

# Renforcer la Sûreté Maritime: Code ISPS



## CODE ISPS: FORMATION PFSO



(Première édition, octobre 2004.)

© 2004 BIMV s.a.



## **MODULE 1 : MENACE DU TERRORISME.**

## 1.1. MENACE DU TERRORISME

Dans les années 70 et 80, la cible du terrorisme était politique. Les terroristes opéraient en larges groupes et utilisaient des techniques constantes. Les cibles étaient également plus ou moins connues. Les organisations telles que l'IRA, Raf et les Brigades Rouges visaient directement (ambassades, cibles militaires) les Gouvernements nationaux. Certaines actions impliquaient des civils (détournements d'avion, détournement de l'Achille Lauro), mais ces actions visaient à faire pression sur les Gouvernements, et le plus souvent, la menace consistait seulement à tuer des civils.

Depuis les années 90, les « valeurs fixes » ont disparu du terrorisme. Les motifs se sont élargis, les motifs religieux se sont ajoutés aux politiques. Les groupements terroristes ne sont plus aussi clairement dénommables et ils opèrent dans des compositions changeantes, les auteurs s'utilisant aussi souvent comme arme (attentats-suicides).

Les cibles ne sont plus non plus clairement identifiables, en fait tout et tout le monde peut devenir la victime d'une attaque terroriste. Les détournements de moyens de transport (avions, navires) ne sont plus utilisés comme moyen de pression pour obtenir que quelque chose soit fait, mais les moyens de transport sont utilisés comme armes lors d'attaques. Les exemples les plus connus sont les attentats du 11 septembre.

Les navires aussi peuvent être utilisés pour commettre des attaques. Le MIVD a réalisé une analyse examinant les points faibles de la navigation et les vulnérabilités suivantes en sont ressorties :

- libre circulation partout dans le monde
- architecture des navires
- ouverture de nombreuses facilités portuaires
- opacité du monde maritime (falsification des papiers, détournements en haute mer, armateurs obscurs, changement de pavillon)
- complexité du contrôle (Gouvernement du pavillon, Gouvernement du port, classe, branche)

*Les différentes possibilités suivantes ont été avancées :*

- attaques de navires dont l'objectif premier est un navire ;
- navires à forte concentration de passagers ;
- navires à chargement vulnérable ;
- navires en tant qu'icône politique, économique ou militaire ;
- attaques contre des itinéraires de navigation et des jonctions importantes
- attaques contre des ports, des voies d'accès, des installations
- attaques contre des liaisons terrestres et des travaux côtiers
- attaques à l'aide de navires

## 1.2. AUTRES MENACES POUR LES NAVIRES

La navigation est depuis la nuit des temps la cible d'autres menaces :

Piraterie :

La piraterie a toujours été un gros problème pour la navigation. Chaque année, des pirates s'invitent encore dans de nombreux navires. Dans certains cas, les pirates emportent « uniquement » de l'argent et des objets de valeur, mais dans d'autres, c'est le navire tout entier qui est dérobé.

En 1992, l'OMI et le BIM à Kuala Lumpur, Malaisie, ont mis en place un centre d'information (le Piracy Centre) qui enregistrerait les attaques et fournirait des conseils aux armateurs sur une éventuelle protection supplémentaire durant le trajet. La crise économique en Asie a nécessité une approche encore plus urgente de la piraterie. En temps de récession économique, ce sont non seulement des bandes criminelles qui pratiquent la piraterie, mais aussi l'individu démuné et désorganisé.

La crise n'est pas le seul facteur expliquant l'augmentation du nombre d'attaques.

Les navires deviennent plus vulnérables car l'automatisation a réduit le personnel à bord :

*Ces derniers temps, la piraterie a augmenté dans des régions telles que l'Asie du Sud et l'Asie du Sud-Est (la mer de Chine australe), certaines régions d'Amérique du Sud et le sud de la Mer Rouge, où les pirates privilégient de petits navires et profitent de l'équipage limité des cargos modernes. Les pirates d'aujourd'hui s'attaquent à des cargos qui doivent ralentir pour pouvoir naviguer dans des détroits exigus, les rendant ainsi plus vulnérables aux attaques et à l'abordage par de petits navires motorisés. Dans la plupart des cas, les pirates modernes ne s'intéressent pas au chargement, mais plutôt aux biens personnels de l'équipage et au contenu du coffre du navire, qui peut contenir d'importants montants en liquide pour payer le traitement du personnel et les taxes portuaires. Parfois, les pirates font débarquer l'équipage et emmènent le navire à un port, où il est repeint et pourvu de faux papiers.*

*Les attaques ont triplé entre 1993 et 2003. Le premier semestre de 2003 a pulvérisé un record, avec ses 234 attaques, 16 morts et 52 blessés enregistrés à travers le monde. Durant cette période, 193 membres d'équipage ont également été pris en otage.*

Vol :

Le vol à bord est un phénomène récurrent. Il s'agit souvent de vols de matériel nautique (peinture, câbles, pièces mécaniques, etc.). Parfois aussi, certains ports sont tristement célèbres pour les vols dans leurs installations (paillotes !).

Trafic :

Le trafic est une forme de criminalité aux proportions sans cesse croissantes. Il s'agit souvent de trafic de drogue, où les auteurs font preuve d'une grande créativité pour dissimuler la marchandise de contrebande. Les armes sont également souvent trafiquées.

Tant les armes que les drogues sont souvent connues pour être des biens de contrebande auxquels sont liés des terroristes.

Vol de chargement :

Le vol de chargement, vieux de plusieurs siècles, continue à sévir dans l'industrie maritime. Il provoque des pertes financières toujours plus importantes. En règle générale, cette menace n'implique aucun motif politique.

Dégâts collatéraux :

Il s'agit des dégâts engendrés par l'incendie, les explosifs ou les attaques contre un autre navire ou une installation portuaire.

Terrorisme :

Le problème du terrorisme est depuis peu dans le feu de l'actualité maritime :

Le terrorisme implique habituellement de la violence ou une menace de violence par des groupes extrémistes qui cherchent à réaliser des objectifs politiques par des moyens autres que démocratiques. Le groupe terroriste utilise différents types de bombes ou menace de les utiliser, ou encore détourne un bâtiment, espérant ainsi faire entendre leur voix. De plus en plus de terroristes sont liés à des sectes religieuses extrémistes, prônant le comportement suicidaire.

### **1.3. SOLAS CHAPITRE XI**

La protection est un problème mondial engendré par le terrorisme et la criminalité. Dès lors, elle nécessite une approche et des solutions mondiales que, au sein du secteur maritime, seul l'OMI peut supporter.

Le code ISPS favorise et accentue une culture de protection au sein du secteur maritime opérationnel dans son ensemble, dans le cadre de la protection maritime sur les navires et dans les ports.

La navigation doit pouvoir servir tranquillement le flux commercial de manière efficace et efficiente, et pour ce faire, les navires et les dispositifs portuaires doivent être adéquatement préparés à la possibilité de devoir faire face à des attaques terroristes ou d'autres formes de desseins criminels.

La mise en œuvre de pareilles mesures nécessite la prise de conscience, d'un point de vue protectionniste, de la part des membres de la société maritime, du degré de risque inhérent à l'environnement dans lequel ils opèrent et de leur rôle dans cette protection.

La sécurisation des navires et des dispositifs portuaires est une activité de gestion des risques. Comme pour tous les efforts de gestion des risques, l'action la plus effective consiste à supprimer la cause du risque. L'éradication de la cause du risque, dans le cas présent les attaques terroristes ou toute autre menace contre la sécurisation des navires ou des dispositifs portuaires, incombe aux autorités. Des mesures adéquates doivent toutefois être implémentées, par les propriétaires des navires et des dispositifs portuaires se trouvant dans l'entreprise. Ceci permettrait de découvrir des violations de la loi, terrorisme inclus.

Les conditions obligatoires de cette prescription posent des responsabilités complémentaires et pèsent sur de nombreuses personnes actives dans les industries navales et portuaires. Il est important que les personnes impliquées dans la protection et ses moyens disposent des compétences et des hommes pour pouvoir exécuter leur tâche comme il se doit.

Les mesures de protection peuvent, le cas échéant, ne pas s'aligner sur les dispositions de sécurité (safety) existantes.

La protection peut contenir des limites ou des exceptions de points d'accès alors que les considérations sécuritaires prescrivent une maximisation du nombre des itinéraires possibles d'évacuation. Un exact équilibre entre la sûreté et la sécurité sera nécessaire, en partant du point de vue que l'objectif ultime des deux mesures est de protéger des vies humaines.

En décembre 2002, le Maritime Security Comity de l'OMI a dès lors pris de nouvelles mesures pour limiter les dangers potentiels d'actions terroristes contre les navires et les ports. Ces mesures sont reprises dans la Convention SOLAS Chapitre XI.

Le Chapitre XI se compose de 2 parties :

*XI-1 Special measures to enhance maritime safety (Mesures spéciales visant à augmenter la sécurité maritime)*

*Ce chapitre traite des conditions spéciales relatives au :*

- numéro d'identification des navires et
- au synopsis continu.

*XI-2 Special measures to enhance maritime security (Mesures spéciales visant à augmenter la sûreté maritime)*

- le système d'alerte des navires et
- le code ISPS.

#### **1.4. LE CODE INTERNATIONAL POUR LA SURETE DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES (ISPS)**

*Le point de départ du code ISPS est la protection des navires et des installations portuaires. Le navire et son équipage occupent une position centrale dans l'approche. Les droits d'un navire et de son équipage doivent être préservés, engendrant le besoin de protéger les ports. On parle ici notamment d'interface navire/port, la protection totale de la zone portuaire fait l'objet d'une coopération approfondie entre l'OMI et l'OIT. Le code ne va pas plus loin que la prise de mesures pour éviter les attentats et autres formes de criminalité, mais lutte aussi contre leurs conséquences.*

*Le Code ISPS se compose de deux parties :*

- partie A : obligatoire
- partie B : directives (non obligatoire)

*Le Code est applicable à :*

*Navires effectuant des trajets internationaux :*

- navires de passagers, en ce compris les navires à grande vitesse ;
- les cargos, en ce compris les navires à grande vitesse, de plus de 500 GT ;
- les installations de forage marines mobiles ;
- les installations portuaires dans lesquelles ces navires accostent.

*Les navires et installations portuaires doivent répondre aux conditions du Code ISPS au plus tard pour le 1<sup>er</sup> juillet 2004.*

*L'objectif du Code ISPS est le suivant :*

*Créer un réseau international et une collaboration entre les autorités, les instances publiques, les pouvoirs locaux et les industries navales et portuaires participantes afin de distinguer les risques pour la sûreté et prendre des mesures préventives contre les incidents relatifs aux dispositifs navals et portuaires utilisés dans le commerce international.*

*Fixer le rôle et les responsabilités des autorités responsables pour assurer aux niveaux national et international la protection maritime.*

*S'assurer que les informations relatives à la protection soient collectées et échangées à temps et de manière efficiente. Instaurer une méthode d'examen de sécurisation ainsi que l'implémentation de projets et procédures de réaction à des situations dangereuses. Assurer la confidentialité et s'assurer que des mesures de protection maritime proportionnelles et adéquates sont prises.*

*Afin de réaliser ces objectifs, le présent Code pose un certain nombre d'exigences fonctionnelles.*

*Notamment :*

- collecter et estimer des informations sur les menaces pour la sûreté, et l'échange de ces informations avec les Gouvernements contractants concernés ;
- exiger l'entretien des protocoles de communication pour les navires et les installations portuaires ;
- empêcher que des personnes non compétentes accèdent aux navires, aux installations portuaires et aux terrains attenants interdits ;
- éviter que des armes prohibées, des bombes incendiaires ou des explosifs pénètrent à bord des navires ou dans les installations portuaires ;
- prévoir des moyens pour tirer l'alarme en cas de menaces ou d'incidents contre la sûreté ;

- rendre obligatoires les plans de sûreté pour les navires et les installations portuaires basés sur les estimations sécuritaires ;
- rendre obligatoires les exercices et les formations pour assurer la familiarité avec les plans et procédures de sûreté.

#### Les niveaux de sûreté

*Les niveaux de sûreté sont une partie importante du Code. Ces niveaux sont fixés par les autorités de l'Etat contractant. Toutes les facettes du système de protection à bord et dans les ports sont liées aux niveaux de sûreté.*

Le Code ISPS distingue trois niveaux :

- Niveau 1 : niveau normal : niveau minimum conservé à tout moment.
- Niveau 2 : risque accru : niveau nécessitant des mesures complémentaires de protection à cause d'un risque accru ;
- Niveau 3 : Gouvernement d'alerte supérieure : niveau d'une atteinte à la sûreté imminente ou vraisemblable (cible connue ou inconnue)

*Le palier de niveau de sûreté joue un rôle dans tout contact entre le navire et l'installation portuaire.*

#### Fonctionnement des niveaux de sûreté :

*Les mesures et procédures de protection doivent être mises en œuvre de telle sorte à ne provoquer aucun retard pour les passagers, les navires, le chargement et les services. Pour le niveau 1, les activités suivantes doivent être mises en œuvre par le biais de mesures adaptées à tous les dispositifs*

- Le contrôle de l'accès aux dispositifs portuaires
- L'interdiction ou la limitation d'accès à certaines zones
- L'inventaire et l'inspection du chargement
- L'inventaire et l'inspection des stocks navals
- Le traitement des bagages non accompagnés
- La surveillance des dispositifs portuaires

Pour le niveau de sûreté 2, des mesures de protection supplémentaires sont ajoutées.

Pour le niveau de sûreté 3, les autorités fixent des mesures de protection plus pointues.

