l'arrivée et à la sortie pour les gens de mer (à destination ou en partance d'installations portuaires, ou entre celles-ci).

4.3. Les zones d'attente et les parcours de circulation des marchandises, du matériel, des cargaisons et du trafic à l'arrivée et à la sortie (entre les bâtiments et les installations portuaires).

4.4. Les zones d'attente pour les marchandises et matières dangereuses.

4.5. La forme d'interface matérielle avec la ou les installations portuaires et la circulation des personnes, du matériel, des cargaisons et des marchandises entre les installations portuaires.

4.6. Les secteurs d'entreposage des dispositifs explosifs suspects ou autres objets suspects et les parcours sûrs et sécuritaires vers ces secteurs.

Tâches et rôles

5. L'autorité désignée devrait exiger que tous les exploitants des terminaux portuaires préparent un PSP et nomment un ASP qui, avec le CCSP, devrait mettre en œuvre le plan.

Format et contenu du PSP

6. A titre d'exemple, la liste d'éléments ci-dessous est fournie pour faciliter l'établissement du PSP, qui peut comprendre les renseignements suivants:

7. **Page de couverture:**

Nom de la zone portuaire

Liste des plans connexes

Liste des membres du Comité consultatif sur la sûreté portuaire

Nom, fonction et signature de la personne approuvant le plan

Date d'approbation

Autorisation de publication

Date de publication

8. **Liste de distribution.** Parties protégées et non protégées du plan.

9. **Registre des modifications.** Explication des procédures de modification et tâches des détenteurs du plan en matière de modification du plan et de mise en œuvre des modifications.

10. **Table des matières.** Annexes – peuvent être utilisées pour séparer les renseignements protégés ou commercialement sensibles et ne peuvent être distribués qu'aux membres de la collectivité portuaire autorisés à les recevoir.

11. **Introduction.** Explication du contexte, des circonstances et de l'objectif du plan de sûreté portuaire; comprend les grands objectifs et politiques de sûreté, par exemple, dissuasion, détection et intervention par la promotion d'un haut degré de sensibilisation et de formation en matière de sûreté.

12. **Énoncé de la politique de sûreté.** Comprend un énoncé de la politique de sûreté portuaire.

13. **Hypothèses,** par exemple:

13.1. Des actes illégaux peuvent être commis en tout temps, avec ou sans avertissement.

13.2. La protection de la vie humaine, de la santé et de la sûreté est le facteur le plus important dans l'établissement du plan.

13.3. Le maintien du déroulement sans entraves du commerce et des fonctions du port est un facteur important.

13.4. Aucune entité ne peut, à elle seule, fournir toutes les ressources nécessaires pour assurer des mesures de sûreté adéquates et une réponse appropriée aux conséquences d'un acte illégal.

13.5. D'autres plans d'intervention en cas de catastrophe et plans d'urgence (marchandises et matières dangereuses, catastrophe naturelle, etc.) seront mis en œuvre au besoin en réponse à tout incident de sûreté.

13.6. Tous les membres de la collectivité portuaire soutiennent volontairement les mesures pour assurer la sûreté du port et de ses fonctions et y participent.

14. Charte du **Comité consultatif sur la sûreté portuaire**, le cas échéant, ou mandat de création du Comité et:

14.1. Résumé du rôle et des tâches du CCSP, par exemple:

14.1.1. Consultation et conseils sur la mise en œuvre du PSP et sur d'autres questions de sûreté, au besoin.

14.1.2. Elaboration de procédures pour l'échange et la communication de renseignements relatifs à la sûreté.

14.1.3. Promotion de la sensibilisation à la sûreté comme mesure dissuasive contre les actes illégaux.

15. **Organisation et composition du CCSP.** Constitution du CCSP et relations avec d'autres comités portuaires ou comités de planification nationaux ou locaux.

16. **Port.** Définir le périmètre géographique et fonctionnel [limites] et les éléments constitutifs du port, y compris toutes les voies navigables et les modes de transport, l'infrastructure et les fonctions portuaires et commerciales.

17. Indiquer toutes les infrastructures, installations, fonctions et ports secondaires connexes pouvant être visés par une menace à la sûreté et pouvant être intégrés au plan principal ou à d'autres plans de sûreté.

18. Enumérer tous les organismes locaux d'application de la loi et les services municipaux d'urgence et de soutien (y compris les hôpitaux et établissements médicaux locaux) pouvant contribuer à une intervention et à la gestion des conséquences.

19. **Cartes et tableaux.** Fournir des cartes et des tableaux montrant toutes les caractéristiques principales et le lieu des activités et fonctions, ainsi que les parcours et point d'accès, y compris les chenaux de navigation appropriés. Ces documents peuvent être joints au plan à titre d'annexes.