#### *Plan de sûreté du navire*

*L'objectif du Code ISPS est d'arriver pour chaque navire à un plan de sûreté du navire. Ce plan doit répondre aux conditions du Code ISPS Annexe A, où l'information contenue dans le Code ISPS annexe B peut être utilisée comme ligne directrice.*

*Le plan de sûreté du navire décrit les mesures de protection telles qu'applicables dans les différents niveaux de sûreté. Il s'agit d'informations confidentielles, dont ne peuvent disposer librement les étrangers (les autorités portuaires incluses).*

*Agent de sûreté de la Compagnie (CSO)*

*Chaque propriétaire ou opérateur doit désigner un (ou plusieurs) agent de sûreté de la compagnie. Ce CSO est notamment responsable de la rédaction de l'évaluation de la sûreté du navire et du plan de sûreté du navire. Voir chapitres 2 et 3.*

*Agent de sûreté du navire (SSO)*

A bord, une personne doit être chargée des aspects spécifiques de la protection : l'agent de sûreté du navire. Voir chapitre 4 infra.

*Installation portuaire*

*Le Code ISPS pose également des conditions aux installations portuaires.*

*De la même façon que pour les navires, les installations portuaires doivent élaborer une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire et un plan de sûreté de l'installation portuaire. Chaque installation portuaire doit disposer d'un agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO). Ce PFSO contactera l'agent de sûreté du navire si nécessaire.*

## **1.5. MESURES SUPPLEMENTAIRES DES USA**

Les USA ont instauré certains autres accords et initiatives relatifs à la sûreté :

### **C-TPAT**

Le Customs Trade Partnership Against Terrorism, c'est :

Un programme utilisé par les douanes US pour délivrer un certificat standard aux entreprises ayant introduit certaines procédures de sûreté.

Le C-TPAT est une initiative collective des autorités américaines et du monde des entreprises pour protéger les chaînes d'approvisionnement contre le terrorisme.

Les entreprises peuvent participer de leur plein gré au programme, elles n'y sont pas tenues légalement.

Une entreprise peut prétendre au certificat si la surveillance et la sûreté de sa chaîne d'approvisionnement sont démontrables.

Les douanes américaines utilisent des critères stricts d'octroi.

L'entreprise remplit également un questionnaire sur la protection de sa chaîne d'approvisionnement et implémente un programme pour accroître la sûreté.

L'obtention du certificat C-TPAT offre l'avantage à l'entreprise de contrôles douaniers moins stricts et de moins de temps perdu à la frontière. Les membres qui possèdent le certificat se voient octroyer les services d'un comptable à la douane pour accroître la responsabilité et accélérer le processus. Grâce au certificat, l'entreprise jouit d'un dédouanement et d'un passeport plus rapides aux frontières américaines.

La Région flamande injecte 2,5 millions d'euros dans le projet de logiciel pour l'automatisation du flux de données dans le port d'Anvers, le projet Port Community Services Portal (PCSP).

Le projet s'intègre dans le Customs Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT). C'est ainsi que le port d'Anvers peut se maintenir comme principal partenaire maritime face aux E-U. PCSP encode tous les mouvements des navires et leur affrètement d'une manière uniforme et relie ces données entre elles.

### **CSI**

La Container Sûreté Initiative (CSI) est un programme au sein duquel collaborent les douanes américaines avec les ports étrangers afin de pouvoir identifier les expéditions potentiellement dangereuses avant leur départ pour les E-U. Après les Pays-Bas, la Belgique a été le deuxième pays européen à signer une déclaration d'intention avec les douanes américaines. Le 26 juin 2002, la Belgique a adhéré à la Container Sûreté Initiative (CSI), qui prévoit des employés des douanes américaines postés provisoirement dans notre pays. Mais le contrôle physique des marchandises est effectué exclusivement par la douane belge.

La CSI s'inscrit également dans l'effort des Gouvernements membres européens de déplacer l'accent des contrôles douaniers du pays importateur vers le pays exportateur. Le développement des technologies de communication permet de transmettre à la douane du pays importateur les résultats des contrôles douaniers lors du chargement des marchandises dans le pays de départ.

Ainsi, les contrôles dans le pays importateur peuvent être limités à un minimum et la douane peut garantir un transit plus rapide des marchandises.

### **REGLE des 24 HEURES**

Depuis le mois de février 2002, les douanes américaines ont instauré une règle stipulant que les transporteurs maritimes doivent transmettre une déclaration de chargement 24 heures

avant le chargement. Elle vaut pour tout chargement destiné aux E-U et à tout pays de transit qui a chargé le navire pour des pays tiers. Grâce aux déclarations de chargement, les douanes américaines peuvent décider si les marchandises peuvent être chargées ou non. Le lancement du programme d'Importer Self Assessment (« ISA ») offre aux importateurs un moyen d'effectuer sur une base volontaire des contrôles internes complémentaires en échange d'un nombre moins élevé de vérifications/contrôles douaniers ; l'introduction du Public Health Sécurité and Bioterrorism Preparedness and Response Act (« Bioterrorism Act » ou « BTA ») pour protéger les E-U de menaces bio-terroristes contre les provisions de nourriture, en ce compris la nourriture ayant fait l'objet de mesures dans ce cadre de la part de la Food and Drug Administration (FDA).

## 1.6. AUTRES MESURES RELATIVES A LA SURETÉ

Les autres matières comprises dans la réglementation en matière de sûreté sont les suivantes :

### **L'introduction accélérée de l' AIS**

Dans le cadre de la sécurisation des navires et ports maritimes, l'OMI a décidé d'une introduction accélérée de l'Automatic Identification System. L' AIS est obligatoire partout dans le monde depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2004 (ou la première télé-enquête après le 1<sup>er</sup> juillet 2004, mais au moins avant le 31 décembre 2004), alors qu'une obligation anticipée a été introduite pour certaines voies navigables (Voir Maritime du Saint-Laurent (1<sup>er</sup> mars 2003), Canal de Panama (1<sup>er</sup> juillet 2003)).

### **L'apposition visible du numéro d'identification du navire**

La nouvelle prescription 3 du chapitre XI-1 du traité SOLAS prévoit que pour le 1<sup>er</sup> juillet 2004, et en tout cas pas plus tard que la première période qui suit le 1<sup>er</sup> juillet 2004, le numéro IMO (précédé des lettres IMO) du navire doit toujours être bien visible tant à l'extérieur (bordages ou superstructure) qu'à l'intérieur (l'une des cloisons) du navire. Les navires de passagers doivent apposer leur numéro IMO sur une surface horizontale afin qu'il soit visible du ciel.

### **Le Continuous Synopsis Record (CSR)**

La nouvelle prescription 5 du chapitre XI-1 du traité SOLAS prévoit que les autorités de l'Etat dont le navire bat pavillon fournisse un document reprenant l'historique de l'enregistrement. En cas de changement d'enregistrement, l'autorité de l'ancien registre doit retirer l'information du CSR et la transmettre à l'autorité du nouveau registre.

### **Le système d'alerte de la sûreté du navire**

La prescription 6 du nouveau chapitre XI-2 du traité SOLAS stipule que les navires doivent être équipés d'une alarme de sûreté. Les navires de passagers, pétroliers et vraquiers doivent être équipés d'une alarme de sûreté au plus tard au moment de la première inspection de l'équipement radio qui suit le 1<sup>er</sup> juillet 2004. Pour les autres cargos, la date ultime de la première inspection de l'équipement radio qui suit le 1<sup>er</sup> juillet 2006 est d'application. Avec le système d'alerte de sûreté, une alarme 'silencieuse' doit pouvoir être émise au cas où un navire est la cible d'une menace ou reprise terroriste. A l'heure actuelle, les manières dont cette prescription peut être remplie sont encore très confuses.

## **1.7. AGENT DE SURETE DE L'INSTALLATION PORTUAIRE (PFSO)**

Pour toute installation portuaire, un agent de sûreté est désigné. Un seul agent de sûreté pour plusieurs installations portuaires est autorisé.

Les tâches et responsabilités de cet agent de sûreté, outre celles mentionnées ailleurs dans le Code, comprennent notamment :

- l'exécution d'une première enquête de sûreté approfondie de l'installation portuaire, tenant compte de son estimation de la sûreté de l'installation portuaire ;
- le souci du développement et l'entretien du plan de sûreté de l'installation portuaire ;
- l'exécution du plan de sûreté de l'installation portuaire et les exercices qui s'y rapportent ;
- l'exécution régulière d'inspections sécuritaires dans l'installation portuaire pour veiller à respecter les mesures de sûreté en vigueur ;
- les recommandations pour les modifications du plan de sûreté de l'installation portuaire et leur insertion dans le plan, selon l'application, afin de corriger les manquements et de mettre à jour le plan relatif aux changements importants dans l'installation portuaire ;
- l'augmentation de la conscience sécuritaire et de la vigilance du personnel de l'installation portuaire ;
- le souci de veiller à ce que le personnel responsable de la protection de l'installation portuaire soit suffisamment formé ;
- les rapports aux autorités concernées et la documentation sur les événements menaçants pour la sûreté de l'installation portuaire ;
- la coordination de l'exécution du plan de sûreté de l'installation portuaire avec les agents de sûreté concernés de l'entreprise et des navires ;
- la coordination avec les services de sûreté ;
- le souci de répondre aux normes valables pour le personnel responsable de la protection de l'installation portuaire ;
- l'assurance que les éventuels appareils de sûreté présents sont convenablement utilisés, testés et entretenus ; et
- l'assistance aux agents de sûreté, à leur demande, lorsqu'ils vérifient l'identité des personnes désireuses d'embarquer.

*L'agent de sûreté de l'installation portuaire doit recevoir l'appui nécessaire lorsqu'il remplit les tâches et responsabilités qui reposent sur lui conformément au chapitre XI-2 et à la présente partie du Code.*

## **1.8 FORMATION DE L'AGENT DE SURETE DE L'INSTALLATION PORTUAIRE**

L'agent de sûreté de l'installation portuaire devrait avoir des connaissances et recevoir une formation dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants :

- administration de la sûreté ;
- conventions, recommandations, recueils de règles et codes internationaux pertinents ;
- législation et réglementation nationales pertinentes ;
- responsabilités et fonctions des autres organismes de sûreté ;
- méthodologie de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire ;
- méthodes de visite et d'inspection de la sûreté du navire et de l'installation portuaire ;
- opérations des navires et des ports et conditions de ces opérations ;
- mesures de sûreté appliquées à bord du navire et dans l'installation portuaire ;
- préparation, intervention et planification d'urgence ;
- techniques d'enseignement pour la formation en matière de sûreté, y compris les mesures et procédures de sûreté ;
- traitement des informations confidentielles relatives à la sûreté et communications liées à la sûreté ;
- connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes ;
- identification et détection des armes et des substances et engins dangereux ;
- identification, sur une base non discriminatoire, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté ;
- techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté ;
- équipement et systèmes de sûreté, et leurs limites d'utilisation ;
- méthodes à suivre pour les audits, les inspections, les contrôles et la surveillance ;
- méthodes de fouille physique et d'inspection non intrusive ;
- exercices et entraînements en matière de sûreté, y compris les exercices et entraînements avec les navires ; et
- évaluation des exercices et entraînements en matière de sûreté.

## **MODULE 2 : Politique en matière de Sûreté Maritime.**

## **2.1 Conférences internationales importantes, codes et recommandations**

### **Rappel de quelques particularités importantes en rapport avec la navigation internationale :**

Compétence des autorités à bord des navires

Quelques principes <sup>1</sup>

#### 1. Passage d'un navire se rendant dans l'état riverain

L'état riverain est, en principe, compétent pour initier une enquête et arrêter les auteurs de délits, commis à bord de navires marchands dans ses eaux territoriales.

#### 2. Navires en « passage inoffensif »

Les navires, quel que soit leur pavillon, ont droit au passage inoffensif à travers des eaux territoriales. Cela signifie qu'ils peuvent traverser les eaux territoriales d'un pays pour se rendre dans le port d'un autre pays sans être inquiétés. L'état côtier n'a, dans ce cas, aucune compétence pour entamer une enquête à bord d'un navire en « passage inoffensif » ou pour y arrêter des personnes. Il y a cependant des exceptions qui sont applicables en pleine mer :

- lorsque les conséquences (fiscales, pénales..) d'une infraction s'étendent à l'état côtier ;
- lorsque la tranquillité de l'état côtier ou des eaux territoriales est troublée ;
- lorsque l'aide de l'état côtier est sollicitée par le capitaine, un diplomate ou un agent consulaire de l'état du pavillon ;
- pour lutter contre le trafic des stupéfiants.

#### 3. Navires en provenance des eaux intérieures.

Dans ce cas, les autorités de l'état côtier jouissent de la pleine compétence pénale, fiscale et douanière.

Dans ce cas, les autorités de l'état côtier jouissent de la pleine compétence pénale, fiscale et douanière.

### **Cas particuliers**

1. En cas de délit commis par un membre d'équipage d'un navire étranger, à bord de ce navire, à l'encontre d'un autre membre d'équipage, l'état riverain n'interviendra en principe pas

Exception : (cas où l'intervention est autorisée)

- lorsque l'infraction est de nature à troubler l'ordre dans le port ;
  - on considère ici qu'une infraction grave (un crime), commise à bord et ne concernant que des membres d'équipage, trouble l'ordre et la tranquillité du port ;
  - à la demande du capitaine afin d'obtenir l'intervention des autorités belges ;
  - lorsque il s'agit d'infractions commises contre la sûreté de l'état ou la foi publique.
2. l'intervention de l'état riverain à bord d'un navire marchand est toujours autorisée lorsque l'auteur ou la victime n'appartiennent pas à l'équipage.
  3. Les navires de guerre

---

<sup>1</sup> Ces dispositions sont basées sur les principes du droit coutumier international et la jurisprudence nationale et internationale

La juridiction pénale du pays riverain est exclue pour les faits et les personnes à bord d'un navire de guerre étranger dans les eaux internes. Les membres d'équipages se trouvant à quai pourront être arrêtés pour les actes commis à terre, à moins qu'ils ne soient en service commandé au moment des faits. Si le membre d'équipage se réfugie à bord, les autorités locales n'ont aucun droit d'enquête ou d'arrestation à bord du navire de guerre. Le capitaine peut toutefois livrer le criminel.

#### Le traité SOLAS de 1974.

Le traité SOLAS 'Safety Of Life At Sea' a été signé dans le cadre de l'organisation maritime internationale (IMO) des Nations unies. Les pays contractants se sont engagés à prendre une série de mesures pour améliorer la sécurité de la navigation internationale. Des normes ont été imposées en matière de navigabilité des navires marchands, d'équipement de sauvetage et d'équipage. Le contrôle de l'exécution de ces mesures est effectué par les pays contractants dans le cadre du 'Port State Control'. Pour la mise à exécution du code ISPS, les contrôles à bord des navires seront exécutés par le « Port State Control ». En Europe, les résultats de ces contrôles sont centralisés dans une banque de données se trouvant à Paris. Il est généralement admis que l'état doit contrôler également un certain pourcentage de navires visiteurs.

#### Le code ISPS

##### Historique

Depuis 1974, des événements importants ont fait réfléchir le monde de la navigation maritime. Il y a eu, en 1985, le détournement du Achile Lauro par un groupement terroriste, en 2000 un attentat dans le golfe contre le USS Cole où l'on fit exploser un petit bateau chargé d'explosif à côté du navire de guerre créant une ouverture importante dans la coque. En 2002 un attentat a été commis contre le tanker 'Limburg'. En plus, il faut également mentionner divers détournements, comme celui du M.T. Petro Ranger en 1998, celui du M.V. Inabukwa en 2001 et celui du M.T. Han Wei en 2002.

L'IMO a suivi ces événements internationaux au jour le jour, et a chaque fois pris des mesures complémentaires pour protéger la navigation internationale contre de nouvelles menaces. Ainsi, la résolution A.545(13) de l'IMO prévoyait des mesures pour lutter contre la piraterie et les attaques à main armée.

En 1985, la résolution IMO A. 584 (14) prévoyait des mesures pour lutter contre les actions illégales mettant la sécurité des navires et des passagers en danger.

Mais, la naissance du code ISPS trouve sa genèse dans l'attentat contre le World Trade Center du 11 septembre 2001. Des avions détournés ont été utilisés comme armes de destruction massive et cet attentat a fait des milliers de victimes.

Des navires pourraient fort bien soit être utilisés pour le même but, soit pour transporter les matières premières nécessaires à la fabrication d'armes de destruction massive ou ces armes elles-mêmes.

Dans le souci d'éviter une telle évolution, l'organisation maritime internationale (IOM) a décidé d'examiner les mesures pouvant être prises et a fixé leurs délais de réalisation

Afin de ne pas perdre de temps, il a consciemment été choisi d'amender les traités SOLAS existants. La convention SOLAS a été élargie aux ports, en se limitant toutefois à l'interface port navire. Le 2 décembre 2002 déjà, à la conférence diplomatique de l'IMO de Londres, la décision a été adoptée d'intégrer les nouvelles directives en matière de sûreté maritime dans la convention SOLAS. Les nouvelles règles devinrent le « International Ship and Port Facility Security Code » appelé aussi code ISPS.

Le code ISPS constitue donc une directive internationale comprenant les mesures obligatoires afin d'assurer la protection des navires et des installations portuaires.

Le navire et son équipage occupent la position centrale de l'approche. Les droits du navire et de son équipage doivent être garantis, tandis qu'il faut protéger le port. La protection totale des zones portuaires fait l'objet d'une collaboration entre IMO et ILO (International Labour Organisation des Nations Unies).

Le code se limite à prendre des mesures visant à éviter des attentats ou d'autres formes d'actes criminels et, le cas échéant, à en limiter les conséquences.

### Approche globale

Terrorisme et criminalité ont fait de la sûreté un problème mondial. C'est la raison pour laquelle celle-ci nécessite une attention et des solutions mondiales qui, dans le monde maritime, ne peuvent être prises que par l'IMO.

Le code ISPS favorise et souligne la nécessité d'une culture de la sûreté dans tout le secteur maritime allant de la protection des navires à celle des ports.

La navigation maritime doit pouvoir assurer sans entrave, de façon efficace et efficiente, les flux commerciaux ; pour les garantir, les navires et les installations portuaires doivent être préparés de manière adéquate à faire face à des attentats terroristes et à d'autres formes d'entreprises criminelles.

C'est la raison pour laquelle, les acteurs du monde maritime doivent prendre conscience de la dangerosité de l'environnement dans lequel ils évoluent et de leur rôle en matière de sûreté.

Sécuriser les navires et les installations portuaires s'appuie sur la gestion du risque. Comme avec toutes les activités de ce type, l'action la plus efficace consiste à supprimer le risque. Dans le cas d'espèce, éliminer les causes du risque, c'est à dire ceux qui commettent des attentats terroristes ou menacent d'une façon quelconque la sûreté des navires et celle des installations portuaires, relève des compétences des autorités. Des mesures adaptées doivent être mises en place par les propriétaires des entreprises possédant des navires ou des installations portuaires afin de permettre la découverte des infractions, y compris le terrorisme.

Le caractère contraignant de cette directive implique des responsabilités et des charges supplémentaires pour le monde de l'industrie navale et portuaire. Il importe donc que les personnes concernées par la sûreté disposent du personnel, des moyens et des compétences nécessaires pour exécuter leur tâche correctement.

Les mesures de sûreté ne peuvent pas être mises en concurrence avec les dispositions de sécurité existantes

La sûreté peut impliquer des limitations et des exceptions d'accès tandis que la sécurité maximisera le nombre de chemins d'évacuation. Un équilibre entre sûreté et sécurité devra être recherché, ne perdant jamais de vue que l'une et l'autre ont pour objet de sauver des vies humaines.

### But du code ISPS

- Etablir un cadre international faisant appel à la coopération entre les Gouvernements contractants, les organismes publics, les administrations locales et les secteurs maritime et portuaire pour détecter les menaces contre la sûreté et prendre des mesures de sauvegarde contre les incidents de sûreté qui menacent les navires ou les installations portuaires utilisés dans le commerce international;
- Etablir les rôles et responsabilités respectifs des Gouvernements contractants, des organismes publics, des administrations locales et des secteurs maritime et portuaire, aux niveaux national et international, pour garantir la sûreté maritime;
- Garantir le rassemblement et l'échange rapides et efficaces de renseignements liés à la sûreté;

- Prévoir une méthode pour procéder aux évaluations de la sûreté en vue de l'établissement de plans et de procédures permettant de réagir aux changements des niveaux de sûreté;
- Donner l'assurance que des mesures de sûreté maritime adéquates et proportionnées sont en place

#### Champ d'application

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

- les navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers;
- les navires de charge, y compris les engins à grande vitesse à cargaisons, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500; et
- aux unités mobiles de forage au large;
- aux installations portuaires fournissant des services à de tels navires qui effectuent des voyages internationaux.

Les Gouvernements contractants devront décider de la mesure dans laquelle le code ISPS sera applicable aux installations portuaires situées sur leur territoire et principalement utilisées par des navires qui n'effectuent pas de voyages internationaux.

#### Organisation générale et contenu

##### **Le code ISPS code se répartit en Partie A et Partie B**

La partie A contient

Généralités

Définitions

Champ d'application

Responsabilités des gouvernements contractants.

Déclaration de sûreté

Obligations de la compagnie

Sûreté du navire

Evaluation de la sûreté du navire (Ship Security Assessment SSA)

Plan de sûreté du navire (Ship Security Plan SSP)

Registres

Agent de sûreté de la compagnie (CSO)

Agent de sûreté du navire (SSO)

Formation, exercices et entraînements en matière de sûreté des navires

Sûreté de l'installation portuaire

Evaluation de la sûreté de l'installation portuaire (Port Facility Security Assessment ,PFSA)

Plan de sûreté de l'installation portuaire (Port Facility Security Plan, PFSP)

Agent de sûreté de l'installation portuaire (Port Facility Security Officer, PFSO)

Formation, exercices et entraînements en matière de sûreté des installations portuaires

Vérification des navires et délivrance des certificats

**La partie B développe plus avant les directives de la partie A.**

Délais

La partie A est d'application au plan international depuis le 01 juillet 2004. pour tous les pays contractants et leurs navires.

La partie B n'est pas encore obligatoire pour les états contractants et sert de ligne directrice à l'application du code ISPS.

## **2.2 Réglementation nationale**

### Définitions

Plan de sûreté du navire (SSP) désigne un plan établi en vue de garantir l'application des mesures nécessaires à bord du navire pour protéger les personnes à bord, la cargaison, les engins de transport, les provisions de bord ou le navire contre les risques d'un incident de sûreté.

Plan de sûreté de l'installation portuaire (PFSP) désigne un plan établi en vue de garantir l'application des mesures nécessaires pour protéger l'installation portuaire et les navires, les personnes, la cargaison, les engins de transport et les provisions de bord à l'intérieur de l'installation portuaire contre les risques d'un incident de sûreté.

Agent de sûreté du navire (SSO) désigne la personne à bord du navire, responsable devant le capitaine, désignée par la compagnie comme responsable de la sûreté du navire, y compris de l'exécution et du maintien du plan de sûreté du navire et de la liaison avec l'agent de sûreté de la compagnie et les agents de sûreté de l'installation portuaire.

Agent de sûreté de la compagnie (CSO) désigne la personne désignée par la compagnie pour garantir qu'une évaluation de la sûreté du navire est effectuée, qu'un plan de sûreté du navire est établi, est soumis pour approbation et est ensuite appliqué et tenu à jour, et pour assurer la liaison avec l'agent de sûreté de l'installation portuaire et l'agent de sûreté du navire.

Agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO) désigne la personne désignée comme étant responsable de l'établissement, de l'exécution, de la révision et du maintien du plan de sûreté de l'installation portuaire ainsi que de la liaison avec les agents de sûreté du navire et les agents de sûreté de la compagnie.

Niveau de sûreté 1 désigne le niveau auquel des mesures de sûreté minimales appropriées doivent être maintenues en permanence.

Niveau de sûreté 2 désigne le niveau auquel des mesures de sûreté additionnelles appropriées doivent être maintenues pendant une période déterminée en raison d'un risque accru d'incident de sûreté.

Niveau de sûreté 3 désigne le niveau auquel de nouvelles mesures de sûreté spéciales doivent être maintenues pendant une période limitée lorsqu'un incident de sûreté est probable ou imminent, bien qu'il puisse ne pas être possible d'identifier la cible précise.

Le terme « navire », lorsqu'il est employé dans le présent Code, comprend les unités mobiles de forage au large et les engins à grande vitesse, tels que définis à la règle XI-2/1.

« Interface navire/port »: les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes, de marchandises, ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire,

L'installation portuaire désigne la partie du port fournissant des services aux unités mobiles de forage au large et aux types de navires suivants :

- les navires à passagers y compris les engins à grande vitesse à passagers ;
- les navires de charge y compris les engins à grande vitesse à cargaisons, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux.

Autorité désignée vise une organisation ou une administration désignée par un état comme responsable pour la mise en œuvre des mesures de sûreté prescrites par le chapitre XI-2 se rapportant à la sûreté des installations portuaires et de l'interface navire/port vu du point de vue de l'installation portuaire.

Activité de navire à navire vise toute activité sans relation avec les installations portuaires qui implique le transfert de personnes ou de marchandises d'un navire à un autre.

La déclaration de sûreté (DoS) indique les mesures de sûreté exigées qui peuvent être partagées entre l'installation portuaire et le navire visiteur.

PFSA (Port Facility Security Assessment) constitue une partie essentielle du code ISPS pour l'établissement et la tenue à jour du PFSP. Il est établi au nom des autorités par un organisme de sûreté reconnu.

Les Gouvernements contractants doivent déterminer quand une déclaration de sûreté (DoS) est requise, en évaluant le risque qu'une interface navire/port ou une activité de navire à navire présente pour les personnes, les biens ou l'environnement.

Cette évaluation doit être répétée régulièrement et vérifiée par les autorités compétentes.

Recognised Security Organisation (RSO).

Les Gouvernements contractants peuvent désigner un organisme de sûreté reconnu (RSO), et le charger d'effectuer certaines activités liées à la sûreté en application du code ISPS.

#### Conséquences de l'omission ou de l'abstention de prendre des mesures

La navigation internationale, tout comme le commerce reposent sur des accords diplomatiques et des conventions internationales. Une liberté est accordée, par un état à un autre, sur la base de la réciprocité. Par contre, un problème survenant en matière de navigation internationale dans un port d'un pays, peut avoir des conséquences pour la navigation entre les deux pays concernés.

Il en va de même avec la non application du code ISPS. Si un pays n'applique pas le code ISPS, il se peut que d'autres lui imposent des limitations à la navigation. Ainsi, on pourra contrôler des navires en provenance de pays non contractants, en pleine mer avant de les laisser pénétrer dans les eaux territoriales ; leurs passagers, équipages ou leurs marchandises pourront être refusés.

#### Respect du cadre légal par le personnel de sûreté

Le personnel de sûreté appartenant aux forces de l'ordre, à un service public ou à une société privée, doit toujours respecter la législation nationale lorsqu'il intervient dans le cadre des missions reprises au code ISPS tel que :

- le contrôle de l'identité ;
- la fouille de véhicules, bagages et personnes ;
- l'emploi de certains équipements (matraques, menottes, armes à feu, ... ) ;
- la privation de liberté en cas de flagrant délit ;
- la riposte en cas de légitime défense ;
- ...

En outre, le personnel des sociétés privées ne pourra jamais se substituer aux autorités ni s'attribuer des missions judiciaires ou s'attribuer les compétences de la douane. Ainsi lorsque le code ISPS prévoit des contrôles, ces derniers n'excéderont jamais les contrôles non destructifs (contrôle de la présence de scellés, le contrôle du poids d'un conteneur constaté avec celui renseigné sur les documents, ...).

Enfin, il est conseillé au personnel des sociétés privées d'opter pour une collaboration franche avec les forces de l'ordre et la douane.

### Le traitement des informations de sûreté sensibles

Le code détermine clairement la manière de conserver les informations et les documents concernant la sûreté. Mais, il ne s'agit pas uniquement de préserver les supports de l'information contre un usage abusif. La protection des informations de sûreté doit être un souci de tous les instants qui s'étend jusqu'à la sphère privée. A quoi servirait-il de placer le plan sous clé, si l'on ne fait pas preuve de discrétion au sujet de l'endroit où est conservée la clé. A quoi servirait-il de contrôler si, par négligence, nous permettons à des inconnus de connaître au préalable l'heure et l'endroit du contrôle, leur permettant ainsi d'y échapper.