20. **Opérations et fonctions.** Décrire en détail les opérations et fonctions maritimes et non maritimes.

21. **Activités et fonctions essentielles.** Enumérer et décrire toutes les activités essentielles et toutes les autres activités importantes de la zone portuaire.

22. **Niveaux de sûreté:**

22.1. **Niveau de sûreté 1.** Situation où des mesures de protection minimales appropriées doivent toujours être maintenues.

22.2. **Niveau de sûreté 2.** Situation où des mesures de protection appropriées supplémentaires doivent être maintenues pendant un certain temps à cause d'un risque accru d'incident de sûreté.

22.3. **Niveau de sûreté 3.** Situation où des mesures de protection appropriées précises supplémentaires doivent être maintenues pendant une période limitée lorsqu'un incident de sûreté est probable ou imminent bien qu'il puisse être impossible de cerner une cible précise.

23. **Communications.** Décrire en détail les moyens de communiquer le ou les niveaux de sûreté, les modifications de niveau de sûreté et les méthodes de déclenchement d'une alerte en cas d'incident.

24. **Mesures, procédures et opérations de sûreté.** Dresser un tableau descriptif détaillé de toutes les mesures et opérations de sûreté à mettre en œuvre dans le port pour chaque niveau de sûreté en réponse aux problèmes cernés dans l'évaluation de la sûreté.

25. Ce tableau devrait notamment porter sur la sûreté du personnel, les barrières périphériques et les barrières matérielles, le contrôle d'accès et toutes les mesures de sûreté

approuvées. Il devrait énumérer en détail les rôles et les tâches de tous les membres de la collectivité portuaire relativement à l'établissement, à la surveillance et au contrôle, selon le cas, des zones réglementées et des zones de navigation.

26. Il peut s'avérer approprié d'utiliser les procédures existantes pour aider à la communication, à la mise en œuvre et aux essais. S'il existe des procédures opérationnelles fonctionnelles et des instructions de travail appropriées, il peut être possible d'ajouter des éléments de sûreté à ces procédures et instructions. Par exemple, si une procédure opérationnelle écrite traite de la vérification du contenu des véhicules à l'arrivée par comparaison avec d'autres documents ou données, il pourrait être possible d'intégrer à cette procédure l'inspection de sûreté du contenu.

Rôles, ressources, autorisations et tâches

27. Indiquer en détail comment et par qui les procédures de sûreté seront mises en œuvre.

Relations avec d'autres plans et organisations

28. Dresser la liste de tous les autres plans et organisations qui peuvent contribuer au PSP, avoir des liens avec celui-ci ou l'influencer.

Réponse et gestion de crise

29. Énumérer tous les organismes et spécialistes responsables d'éventuelles interventions et de mesures d'atténuation relatives aux causes ou aux conséquences d'un incident. Elaborer, présenter sous forme de tableau et diffuser un plan d'intervention pour tout incident anticipé.

Politique d'examen et de mise à jour du PSP

30. Définir les politiques et procédures d'examen et de mise à jour du PSP.

Sûreté et contrôle du PSP

31. Définir les modalités de distribution, de diffusion et de sûreté du plan, ou de parties du plan, afin d'en communiquer les exigences le plus largement possible sans divulguer des renseignements de sûreté ou confidentiels.

Formation

32. Déterminer précisément les besoins de formation pour le personnel du port, afin qu'il puisse remplir son rôle et celui de son organisation pour l'exécution des tâches prévues dans le PSP.

Entraînements, exercices et essais

33. Déterminer précisément des méthodes d'entraînements et d'exercices, ainsi que des essais périodiques du PSP, afin de veiller à ce que le plan reste à jour et réalisable, en définissant les changements qui peuvent influencer sur tout facteur critique relatif aux interventions, aux ressources ou aux conséquences.

Annexe C

Bibliographie

La présente annexe vise à fournir des éléments généraux et des références relatifs au recueil de directives pratiques, ainsi que d'autres sources d'information qui pourraient présenter de l'intérêt.

1. On trouvera plus de détails concernant les documents ci-dessous sur le site Web de l'OMI (www.imo.org).

1.1. Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 (SOLAS) (et ses modifications subséquentes).

1.2. Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS).

2. Convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003 (disponible sur le site Web de l'OIT, www.ilo.org/public/french/index.htm).

3. On trouvera plus de détails concernant les documents ci-dessous sur le site web de l'ONU (www.un.org/docs).

3.1. Résolution n° 57/219 de l'Assemblée générale des Nations Unies – *Protection des droits de l'homme et des libertés fondamentales dans la lutte antiterroriste*.

3.2. Résolution n° 1373 (2001) du Conseil de sécurité des Nations Unies – *Menace à la paix et à la sécurité internationales résultant d'actes terroristes*.