Ces raisonnements semblent évidents or, chaque jour, la confidentialité des informations de sûreté est transgressée. Chacun en charge d'une mission de sûreté ou détenteur d'équipement de sûreté doit être convaincu que la sûreté doit être tenue en dehors de la sphère privée. On ne parle pas de sûreté hors de l'installation portuaire, ni au comptoir d'un café ni à la maison.

## **MODULE 3 : Responsabilités en matière de Sûreté (1,5 heures)**

### **3.1 Gouvernements contractants**

- Décrit les responsabilités des gouvernements contractants relativement à SOLAS Chapitre XI-2 et au Code ISPS.

#### ***Règle 3 Obligations des Gouvernements contractants en matière de sûreté***

- 1 Les Administrations doivent établir des niveaux de sûreté et veiller à ce que les renseignements concernant ces niveaux soient fournis aux navires autorisés à battre leur pavillon. Lorsque des changements sont introduits, les renseignements concernant les niveaux de sûreté doivent être mis à jour lorsque les circonstances l'exigent.
- 2 Les Gouvernements contractants doivent établir des niveaux de sûreté et veiller à ce que les renseignements concernant ces niveaux soient fournis aux installations portuaires situées sur leur territoire ainsi qu'aux navires avant leur arrivée ou pendant leur séjour dans un port situé sur leur territoire. Lorsque des changements sont introduits, les renseignements concernant les niveaux de sûreté doivent être mis à jour lorsque les circonstances l'exigent.
  - 1 Les Gouvernements contractants doivent communiquer à l'Organisation, au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2004, et faire connaître pour l'information des compagnies et des navires :
    - .1 les noms et les coordonnées de leur(s) autorité(s) nationale(s) responsable(s) de la sûreté des navires et des installations portuaires;
    - .2 les lieux situés sur leur territoire qui sont couverts par les plans de sûreté de l'installation portuaire approuvés;
    - .3 les noms et les coordonnées de ceux qui ont été désignés et doivent être disponibles 24 heures sur 24 pour recevoir les alertes de sûreté navire-terre visées à la règle 6.2.1 et pour y donner suite;
    - .4 les noms et les coordonnées de ceux qui ont été désignés et doivent être disponibles 24 heures sur 24 pour recevoir des communications émanant de Gouvernements contractants qui exercent les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions qui sont visées à la règle 9.3.1 et pour y donner suite; et
    - .5 les noms et les coordonnées de ceux qui ont été désignés et doivent être disponibles 24 heures sur 24 pour fournir des conseils ou une assistance aux navires et auxquels les navires peuvent signaler tous problèmes de sûreté visés à la règle 7.2; et par la suite, mettre à jour ces renseignements au fur et à mesure que des changements y afférents interviennent. L'Organisation doit diffuser ces renseignements aux autres Gouvernements contractants pour l'information de leurs fonctionnaires.
  - 2 Les Gouvernements contractants doivent communiquer à l'Organisation, au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2004, les noms et les coordonnées de tout organisme de sûreté reconnu autorisé à agir en leur nom ainsi que les détails de la responsabilité spécifique de ces organismes et des conditions de leur habilitation. Ces renseignements doivent être mis à jour au fur et à mesure que des changements y afférents interviennent. L'Organisation doit diffuser ces renseignements aux autres Gouvernements contractants pour l'information de leurs fonctionnaires.
  - 3 Les Gouvernements contractants doivent communiquer à l'Organisation, au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2004, une liste indiquant les plans de sûreté de l'installation portuaire approuvés pour les installations portuaires situées sur leur territoire, ainsi que le lieu ou les lieux couverts par chaque plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé et la

date correspondante d'approbation, et communiquer ensuite les renseignements voulus lorsque l'un quelconque des changements ci après se produit :

- .1 des changements du lieu ou des lieux couverts par un plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé doivent être introduits ou ont été introduits. En pareils cas, les renseignements à communiquer doivent indiquer les changements du lieu ou des lieux couverts par le plan et la date à laquelle ces changements doivent être introduits ou ont été mis en œuvre;
  - .2 un plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé, inclus antérieurement dans la liste soumise à l'Organisation, doit être retiré ou a été retiré. En pareils cas, les renseignements à communiquer doivent indiquer la date à laquelle le retrait prendra effet ou a été mis en œuvre. Les renseignements de ce type doivent être communiqués à l'Organisation dès que possible; et
  - .3 des adjonctions doivent être apportées à la liste des plans de sûreté de l'installation portuaire approuvés. En pareils cas, les renseignements à communiquer doivent indiquer le ou les lieux couverts par le plan et la date d'approbation.
- 4 Les Gouvernements contractants doivent communiquer à l'Organisation, à des intervalles de cinq ans après le 1<sup>er</sup> juillet 2004, une liste révisée et mise à jour indiquant tous les plans de sûreté de l'installation portuaire approuvés pour les installations portuaires situées sur leur territoire, ainsi que le lieu ou les lieux couverts par chaque plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé et la date correspondante d'approbation (ainsi que la date d'approbation des modifications apportées au plan). Cette liste révisée remplacera tous les renseignements communiqués à l'Organisation en application du paragraphe 3 au cours des cinq années précédentes.
- 5 Les Gouvernements contractants doivent communiquer à l'Organisation les renseignements concernant la conclusion d'un accord en vertu de la règle 11. Les renseignements communiqués doivent comporter :
- .1 les noms des Gouvernements contractants qui ont conclu l'accord;
  - .2 les installations portuaires et les routes fixes visées par l'accord;
  - .3 la fréquence à laquelle l'accord est passé en revue;
  - .4 la date d'entrée en vigueur de l'accord; et
  - .5 les consultations qui ont éventuellement eu lieu avec d'autres Gouvernements contractants; et les Gouvernements contractants doivent ensuite communiquer à l'Organisation, dans les meilleurs délais, les renseignements concernant la modification ou la cessation d'un accord.
- 6 Tout Gouvernement contractant qui autorise, en vertu des dispositions de la règle 12, des arrangements équivalents en matière de sûreté à l'égard d'un navire autorisé à battre son pavillon ou à l'égard d'une installation portuaire située sur son territoire, doit en communiquer les détails à l'Organisation.
- 7 L'Organisation doit diffuser les renseignements qui lui sont communiqués en application du paragraphe 3 aux autres Gouvernements contractants sur demande.

### **3.2 Organismes de sûreté reconnus**

« *Organisme de sûreté reconnu* » désigne un organisme ayant des compétences appropriées en matière de sûreté et une connaissance suffisante des opérations des navires et des ports, qui est habilité à mener une activité d'évaluation ou de vérification ou d'approbation ou de certification prescrite aux termes du présent chapitre ou de la partie A du Code ISPS.

#### **Organismes de sûreté reconnus**

- 4.3 Les Gouvernements contractants peuvent autoriser un organisme de sûreté reconnu (RSO) à effectuer certaines activités liées à la sûreté, y compris :
  - .1 approuver les plans de sûreté du navire ou les amendements à ces plans au nom de l'Administration;
  - .2 vérifier et certifier que les navires satisfont aux prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code au nom de l'Administration; et
  - .3 effectuer les évaluations de la sûreté de l'installation portuaire exigées par le Gouvernement contractant.
- 4.4 Un RSO peut aussi fournir aux compagnies ou installations portuaires des conseils ou fournir une assistance sur les questions ayant trait à la sûreté, y compris les évaluations de la sûreté du navire, les plans de sûreté du navire, les évaluations de la sûreté de l'installation portuaire et les plans de sûreté de l'installation portuaire. Il peut aussi les aider à établir un de ces plans ou une de ces évaluations. Un RSO qui a contribué à établir une évaluation de la sûreté du navire ou un plan de sûreté du navire ne devrait pas être autorisé à approuver ce plan.
- 4.5 Lorsqu'ils autorisent un RSO à agir en leur nom, les Gouvernements contractants devraient considérer la compétence de cet organisme. Un RSO devrait pouvoir démontrer :
  - .1 qu'il a les compétences voulues dans les domaines pertinents de la sûreté;
  - .2 qu'il a une connaissance suffisante des opérations des navires et des ports, et notamment de la conception et de la construction des navires, s'il fournit des services pour les navires, et de la conception et de la construction des ports, s'il fournit des services pour les installations portuaires;
  - .3 qu'il est capable d'évaluer les risques pour la sûreté qui pourraient se poser lors des opérations du navire et de l'installation portuaire, y compris l'interface navire/port, et de déterminer comment réduire au minimum ces risques;
  - .4 qu'il peut maintenir et améliorer le niveau de connaissances spécialisées de son personnel;
  - .5 qu'il peut veiller à ce que son personnel soit toujours digne de confiance;
  - .6 qu'il peut maintenir des mesures appropriées pour éviter la divulgation non autorisée de toute information sensible liée à la sûreté, ou l'accès non autorisée à une telle information;
  - .7 qu'il connaît les prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code ainsi que les règles de sûreté de la législation nationale et internationale pertinente;
  - .8 qu'il connaît les menaces actuelles contre la sûreté et leurs différentes formes;
  - .9 qu'il a des connaissances en matière de détection et d'identification des armes et substances et engins dangereux;

- .10 qu'il a des connaissances en matière d'identification, sans discrimination, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
- .11 qu'il connaît les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté; et
- .12 qu'il connaît les équipements et systèmes de sûreté et de surveillance et leurs limites d'utilisation.

Lorsqu'ils délèguent des tâches spécifiques à un RSO, les Gouvernements contractants, y compris les Administrations, devraient veiller à ce que ce RSO ait les compétences nécessaires pour entreprendre ces tâches.

- 4.6 Un organisme reconnu, tel que défini à la règle I/6 et satisfaisant aux prescriptions de la règle XI-1/1, peut être désigné comme RSO à condition de posséder les compétences voulues en matière de sûreté qui sont énumérées au paragraphe 4.5.
- 4.7 Une autorité portuaire ou l'exploitant d'une installation portuaire peut être désigné comme RSO à condition de posséder les compétences voulues en matière de sûreté qui sont énumérées au paragraphe 4.5.

### **3.3 La Compagnie**

#### ***La compagnie et le navire***

- 1.9 Toute compagnie exploitant des navires auxquels s'appliquent le chapitre XI-2 et la partie A du présent Code doit désigner un agent de sûreté de la compagnie pour la compagnie et un agent de sûreté du navire pour chacun de ses navires. Les tâches et responsabilités de ces agents et la formation qu'ils doivent avoir reçue, de même que les prescriptions applicables aux exercices et aux entraînements, sont définies dans la partie A du présent Code.
- 1.10 Parmi les responsabilités qui lui incombent, l'agent de sûreté de la compagnie doit en gros, notamment, veiller à ce qu'une évaluation de la sûreté du navire soit effectuée de manière appropriée, à ce qu'un plan de sûreté du navire soit préparé et soumis pour approbation par l'Administration, ou en son nom, et à ce qu'il soit ensuite placé à bord de chaque navire auquel s'applique la partie A du présent Code et pour lequel cette personne a été désignée comme agent de sûreté de la compagnie.
- 1.11 Le plan de sûreté du navire devrait indiquer les mesures de sûreté opérationnelles et physiques que le navire lui-même devrait prendre pour s'assurer qu'il est à tout moment exploité au niveau de sûreté 1. Le plan devrait ainsi indiquer les mesures de sûreté additionnelles ou renforcées que le navire peut lui-même prendre pour passer au niveau de sûreté 2 et être exploité à ce niveau lorsqu'il en reçoit l'ordre. En outre, le plan devrait indiquer les mesures préparatoires que le navire pourrait prendre pour qu'il soit rapidement donné suite aux consignes qu'il pourrait recevoir de ceux qui sont chargés de réagir à un incident ou une menace d'incident de sûreté au niveau de sûreté 3.
- 1.12 Les navires auxquels s'appliquent les prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code sont tenus d'avoir un plan de sûreté approuvé par l'Administration ou en son nom et d'être exploité conformément à ce plan. L'agent de sûreté de la compagnie et l'agent de sûreté du navire devraient veiller à ce que le plan reste pertinent et efficace, et notamment, à ce que des

audits internes soient effectués. Tout amendement à un élément quelconque d'un plan approuvé dont l'Administration a décidé qu'il devait être approuvé, doit faire l'objet d'un nouvel examen et d'une nouvelle approbation avant d'être incorporé dans le plan approuvé et avant son application par le navire.

- 1.13 Le navire doit avoir à bord un Certificat international de sûreté du navire qui indique que le navire satisfait aux prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code. La partie A du présent Code contient des dispositions relatives à la vérification de la conformité du navire avec ces prescriptions et à la délivrance du certificat sur la base d'une vérification initiale, de renouvellement et intermédiaire.
- 1.14 Lorsqu'un navire se trouve dans un port ou se dirige vers un port d'un Gouvernement contractant, ce gouvernement contractant a le droit, en vertu des dispositions de la règle XI-2/9, d'exécuter, à l'égard de ce navire, diverses mesures liées au contrôle et au respect des dispositions. Le navire est soumis aux inspections prévues dans le cadre du contrôle des navires par l'État du port mais ces inspections ne devront normalement pas inclure l'examen du plan de sûreté du navire proprement dit, sauf dans des circonstances particulières. Le navire peut aussi faire l'objet de mesures de contrôle supplémentaires si le Gouvernement contractant exécutant les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions a des raisons de penser que la sûreté du navire ou celle des installations portuaires qu'il a desservies a été compromise.
- 1.15 Le navire est aussi tenu d'avoir à bord des renseignements, susceptibles d'être mis à la disposition des Gouvernements contractants à leur demande, qui indiquent qui est responsable du recrutement du personnel du navire et qui décide des divers aspects relatifs à l'emploi du navire.

### **3.4 OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE**

La compagnie doit veiller à ce que le plan de sûreté du navire contienne un énoncé clair mettant l'accent sur l'autorité du capitaine. La compagnie doit spécifier, dans le plan de sûreté du navire, que le capitaine a le pouvoir et la responsabilité absolus de prendre des décisions concernant la sûreté du navire et de solliciter l'assistance de la compagnie ou de tout Gouvernement contractant, selon que de besoin.

La compagnie doit veiller à ce que l'agent de sûreté de la compagnie, le capitaine et l'agent de sûreté du navire bénéficient de l'appui nécessaire pour s'acquitter de leurs tâches et de leurs responsabilités conformément au chapitre XI-2 et à la présente partie du Code.

## **6. OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE**

### ***Généralités***

- 6.1 En vertu de la règle XI-2/5, la compagnie est tenue de fournir au capitaine du navire des renseignements pour satisfaire aux obligations qui incombent à la compagnie en vertu des dispositions de cette règle. Ces renseignements devraient inclure des éléments tels que :
  - .1 les parties chargées de désigner le personnel de bord, telles que les sociétés de gestion maritime, les agences de recrutement, les entrepreneurs, les concessionnaires, par exemple, les boutiques, les casinos, etc.;
  - .2 les parties chargées de décider de l'emploi du navire, y compris le(s) affréteur(s) à temps ou le(s) affréteur(s) coque nue, ou toute autre partie agissant en cette qualité; et

- .3 dans les cas où le navire est employé en vertu d'une charte-partie, les coordonnées des points de contact de ces parties, y compris les affréteurs à temps ou les affréteurs coque nue.
- 6.2 En vertu des dispositions de la règle XI-2/5, la compagnie doit actualiser ces renseignements au fur et à mesure que des changements surviennent, et les tenir à jour.
- 6.3 Ces renseignements devraient être en anglais, en espagnol ou en français.
- 6.4 En ce qui concerne les navires construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2004, ces renseignements devraient rendre compte de l'état effectif à cette date.
- 6.5 En ce qui concerne les navires construits le 1<sup>er</sup> juillet 2004 ou après cette date, et les navires construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2004 qui étaient hors service le 1<sup>er</sup> juillet 2004, les renseignements fournis devraient remonter à la date d'entrée en service du navire et rendre compte de l'état effectif à cette date.
- 6.6 Après le 1<sup>er</sup> juillet 2004, lorsqu'un navire est retiré du service, les renseignements fournis devraient remonter à la date à laquelle le navire entre à nouveau en service et rendre compte de l'état effectif à cette date.
- 6.7 Il n'est pas nécessaire de conserver à bord les renseignements antérieurement fournis qui ne correspondent pas à l'état effectif à cette date.
- 6.8 Lorsque la responsabilité de l'exploitation du navire est assumée par une autre compagnie, il n'est pas nécessaire de conserver à bord les renseignements concernant la compagnie qui était chargée de l'exploitation du navire.

*D'autres recommandations pertinentes supplémentaires sont énoncées dans les paragraphes 8, 9 et 13.*

### **3.5 Le Navire**

*Le terme « navire », lorsqu'il est employé dans le présent Code, comprend les unités mobiles de forage au large et les engins à grande vitesse, tels que définis à la règle XI-2/1.*

#### **7. SÛRETÉ DU NAVIRE**

- 7.1 Un navire est tenu de prendre des mesures correspondant aux niveaux de sûreté établis par les Gouvernements contractants, comme il est indiqué ci-dessous.
- 7.2 Au niveau de sûreté 1, les activités suivantes doivent être exécutées, par le biais de mesures appropriées, à bord de tous les navires, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code, en vue d'identifier et de prendre des mesures de sauvegarde contre les incidents de sûreté :
  - .1 veiller à l'exécution de toutes les tâches liées à la sûreté du navire;
  - .2 contrôler l'accès au navire;
  - .3 contrôler l'embarquement des personnes et de leurs effets;
  - .4 surveiller les zones d'accès restreint pour s'assurer que seules les personnes autorisées y ont accès;
  - .5 surveiller les zones de pont et les zones au voisinage du navire;
  - .6 superviser la manutention de la cargaison et des provisions de bord; et
  - .7 veiller à ce que le système de communication de sûreté soit rapidement disponible.

- 7.3 Au niveau de sûreté 2, les mesures de protection additionnelles, spécifiées dans le plan de sûreté du navire, doivent être mises en œuvre pour chacune des activités décrites dans la section 7.2, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 7.4 Au niveau de sûreté 3, des mesures de protection spéciales supplémentaires, spécifiées dans le plan de sûreté du navire, doivent être mises en œuvre pour chacune des activités décrites dans la section 7.2, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 7.5 Chaque fois que l'Administration établit un niveau de sûreté 2 ou un niveau de sûreté 3, le navire doit accuser réception des consignes concernant le changement de niveau de sûreté.
- 7.6 Avant d'entrer dans un port ou quand il se trouve dans un port situé sur le territoire d'un Gouvernement contractant qui a établi un niveau de sûreté 2 ou un niveau de sûreté 3, le navire doit accuser réception de cette consigne et confirmer à l'agent de sûreté de l'installation portuaire qu'il a commencé à mettre en œuvre les mesures et procédures appropriées décrites dans le plan de sûreté du navire et dans le cas du niveau de sûreté 3, dans les consignes diffusées par le Gouvernement contractant qui a établi le niveau de sûreté 3. Le navire doit signaler les difficultés éventuelles que pose leur mise en œuvre. Dans ce cas, l'agent de sûreté de l'installation portuaire et l'agent de sûreté du navire doivent rester en liaison et coordonner les mesures appropriées.
- 7.7 Si un navire est tenu par l'Administration d'établir, ou a déjà établi, un niveau de sûreté supérieur à celui qui a été établi pour le port dans lequel il a l'intention d'entrer ou dans lequel il se trouve déjà, ce navire doit en informer, sans tarder, l'autorité compétente du Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située et l'agent de sûreté de l'installation portuaire.
- 7.7.1 Dans ce cas, l'agent de sûreté du navire doit rester en liaison avec l'agent de sûreté de l'installation portuaire et coordonner les mesures appropriées, si nécessaire.
- 7.8 Une Administration qui demande aux navires autorisés à battre son pavillon d'établir un niveau de sûreté 2 ou 3 dans un port d'un autre Gouvernement contractant doit en informer ce gouvernement contractant sans tarder.
- 7.9 Lorsque les Gouvernements contractants établissent des niveaux de sûreté et veillent à ce que des renseignements sur le niveau de sûreté soient fournis aux navires qui sont exploités dans leur mer territoriale ou qui ont fait part de leur intention d'entrer dans leur mer territoriale, ces navires doivent être invités à rester vigilants et à communiquer immédiatement à leur Administration et à tous les États côtiers voisins tous renseignements portés à leur attention qui risqueraient de compromettre la sûreté maritime dans la zone.
- 7.9.1 Lorsqu'il informe ces navires du niveau de sûreté applicable, un Gouvernement contractant doit, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code, informer également ces navires de toute mesure de sûreté qu'ils devraient prendre et, le cas échéant, des mesures qui ont été prises par le Gouvernement contractant pour fournir une protection contre la menace.

### **3.6 L'installation portuaire**

« Installation portuaire » désigne un emplacement, tel que déterminé par le Gouvernement contractant ou par l'autorité désignée, où a lieu l'interface navire/port. Elle comprend les zones telles que les zones de mouillage, les postes d'attente et leurs abords à partir de la mer, selon le cas.

#### **Règle 10 : Prescriptions applicables aux installations portuaires**

- 1 Les installations portuaires doivent satisfaire aux prescriptions pertinentes du présent chapitre et de la partie A du Code ISPS, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS.
- 2 Les Gouvernements contractants ayant sur leur territoire une ou des installations portuaires auxquelles la présente règle s'applique doivent veiller à ce que :
  - .1 des évaluations de la sûreté de l'installation portuaire soient effectuées, revues et approuvées conformément aux dispositions de la partie A du Code ISPS; et
  - .2 des plans de sûreté de l'installation portuaire soient élaborés, revus, approuvés et mis en oeuvre conformément aux dispositions de la partie A du Code ISPS.
- 3 Les Gouvernements contractants doivent spécifier et communiquer les mesures à prendre en considération dans un plan de sûreté de l'installation portuaire eu égard aux divers niveaux de sûreté, notamment lorsque la soumission d'une déclaration de sûreté sera exigée.

#### **14. SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE**

- 14.1 Une installation portuaire est tenue de prendre des mesures correspondant aux niveaux de sûreté établis par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel elle est située. Les mesures et procédures de sûreté doivent être appliquées dans l'installation portuaire de manière à entraîner le minimum de perturbations ou de retards pour les passagers, le navire, le personnel du navire et les visiteurs, les marchandises et les services.
- 14.2 Au niveau de sûreté 1, les activités suivantes doivent être exécutées par le biais de mesures appropriées dans toutes les installations portuaires, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code, en vue d'identifier et de prendre des mesures de sauvegarde contre les incidents de sûreté :
  - .1 veiller à l'exécution de toutes les tâches liées à la sûreté de l'installation portuaire;
  - .2 contrôler l'accès à l'installation portuaire;
  - .3 surveiller l'installation portuaire, y compris la ou les zones de mouillage et d'amarrage;
  - .4 surveiller les zones d'accès restreint pour vérifier que seules les personnes autorisées y ont accès;
  - .5 superviser la manutention de la cargaison;
  - .6 superviser la manutention des provisions de bord; et
  - .7 veiller à ce que le système de communication de sûreté soit rapidement disponible.

- 14.3 Au niveau de sûreté 2, les mesures de protection additionnelles spécifiées dans le plan de sûreté de l'installation portuaire doivent être mises en œuvre pour chacune des activités décrites dans la section 14.2, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 14.4 Au niveau de sûreté 3, les autres mesures spéciales de protection spécifiées dans le plan de sûreté de l'installation portuaire doivent être mises en œuvre pour chacune des activités décrites dans la section 14.2, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 14.4.1 En outre, au niveau de sûreté 3, les installations portuaires sont tenues de suivre et d'exécuter toutes consignes de sûreté spécifiées par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située.
- 14.5 Lorsqu'un agent de sûreté de l'installation portuaire est informé qu'un navire a des difficultés à satisfaire aux prescriptions du chapitre XI-2 ou de la présente partie du Code ou à mettre en œuvre les mesures et procédures appropriées décrites dans le plan de sûreté du navire, et dans le cas du niveau de sûreté 3, à la suite de toutes consignes de sûreté données par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située, l'agent de sûreté de l'installation portuaire et l'agent de sûreté du navire doivent rester en liaison et doivent coordonner les mesures appropriées.
- 14.6 Lorsqu'un agent de sûreté de l'installation portuaire est informé qu'un navire applique un niveau de sûreté supérieur à celui de l'installation portuaire, cet agent le notifie à l'autorité compétente, se met en rapport avec l'agent de sûreté du navire et coordonne les mesures appropriées, si nécessaire.
- 15. ÉVALUATION DE LA SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE
- 15.1 L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire est un élément essentiel qui fait partie intégrante du processus d'établissement et de mise à jour du plan de sûreté de l'installation portuaire.
- 15.2 L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire doit être effectuée par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située. Un Gouvernement contractant peut autoriser un organisme de sûreté reconnu à effectuer l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire d'une installation portuaire particulière située sur son territoire.
- 15.2.1 Si une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire a été effectuée par un organisme de sûreté reconnu, le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située doit passer en revue cette évaluation et l'approuver pour confirmer qu'elle satisfait à la présente section.
- 15.3 Les personnes qui effectuent l'évaluation doivent avoir les qualifications nécessaires pour procéder à une estimation de la sûreté de l'installation portuaire conformément à la présente section, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 15.4 Les évaluations de la sûreté de l'installation portuaire doivent être périodiquement revues et mises à jour, compte tenu des fluctuations de la menace et/ou des changements mineurs affectant l'installation portuaire et doivent toujours être passées en revue et mises à jour lorsque des changements importants sont apportés à l'installation portuaire.

- 15.5 L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire doit comprendre, au moins, les éléments suivants :
- .1 identification et évaluation des infrastructures et biens essentiels qu'il est important de protéger;
  - .2 identification des menaces éventuelles contre les biens et les infrastructures et de leur probabilité de survenance, afin d'établir des mesures de sûreté qui s'imposent, en les classant par ordre de priorité;
  - .3 identification, choix et classement par ordre de priorité des contre-mesures et des changements de procédure ainsi que de leur degré d'efficacité pour réduire la vulnérabilité; et
  - .4 identification des points faibles, y compris les facteurs humains, de l'infrastructure, des politiques et des procédures.
- 15.6 Les Gouvernements contractants peuvent accepter qu'une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire couvre plusieurs installations portuaires à condition que l'exploitant, l'emplacement, l'exploitation, le matériel et la conception de ces installations portuaires soient similaires. Tout Gouvernement contractant qui autorise un arrangement de ce type doit en communiquer les détails à l'Organisation.
- 15.7 Lorsque l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire est achevée, il faut établir un rapport qui comprenne un résumé de la manière dont l'évaluation s'est déroulée, une description de chaque point vulnérable identifié au cours de l'évaluation et une description des contre-mesures permettant de remédier à chaque point vulnérable. Ce rapport doit être protégé contre tout accès ou toute divulgation non autorisés.

## 16. PLAN DE SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

- 16.1 Un plan de sûreté de l'installation portuaire doit être élaboré et tenu à jour, sur la base d'une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire, pour chaque installation portuaire et doit être adapté à l'interface navire/port. Ce plan doit prévoir des dispositions pour les trois niveaux de sûreté qui sont définis dans la présente partie du Code.
- 16.1.1 Sous réserve des dispositions de la section 16.2, un organisme de sûreté reconnu peut préparer le plan de sûreté de l'installation portuaire d'une installation portuaire particulière
- 16.2 Le plan de sûreté de l'installation portuaire doit être approuvé par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située.
- 16.3 Ce plan doit être élaboré compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code et être rédigé dans la langue de travail de l'installation portuaire. Le plan doit comprendre au moins
- .1 les mesures visant à empêcher l'introduction, dans l'installation portuaire ou à bord du navire, d'armes, de substances dangereuses et d'engins destinés à être utilisés contre des personnes, des navires ou des ports et dont la présence n'est pas autorisée;
  - .2 les mesures destinées à empêcher l'accès non autorisé à l'installation portuaire, aux navires amarrés dans l'installation portuaire et aux zones d'accès restreint de l'installation;

- .3 des procédures pour faire face à une menace contre la sûreté ou une atteinte à la sûreté, y compris des dispositions pour maintenir les opérations essentielles de l'installation portuaire ou de l'interface navire/port;
  - .4 des procédures pour donner suite aux consignes de sûreté que le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située pourrait donner au niveau de sûreté 3;
  - .5 des procédures d'évacuation en cas de menace contre la sûreté ou d'atteinte à la sûreté;
  - .6 les tâches du personnel de l'installation auquel sont attribuées des responsabilités en matière de sûreté et celles des autres membres du personnel de l'installation portuaire concernant les aspects liés à la sûreté ;
  - .7 des procédures concernant l'interface avec les activités liés à la sûreté des navires;
  - .8 des procédures concernant l'examen périodique du plan et sa mise à jour;
  - .9 des procédures de notification des incidents de sûreté;
  - .10 l'identification de l'agent de sûreté de l'installation portuaire, y compris les coordonnées où il peut être joint 24 heures sur 24;
  - .11 des mesures visant à garantir la protection des renseignements figurant dans le plan;
  - .12 des mesures destinées à garantir la protection effective de la cargaison et du matériel de manutention de la cargaison dans l'installation portuaire;
  - .13 des procédures d'audit du plan de sûreté de l'installation portuaire;
  - .14 des procédures pour donner suite à une alerte dans le cas où le système d'alerte de sûreté d'un navire se trouvant dans l'installation portuaire a été activé; et
  - .15 des procédures pour faciliter les congés à terre pour le personnel du navire ou les changements de personnel, de même que l'accès des visiteurs au navire, y compris les représentants des services sociaux et des syndicats des gens de mer.
- 16.3.1. Le personnel qui procède aux audits internes des activités liées à la sûreté spécifiées dans le plan ou qui évalue sa mise en œuvre ne doit pas avoir de rapport avec les activités faisant l'objet de l'audit, à moins que cela ne soit pas possible dans la pratique du fait de la taille et de la nature de l'installation portuaire.
- 16.4 Le plan de sûreté de l'installation portuaire peut être combiné avec le plan de sûreté du port ou tout autre plan d'urgence portuaire ou faire partie de tels plans.
- 16.5 Le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située doit décider quelles sont les modifications qui ne doivent pas être apportées au plan de sûreté de l'installation portuaire sans que les amendements pertinents à ce plan soient approuvés par lui.
- 16.6 Le plan peut être conservé sous forme électronique. Dans ce cas, il doit être protégé par des procédures visant à empêcher que ses données soient effacées, détruites ou modifiées sans autorisation.
- 16.7 Le plan doit être protégé contre tout accès ou toute divulgation non autorisés.
- 16.8 Les Gouvernements contractants peuvent accepter qu'un plan de sûreté de l'installation portuaire couvre plusieurs installations portuaires à condition que

l'exploitant, l'emplacement, l'exploitation, le matériel et la conception de ces installations portuaires soient similaires. Tout Gouvernement contractant qui autorise un autre arrangement de ce type doit en communiquer les détails à l'Organisation.

17. AGENT DE SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

17.1 Un agent de sûreté de l'installation portuaire doit être désigné dans chaque installation portuaire. Une personne peut être désignée comme agent de sûreté d'une ou de plusieurs installations portuaires.

17.2 Outre celles qui sont spécifiées dans d'autres sections de la présente partie du Code, les tâches et responsabilités de l'agent de sûreté de l'installation portuaire comprennent, sans toutefois s'y limiter, ce qui suit :

- .1 effectuer une étude de sûreté initiale complète de l'installation portuaire en tenant compte de l'évaluation pertinente de la sûreté de l'installation portuaire;
- .2 veiller à l'élaboration et à la mise à jour du plan de sûreté de l'installation portuaire;
- .3 mettre en œuvre le plan de sûreté de l'installation portuaire et procéder à des exercices à cet effet;
- .4 procéder à des inspections de sûreté régulières de l'installation portuaire pour s'assurer que les mesures de sûreté restent appropriées;
- .5 recommander et incorporer les modifications nécessaires au plan de sûreté de l'installation portuaire pour en rectifier les lacunes et mettre à jour le plan pour tenir compte des changements pertinents affectant l'installation portuaire;
- .6 accroître la prise de conscience de la sûreté et la vigilance du personnel de l'installation portuaire;
- .7 veiller à ce que le personnel responsable de la sûreté de l'installation portuaire ait reçu une formation adéquate;
- .8 faire rapport aux autorités compétentes et tenir un registre des événements qui menacent la sûreté de l'installation portuaire;
- .9 coordonner la mise en œuvre du plan de sûreté de l'installation portuaire avec le ou les agent(s) de sûreté compétent(s) de la compagnie et du navire;
- .10 assurer la coordination avec les services de sûreté, s'il y a lieu;
- .11 s'assurer que les normes applicables au personnel chargé de la sûreté de l'installation portuaire sont respectées;
- .12 s'assurer que le matériel de sûreté est correctement utilisé, mis à l'essai, étalonné et entretenu, s'il y en a; et
- .13 aider l'agent de sûreté du navire à confirmer, sur demande, l'identité des personnes cherchant à monter à bord du navire.

17.3 L'agent de sûreté de l'installation portuaire doit bénéficier de l'appui nécessaire pour s'acquitter des tâches et des responsabilités qui lui sont imposées par le chapitre XI-2 et par la présente partie du Code.

18. FORMATION, EXERCICES ET ENTRAÎNEMENTS EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DES INSTALLATIONS PORTUAIRES
- 18.1 L'agent de sûreté de l'installation portuaire et le personnel compétent chargé de la sûreté de l'installation portuaire doivent avoir des connaissances et avoir reçu une formation, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 18.2 Le personnel des installations portuaires chargé de tâches spécifiques liées à la sûreté doit comprendre les tâches et les responsabilités qui lui incombent à cet égard, telles qu'elles sont décrites dans le plan de sûreté de l'installation portuaire, et il doit avoir des connaissances et des aptitudes suffisantes pour s'acquitter des tâches qui lui sont assignées, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 18.3 Pour garantir l'efficacité de la mise en œuvre du plan de sûreté de l'installation portuaire, des exercices doivent être effectués à des intervalles appropriés compte tenu des types d'opérations effectuées par l'installation portuaire, des changements dans la composition du personnel de l'installation portuaire, du type de navires que dessert l'installation portuaire et autres circonstances pertinentes, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 18.4 L'agent de sûreté de l'installation portuaire doit garantir l'efficacité de la coordination et de la mise en œuvre du plan de sûreté de l'installation portuaire en participant à des entraînements à des intervalles appropriés, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

14. SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

*Les recommandations pertinentes sont énoncées dans les paragraphes 15, 16 et 18.*

15. ÉVALUATION DE LA SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

**Généralités**

- 15.1 L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire (PFSA) peut être effectuée par un organisme de sûreté reconnu (RSO). Toutefois, une PFSA qui a été exécutée ne peut être approuvée que par le Gouvernement contractant pertinent.
- 15.2 Si un Gouvernement contractant fait appel à un organisme de sûreté reconnu pour examiner et vérifier la conformité de la PFSA, ce RSO ne devrait avoir aucun lien avec le RSO qui a procédé ou contribué à l'établissement de cette évaluation.
- 15.3 Une PFSA devrait porter sur les éléments ci-après d'une installation portuaire :
- .1 sûreté physique;
  - .2 intégrité structurelle;
  - .3 systèmes de protection individuelle;
  - .4 procédures générales;
  - .5 systèmes de radio et télécommunications, y compris les systèmes et réseaux informatiques;
  - .6 infrastructure des transports pertinents;
  - .7 services collectifs; et

- .8 autres zones qui, si elles subissent des dommages ou sont utilisées par un observateur illicite, présentent un risque pour les personnes, les biens ou les opérations à l'intérieur de l'installation portuaire.
- 15.4 Les personnes qui participent à une PFSA devraient pouvoir obtenir l'aide d'experts en ce qui concerne :
  - .1 la connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes;
  - .2 la détection et l'identification des armes et des substances et engins dangereux;
  - .3 l'identification, sur une base non discriminatoire, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
  - .4 les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;
  - .5 les méthodes utilisées pour causer un incident de sûreté;
  - .6 les effets des explosifs sur les structures et les services de l'installation portuaire;
  - .7 la sûreté de l'installation portuaire;
  - .8 les pratiques commerciales portuaires;
  - .9 la planification d'urgence, la préparation aux situations d'urgence et les mesures à prendre pour y faire face;
  - .10 les mesures de sûreté physiques, par exemple les clôtures;
  - .11 les systèmes de radio et télécommunications, y compris les systèmes et réseaux informatiques;
  - .12 transport et génie civil; et
  - .13 les opérations des navires et des ports.

***Identification et évaluation des biens et des infrastructures importants qu'il est important de protéger***

- 15.5. L'identification et l'évaluation des biens et des éléments d'infrastructure importants constituent un processus qui permet de déterminer l'importance relative des structures et des aménagements pour le fonctionnement de l'installation portuaire. Ce processus d'identification et d'évaluation est essentiel car il fournit une base permettant de définir des stratégies d'atténuation des effets axées sur les biens et les structures qu'il est plus important de protéger contre un incident de sûreté. Ce processus devrait tenir compte des pertes potentielles en vies humaines, de l'importance économique du port, de sa valeur symbolique et de la présence d'installations de l'État.
- 15.5 L'identification et l'évaluation des biens et des infrastructures devraient permettre de les hiérarchiser en fonction de l'importance relative qu'il y a à les protéger. Le souci primordial devrait être d'éviter des morts ou des blessures. Il est aussi important de déterminer si l'installation portuaire, la structure ou l'installation peut continuer à fonctionner sans le bien et dans quelle mesure il est possible de rétablir rapidement un fonctionnement normal.

- 15.7 Les biens et les infrastructures qu'il devrait être jugé important de protéger peuvent comprendre :
- .1 les accès, les entrées, les abords et les mouillages, les zones de manœuvre et d'accostage;
  - .2 les installations, les terminaux, les zones d'entreposage de la cargaison et le matériel de manutention de la cargaison;
  - .3 les systèmes tels que les réseaux de distribution électrique, les systèmes de radio et télécommunications et les systèmes et réseaux informatiques;
  - .4 les systèmes de gestion du trafic des navires dans le port et les aides à la navigation;
  - .5 les centrales électriques, les circuits de transfert des cargaisons et l'alimentation en eau;
  - .6 les ponts, les voies ferrées, les routes;
  - .7 les navires de servitude des ports, y compris les bateaux-pilotes, les remorqueurs, les allèges, etc.;
  - .8 les équipements et systèmes de sûreté et de surveillance; et
  - .9 les eaux adjacentes à l'installation portuaire.
- 15.8 Il est primordial d'identifier clairement les biens et les infrastructures aux fins d'évaluer les normes de sûreté de l'installation portuaire, établir l'ordre de priorité des mesures de protection et décider comment allouer les ressources pour mieux protéger l'installation portuaire. Ce processus peut obliger à consulter les autorités pertinentes responsables des structures adjacentes à l'installation portuaire qui risqueraient de causer des dommages au sein de l'installation ou d'être utilisées aux fins de causer des dommages à l'installation ou aux fins d'observer illicitement l'installation ou de détourner l'attention.

***Identification des menaces possibles contre les biens et les infrastructures et de leur probabilité de survenance aux fins d'établir des mesures de sûreté en les classant par ordre de priorité***

- 15.9 Il faudrait identifier les actes qui risqueraient de menacer la sûreté des biens et des infrastructures, ainsi que les méthodes de perpétration de ces actes, aux fins d'évaluer la vulnérabilité d'un bien ou d'un emplacement donné vis-à-vis d'un incident de sûreté et de mettre en place, en les classant par ordre de priorité, les mesures de sûreté requises pour la planification et l'allocation des ressources. Pour identifier et évaluer chaque acte potentiel et sa méthode de perpétration, il faudrait tenir compte de divers facteurs, dont les évaluations de la menace par des organismes publics. Les responsables de l'évaluation qui identifient et évaluent les menaces n'ont pas à invoquer les pires scénarios pour fournir des conseils sur la planification et l'allocation des ressources.

15.10 La PFSA devrait inclure une évaluation effectuée en collaboration avec les organismes de sûreté pertinents aux fins de déterminer :

- .1 toutes particularités de l'installation portuaire, y compris le trafic maritime utilisant l'installation, qui font qu'elle risque d'être la cible d'une attaque;
- .2 les conséquences probables d'une attaque contre ou dans l'installation portuaire, en termes de pertes en vies humaines, dommages aux biens, perturbation des activités économiques, y compris la perturbation des systèmes de transport;
- .3 les intentions et les ressources de ceux qui risquent d'organiser une telle attaque; et
- .4 le ou les types possibles d'attaque;

de façon à obtenir une évaluation globale du degré de risque compte tenu duquel des mesures de sûreté doivent être mises au point.

15.11 La PFSA devrait prendre en considération toutes les menaces possibles, lesquelles peuvent inclure les types suivants d'incidents de sûreté :

- .1 détérioration ou destruction de l'installation portuaire ou du navire par engins explosifs, incendie criminel, sabotage ou vandalisme par exemple;
- .2 détournement ou capture du navire ou des personnes à bord;
- .3 manipulation criminelle d'une cargaison, du matériel ou des systèmes essentiels du navire ou des provisions de bord;
- .4 accès ou utilisation non autorisée, y compris la présence de passagers clandestins;
- .5 contrebande d'armes ou de matériel, y compris d'armes de destruction massive;
- .6 utilisation du navire pour transporter les personnes ayant l'intention de causer un incident de sûreté et leur équipement;
- .7 utilisation du navire proprement dit comme arme ou comme moyen de causer des dommages ou une destruction;
- .8 obstruction des entrées du port, écluses, abords, etc.; et
- .9 attaque nucléaire, biologique et chimique.

15.12 Ce processus devrait obliger à consulter les autorités pertinentes responsables des structures adjacentes à l'installation portuaire qui risqueraient de causer des dommages au sein de l'installation ou d'être utilisées aux fins de causer des dommages à l'installation ou aux fins d'observer illicitement l'installation ou de détourner l'attention.

***Identification, sélection et classement par ordre de priorité des contre-mesures et des changements de procédure et efficacité avec laquelle ils peuvent réduire la vulnérabilité***

15.13 L'identification et le classement par ordre de priorité des contre-mesures visent à garantir que les mesures de sûreté les plus efficaces sont employées pour réduire la vulnérabilité d'une installation portuaire ou d'une interface navire/port face aux menaces possibles.

15.14 Les mesures de sûreté devraient être sélectionnées à la lumière de facteurs, tels que leur aptitude à réduire la probabilité de survenance d'une attaque, et devraient être évaluées compte tenu de renseignements qui comprennent :

- .1 des enquêtes, inspections et audits de sûreté;
- .2 des entretiens avec les propriétaires et exploitants de l'installation portuaire et les propriétaires/exploitants des structures adjacentes, s'il y a lieu;
- .3 l'historique des incidents de sûreté; et
- .4 les opérations menées au sein de l'installation portuaire.

### ***Identification des points vulnérables***

15.15 L'identification des points vulnérables des structures physiques, des systèmes de protection du personnel, des procédures et autres éléments qui peuvent donner lieu à un incident de sûreté peut servir à définir des options pour supprimer ou réduire ces points vulnérables. Par exemple, une analyse pourrait révéler des points vulnérables dans les systèmes de sûreté ou les infrastructures non protégées d'une installation portuaire, tels que le système d'approvisionnement en eau, les ponts, etc., auxquels il pourrait être remédié par des mesures physiques comme par exemple, des barrières permanentes, des alarmes, un matériel de surveillance, etc.

15.16 L'identification des points vulnérables devrait inclure un examen de ce qui suit :

- .1 les accès côté-mer et côté-terre à l'installation portuaire et aux navires à quai dans l'installation;
- .2 l'intégrité de la structure des quais, des installations et autres structures connexes;
- .3 les mesures et procédures de sûreté existantes, y compris les systèmes d'identification;
- .4 les mesures et procédures de sûreté existantes concernant les services portuaires et les services collectifs;
- .5 les mesures de protection du matériel de radio et télécommunications, des services portuaires et services collectifs, y compris les systèmes et réseaux informatiques;
- .6 les zones adjacentes qui peuvent être exploitées pendant une attaque ou pour une attaque;
- .7 les accords existants avec des sociétés privées fournissant des services de sûreté couvrant le côté mer/côté terre;
- .8 tous principes contradictoires entre les mesures et procédures de sécurité et de sûreté;
- .9 tout conflit entre les tâches assignées à l'installation portuaire et ses tâches liées à la sûreté;
- .10 toute limitation en matière d'exécution et toute restriction en matière de personnel;
- .11 toute lacune identifiée au cours de la formation et des exercices; et
- .12 toute lacune identifiée pendant les opérations de routine à la suite d'incidents ou d'alertes, de la notification de problèmes liés à la sûreté, de l'exercice de mesures de contrôle, des audits, etc.

## 16. PLAN DE SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

### Généralités

- 16.1 La responsabilité de l'établissement du plan de sûreté de l'installation portuaire (PFSP) incombe à l'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO). Bien que le PFSO ne doive pas nécessairement accomplir personnellement toutes les tâches liées à sa fonction, il est responsable en dernier ressort de l'exécution correcte de ces tâches.
- 16.2 Les PFSP auront chacun un contenu différent suivant les circonstances particulières de l'installation ou des installations portuaires pour lesquelles ils sont conçus. L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire (PFSA) aura permis d'identifier les caractéristiques particulières de l'installation portuaire, de même que les risques potentiels en matière de sûreté, qui ont obligé à désigner un PFSO et à établir un PFSP. Ces caractéristiques, de même que d'autres éléments locaux ou nationaux liés à la sûreté, devront être pris en considération dans le PFSP, lors de sa préparation, et des mesures de sûreté appropriées devront être mises en place en vue de réduire au minimum le risque d'infraction aux mesures de sûreté et les conséquences des risques potentiels. Les Gouvernements contractants peuvent fournir des conseils sur la préparation d'un PFSP et sur son contenu.
- 16.3 Tous les PFSP devraient :
- .1 décrire dans le détail l'organisation de la sûreté de l'installation portuaire;
  - .2 décrire dans le détail les liens de cette organisation avec les autorités compétentes et les systèmes de communications nécessaires pour assurer en permanence le fonctionnement efficace de cette organisation, ainsi que les liens de cette organisation avec, notamment, les navires se trouvant dans le port;
  - .3 décrire dans le détail les mesures de sûreté élémentaires au niveau de sûreté 1, tant opérationnelles que physiques, qui seront en place;
  - .4 décrire dans le détail les mesures de sûreté supplémentaires qui permettront à l'installation portuaire de passer, sans perdre de temps, au niveau de sûreté 2 et, si nécessaire, au niveau de sûreté 3;
  - .5 prévoir des procédures concernant l'examen régulier, ou un audit, du PFSP et sa modification compte tenu de l'expérience ou d'un changement de circonstances; et
  - .6 prévoir des procédures de notification aux points de contact auprès des Gouvernements contractants pertinents.
- 16.4 L'élaboration d'un PFSP efficace devra reposer sur une évaluation approfondie de toutes les questions ayant trait à la sûreté de l'installation portuaire, et en particulier, sur une connaissance approfondie des caractéristiques physiques et opérationnelles de chaque installation portuaire.
- 16.5 Les Gouvernements contractants devraient approuver les PFSP des installations portuaires relevant de leur juridiction. Les Gouvernements contractants devraient élaborer des procédures permettant de déterminer si chaque PFSP reste efficace et ils peuvent exiger que le PFSP soit modifié avant d'être approuvé ou après avoir été approuvé.

Le PFSP devrait indiquer que les comptes rendus d'incidents et de menaces d'incidents de sûreté, d'examens, d'audits, de formation et d'exercices doivent être conservés comme preuves qu'il est satisfait aux prescriptions.

- 16.6 Les mesures de sûreté prévues dans le PFSP devraient être mises en place dans un délai raisonnable après l'approbation du PFSP et le PFSP devrait indiquer la date à laquelle chacune des mesures sera en place. Si la mise en place de ces mesures risque d'être retardée, il faudrait en aviser le Gouvernement contractant responsable de l'approbation du PFSP pour en débattre avec lui et pour décider d'adopter d'autres mesures de sûreté temporaires satisfaisantes qui assurent un degré de sûreté équivalent pendant la période transitoire.
- 16.7 L'emploi d'armes à feu à bord ou à proximité des navires et dans les installations portuaires peut poser des risques particuliers et notables pour la sécurité, en particulier eu égard à certaines substances dangereuses ou potentiellement dangereuses, et devrait être envisagé avec une grande prudence. Au cas où un Gouvernement contractant déciderait qu'il est nécessaire d'employer un personnel armé dans ces zones, ce Gouvernement contractant devrait veiller à ce que ce personnel soit dûment autorisé et formé à l'emploi de ces armes et connaisse les risques spécifiques qui existent dans ces zones en matière de sécurité. Si un Gouvernement contractant autorise l'emploi d'armes à feu, il devrait donner pour leur emploi des consignes de sécurité spécifiques. Le PFSP devrait contenir des recommandations spécifiques en la matière, eu égard en particulier à son application aux navires transportant des marchandises dangereuses ou potentiellement dangereuses.

#### ***Organisation et exécution des tâches liées à la sûreté de l'installation portuaire***

- 16.8 Outre les recommandations énoncées au paragraphe 16.3, le PFSP devrait indiquer les éléments suivants, qui se rapportent à tous les niveaux de sûreté :
- .1 le rôle et la structure de l'organisation de la sûreté de l'installation portuaire;
  - .2 les tâches et responsabilités de l'ensemble du personnel de l'installation portuaire assumant des fonctions liées à la sûreté et la formation qu'ils doivent avoir reçue, ainsi que les mesures nécessaires pour permettre d'évaluer l'efficacité de chaque membre du personnel;
  - .3 les liens de l'organisation de la sûreté de l'installation portuaire avec d'autres autorités nationales ou locales ayant des responsabilités en matière de sûreté;
  - .4 les systèmes de communications prévus pour assurer une communication efficace et continue entre le personnel de l'installation portuaire responsable de la sûreté, les navires se trouvant au port et, lorsqu'il y a lieu, les autorités nationales ou locales ayant des responsabilités en matière de sûreté;
  - .5 les procédures ou mesures de sauvegarde nécessaires pour que ces communications continues soient assurées en permanence;
  - .6 les procédures et les pratiques permettant de protéger les informations confidentielles relatives à la sûreté qui sont détenues sous forme imprimée ou électronique;
  - .7 les procédures nécessaires pour évaluer si les mesures et procédures de sûreté et le matériel de sûreté restent efficaces, y compris les procédures permettant d'identifier et de rectifier les défaillances ou défauts de fonctionnement du matériel;

- .8 les procédures à suivre pour garantir la soumission et l'évaluation des rapports concernant le non-respect éventuel des mesures de sûreté ou les problèmes liés à la sûreté;
  - .9 les procédures relatives à la manutention de la cargaison;
  - .10 les procédures concernant la livraison des provisions de bord;
  - .11 les procédures permettant de tenir et de mettre à jour l'inventaire des marchandises dangereuses et des substances potentiellement dangereuses qui se trouvent dans l'installation portuaire, y compris leur emplacement;
  - .12 les moyens d'alerter les rondes côté mer et les équipes spécialisées dans la fouille et d'obtenir leurs services, y compris pour la recherche d'explosifs et les inspections sous-marines;
  - .13 les procédures permettant d'aider les agents de sûreté du navire à confirmer l'identité des personnes cherchant à monter à bord, sur demande; et
  - .14 les procédures permettant de faciliter le congé à terre du personnel du navire ou les changements de personnel, ainsi que l'accès au navire des visiteurs, y compris des représentants des organismes chargés du bien-être et des conditions de travail des gens de mer.
- 16.9 Le reste du paragraphe 16 porte expressément sur les mesures de sûreté qui pourraient être prises à chaque niveau de sûreté en ce qui concerne :
- .1 l'accès à l'installation portuaire;
  - .2 les zones d'accès restreint à l'intérieur de l'installation portuaire;
  - .3 la manutention de la cargaison;
  - .4 la livraison des provisions de bord;
  - .5 la manutention des bagages non accompagnés; et
  - .6 le contrôle de la sûreté de l'installation portuaire.

#### ***Accès à l'installation portuaire***

- 16.10 Le PFSP devrait indiquer les mesures de sûreté permettant de protéger tous les moyens d'accès à l'installation portuaire qui sont identifiés dans la PFSA.
- 16.11 Pour chacun de ces moyens d'accès, le PFSP devrait identifier l'emplacement approprié où des restrictions ou interdictions d'accès devraient être appliquées à chaque niveau de sûreté. Le PFSP devrait préciser le type de restriction ou d'interdiction à appliquer et les moyens de les faire appliquer.
- 16.12 Le PFSP devrait définir, pour chaque niveau de sûreté, le moyen d'identification requis pour autoriser les personnes à avoir accès à l'installation portuaire ou à rester à l'intérieur de l'installation portuaire sans être questionnées. Il pourrait être nécessaire à cet effet de mettre au point un système approprié d'identification permanente et temporaire, respectivement, pour le personnel de l'installation portuaire et pour les visiteurs. Tout système d'identification devrait, lorsque cela est possible dans la pratique, être coordonné avec celui qui s'applique aux navires qui utilisent régulièrement l'installation portuaire. Les passagers devraient être en mesure de pouvoir prouver leur identité par des cartes d'embarquement, billets, etc., mais ne devraient pas être autorisés à entrer dans des zones d'accès restreint sans supervision.

Le PFSP devrait prévoir des dispositions pour que le système d'identification soit régulièrement mis à jour et que le non-respect des procédures fasse l'objet de mesures disciplinaires.

- 16.13 Les personnes qui refusent ou ne sont pas en mesure d'établir, sur demande, leur identité et/ou de confirmer l'objet de leur visite, devraient se voir refuser l'accès à l'installation portuaire et leur tentative d'accéder à l'installation portuaire devrait être signalée au PFSO et aux autorités nationales ou locales responsables de la sûreté.
- 16.14 Le PFSP devrait spécifier les emplacements où la fouille de personnes et de leurs effets personnels ainsi que des véhicules doit être effectuée. Ces emplacements devraient être abrités afin que la fouille puisse se poursuivre sans interruption quelles que soient les conditions météorologiques régnantes, selon la fréquence spécifiée dans le PFSP. Après avoir été fouillés, les personnes, les effets personnels et les véhicules devraient être acheminés directement vers les zones d'embarquement, d'attente et de chargement des véhicules réglementées.
- 16.15 Le PFSP devrait spécifier des emplacements séparés pour les personnes et leurs effets qui ont été contrôlés et les personnes et leurs effets personnels qui n'ont pas été contrôlés et, si possible, des zones séparées pour les passagers qui embarquent et les passagers qui débarquent, pour le personnel du navire et leurs effets, afin que les personnes qui n'ont pas été contrôlées ne puissent pas entrer en contact avec les personnes qui ont été contrôlées.
- 16.16 Le PFSP devrait déterminer la fréquence des contrôles de l'accès à l'installation portuaire et notamment s'ils doivent être effectués de manière aléatoire ou occasionnelle.

### *Niveau de sûreté 1*

16.17 Au niveau de sûreté 1, le PFSP devrait indiquer les points de contrôle où les mesures de sûreté ci-après peuvent être appliquées :

- .1 zones d'accès restreint qui devraient être délimitées par une clôture ou des barrières d'un type approuvé par le Gouvernement contractant;
- .2 contrôler l'identité de toutes les personnes souhaitant entrer dans l'installation portuaire qui ont un lien avec un navire, et notamment les passagers, le personnel du navire et les visiteurs, ainsi que leurs motifs, en vérifiant par exemple les instructions d'embarquement, les billets des passagers, les cartes d'embarquement, les cartes professionnelles, etc.;
- .3 inspecter les véhicules utilisés par les personnes souhaitant entrer dans l'installation portuaire qui ont un lien avec un navire;
- .4 vérifier l'identité du personnel de l'installation portuaire et des personnes employées à l'intérieur de l'installation portuaire ainsi que de leurs véhicules;
- .5 restreindre l'accès en vue d'exclure les personnes qui ne sont pas employées par l'installation portuaire ou à l'intérieur de celle-ci, si ces personnes ne peuvent pas établir leur identité;
- .6 effectuer une fouille des personnes, des effets personnels, des véhicules et de leur contenu; et
- .7 identifier tous les points d'accès qui, n'étant pas utilisés régulièrement, devraient être fermés et verrouillés en permanence.

16.18 Au niveau de sûreté 1, il devrait être possible de fouiller toutes les personnes souhaitant accéder à l'installation portuaire. La fréquence de ces fouilles, y compris les fouilles aléatoires, devrait être spécifiée dans le PFSP approuvé et devrait être expressément approuvée par le Gouvernement contractant. Les membres du personnel du navire ne devraient pas être appelés à fouiller leurs confrères ou leurs effets personnels, à moins qu'il y ait de sérieuses raisons liées à la sûreté de le faire. Cette inspection doit être conduite d'une façon qui respecte pleinement les droits des personnes et préserve la dignité fondamentale de la personne humaine.

### *Niveau de sûreté 2*

16.19 Au niveau de sûreté 2, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer, lesquelles peuvent consister à :

- .1 affecter du personnel supplémentaire pour garder les points d'accès et les barrières du périmètre de ronde;
- .2 limiter le nombre de points d'accès à l'installation portuaire, en identifiant ceux qui doivent être fermés et les moyens de bien les sécuriser;
- .3 prévoir des moyens pour empêcher tout passage à travers les points d'accès restants, par exemple les barrières de sûreté;
- .4 procéder à des fouilles plus fréquentes des personnes, des effets personnels et des véhicules;
- .5 refuser l'accès aux visiteurs qui ne peuvent pas fournir de justification vérifiable expliquant pourquoi ils souhaitent entrer dans l'installation portuaire; et

- .6 utiliser des patrouilleurs pour renforcer la sûreté côté-mer.

*Niveau de sûreté 3*

16.20 Au niveau de sûreté 3, l'installation portuaire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à un incident ou une menace d'incident de sûreté. Le PFSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par l'installation portuaire, en coopération étroite avec les responsables et avec les navires se trouvant dans l'installation portuaire. Ces mesures pourraient consister à :

- .1 interdire temporairement l'accès à tout ou partie de l'installation portuaire;
- .2 accorder l'accès uniquement aux personnes chargées de réagir à un incident ou à une menace d'incident de sûreté;
- .3 suspendre les déplacements de piétons ou de véhicules dans tout ou partie de l'installation portuaire;
- .4 augmenter la fréquence des rondes de sûreté à l'intérieur de l'installation portuaire, s'il y a lieu;
- .5 suspendre les opérations portuaires à l'intérieur de tout ou partie de l'installation portuaire;
- .6 diriger les mouvements de navires par rapport à tout ou partie de l'installation portuaire; et
- .7 évacuer tout ou partie de l'installation portuaire.

***Zones d'accès restreint à l'intérieur de l'installation portuaire***

16.21 Le PFSP devrait identifier les zones d'accès restreint à établir à l'intérieur de l'installation portuaire, spécifier leur étendue, les périodes pendant lesquelles elles s'appliquent, les mesures de sûreté à prendre pour contrôler l'accès à ces zones ainsi que les activités à l'intérieur de ces zones. Il faudrait également prévoir, dans des circonstances appropriées, des mesures pour assurer le ratissage de sûreté des zones temporaires d'accès restreint avant et après l'établissement de telles zones. Les zones d'accès restreint ont pour objet de :

- .1 protéger les passagers, le personnel du navire, le personnel de l'installation portuaire et les visiteurs, y compris les visiteurs qui ont un lien avec un navire;
- .2 protéger l'installation portuaire;
- .3 protéger les navires qui utilisent l'installation portuaire ou qui la desservent;
- .4 protéger les zones de sûreté sensibles à l'intérieur de l'installation portuaire;
- .5 protéger les équipements et systèmes de sûreté et de surveillance; et
- .6 protéger la cargaison et les provisions de bord contre toute manipulation criminelle.

16.22 Le PFSP devrait garantir la mise en place de toutes les mesures de sûreté clairement définies dans toutes les zones d'accès restreint pour contrôler :

- .1 l'accès par des personnes;
- .2 l'entrée, le stationnement, le chargement et le déchargement des véhicules;
- .3 le mouvement et l'entreposage des cargaisons et des provisions de bord; et
- .4 les bagages ou effets personnels non accompagnés.

16.23 Le PFSP devrait prévoir que toutes les zones d'accès restreint soient clairement signalées de manière à indiquer que l'accès à ces zones est restreint et que la présence de personnes non autorisées dans ces zones constitue une infraction aux mesures de sûreté.

16.24 Lorsque des dispositifs automatiques de détection d'intrusion sont installés, ils devraient alerter un centre de contrôle qui puisse réagir au déclenchement de l'alarme.

16.25 Les zones d'accès restreint peuvent comprendre :

- .1 les zones côté quai et côté mer adjacentes au navire;
- .2 les zones d'embarquement et de débarquement, les zones d'attente et de contrôle des passagers et du personnel du navire, y compris les points de fouille;
- .3 les zones où ont lieu les opérations de chargement, de déchargement ou d'entreposage des cargaisons et des provisions de bord;
- .4 les endroits où sont détenus les renseignements sensibles du point de vue de la sûreté, y compris les documents relatifs aux cargaisons;
- .5 les zones où sont stockées des marchandises dangereuses et des substances potentiellement dangereuses;
- .6 les postes de contrôle du système de gestion du trafic maritime, les centres de contrôle des aides à la navigation et du port, y compris les salles de contrôle des systèmes de surveillance et de sûreté;
- .7 les zones où se trouvent les équipements de surveillance et de sûreté;
- .8 les installations de radio et télécommunications, d'alimentation en électricité, de distribution de l'eau et autres services collectifs; et
- .9 tout autre endroit de l'installation portuaire auquel l'accès par des navires, des véhicules et des personnes devrait être restreint.

16.26 L'application des mesures de sûreté peut être élargie, avec l'accord des autorités compétentes, de manière à restreindre l'accès non autorisé à des structures depuis lesquelles l'installation portuaire peut être observée.

#### *Niveau de sûreté 1*

16.27 Au niveau de sûreté 1, le PFSP devrait indiquer les mesures de sûreté à appliquer aux zones d'accès restreint, qui peuvent comprendre :

- .1 l'installation de barrières permanentes ou temporaires autour de la zone d'accès restreint qui soient d'un type jugé acceptable par le Gouvernement contractant;
- .2 prévoir des points d'accès où l'accès puisse être contrôlé par des gardes, lorsqu'ils sont en service, et qui puissent être efficacement verrouillés ou barrés, lorsqu'ils ne sont pas utilisés;
- .3 délivrer des laissez-passer, que les personnes soient tenues de montrer pour indiquer qu'elles ont le droit de se trouver dans la zone d'accès restreint;
- .4 marquer clairement les véhicules qui sont autorisés à entrer dans les zones d'accès restreint;
- .5 prévoir des gardes et des rondes;

- .6 installer des dispositifs automatiques de détection d'intrusion ou des équipements ou systèmes de surveillance pour détecter tout accès non autorisé à une zone d'accès restreint ou tout mouvement à l'intérieur d'une telle zone; et
- .7 contrôler le mouvement des navires au voisinage des navires qui utilisent l'installation portuaire.

#### *Niveau de sûreté 2*

- 16.28 Au niveau de sûreté 2, le PFSP devrait prévoir d'accroître la fréquence et le degré de surveillance des zones d'accès restreint et de renforcer le contrôle de l'accès à ces zones. Le PFSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer, lesquelles peuvent consister à :
- .1 renforcer l'efficacité des barrières ou clôtures entourant les zones d'accès restreint et notamment, recourir à des rondes ou utiliser des dispositifs automatiques de détection d'intrusion;
  - .2 réduire le nombre des points d'accès aux zones d'accès restreint et renforcer les contrôles appliqués aux autres points d'accès;
  - .3 restreindre le stationnement à côté des navires à quai;
  - .4 restreindre encore davantage l'accès aux zones d'accès restreint ainsi que les mouvements et l'entreposage à l'intérieur de ces zones.
  - .5 utiliser du matériel de surveillance enregistrant et contrôlé en permanence;
  - .6 accroître le nombre et la fréquence des rondes, y compris les rondes côté mer le long du périmètre délimitant les zones d'accès restreint ainsi qu'à l'intérieur de ces zones;
  - .7 restreindre l'accès à des zones prédéterminées adjacentes aux zones d'accès restreint; et
  - .8 faire respecter les restrictions d'accès aux eaux adjacentes aux navires utilisant l'installation portuaire qui sont imposées aux embarcations non autorisées.

#### *Niveau de sûreté 3*

- 16.29 Au niveau de sûreté 3, l'installation portuaire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou la menace d'incident de sûreté. Le PFSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par l'installation portuaire, en coopération étroite avec les responsables et les navires se trouvant dans l'installation portuaire. Ces mesures pourraient consister à :
- .1 établir des zones d'accès restreint supplémentaires à l'intérieur de l'installation portuaire, à proximité du lieu de l'incident de sûreté ou du lieu présumé de la menace contre la sûreté, auxquelles l'accès est interdit; et
  - .2 préparer les opérations de fouille des zones d'accès restreint dans le cadre de la fouille de tout ou partie de l'installation portuaire.

### ***Manutention de la cargaison***

16.30 Les mesures de sûreté relatives à la manutention de la cargaison devraient permettre de :

- .1 empêcher toute manipulation criminelle; et
- .2 empêcher qu'une cargaison dont le transport n'est pas prévu soit acceptée et entreposée à l'intérieur de l'installation portuaire.

16.31 Les mesures de sûreté devraient comporter des procédures de contrôle de l'inventaire aux points d'accès à l'installation portuaire. Lorsque la cargaison se trouve à l'intérieur de l'installation portuaire, elle devrait pouvoir être identifiée comme ayant été contrôlée et acceptée en vue de son chargement sur un navire ou de son entreposage temporaire dans une zone d'accès restreint en attendant le chargement. Il pourrait être opportun d'imposer des restrictions à l'entrée des cargaisons dans l'installation portuaire, lorsque la date de chargement n'est pas confirmée.

#### *Niveau de sûreté 1*

16.32 Au niveau de sûreté 1, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer pendant la manutention de la cargaison, lesquelles peuvent consister à :

- .1 procéder à des inspections régulières de la cargaison, des engins de transport et des zones d'entreposage de la cargaison à l'intérieur de l'installation portuaire avant et pendant les opérations de manutention de la cargaison;
- .2 vérifier que la cargaison entrant dans l'installation portuaire correspond à la note de livraison ou à la documentation équivalente concernant la cargaison;
- .3 fouiller les véhicules; et
- .4 vérifier les scellés et autres méthodes utilisées pour empêcher toute manipulation criminelle lors de l'entrée de la cargaison dans l'installation portuaire ou de son entreposage à l'intérieur de l'installation.

16.33 L'inspection de la cargaison peut être effectuée par l'un ou l'autre ou tous les moyens ci après :

- .1 examen visuel et physique; et
- .2 utilisation de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens.

16.34 En cas de mouvements réguliers ou répétés de la cargaison, l'agent de sûreté de la compagnie (CSO) ou l'agent de sûreté du navire (SSO) peut, en consultation avec l'installation portuaire, conclure des arrangements avec les expéditeurs ou autres personnes responsables de cette cargaison portant sur le contrôle hors site, l'apposition de scellés, la programmation des mouvements, la documentation à l'appui, etc. Ces arrangements devraient être communiqués au PFSO intéressé et approuvé par lui.

#### *Niveau de sûreté 2*

16.35 Au niveau de sûreté 2, la PFSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer pendant la manutention de la cargaison pour renforcer le contrôle; ces mesures peuvent comprendre :

- .1 une inspection détaillée de la cargaison, des engins de transport et des zones d'entreposage de la cargaison à l'intérieur de l'installation portuaire;

- .2 des contrôles plus poussés, selon qu'il convient, pour s'assurer que seule la cargaison, accompagnée des documents requis, entre dans l'installation portuaire, y est entreposée temporairement et est chargée ensuite sur le navire;
- .3 une fouille plus poussée des véhicules; et
- .4 une vérification plus fréquente et plus détaillée des scellés ou autres méthodes utilisées pour empêcher toute manipulation criminelle.

16.36 L'inspection détaillée de la cargaison peut être effectuée par l'un ou l'autre ou tous les moyens ci-après :

- .1 inspections plus fréquentes et plus détaillées de la cargaison, des engins de transport et des zones d'entreposage de la cargaison à l'intérieur de l'installation portuaire (examen visuel et physique);
- .2 utilisation plus fréquente de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens; et
- .3 coordination des mesures de sûreté renforcées avec l'expéditeur ou autre partie responsable en sus des accords et procédures établis.

#### *Niveau de sûreté 3*

16.37 Au niveau de sûreté 3, l'installation portuaire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou à la menace d'incident de sûreté. Le PFSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par l'installation portuaire, en coopération étroite avec les responsables et les navires se trouvant dans l'installation portuaire. Ces mesures pourraient comprendre :

- .1 une restriction ou une suspension des mouvements de la cargaison ou des opérations liées à la cargaison, dans l'ensemble ou dans une partie de l'installation portuaire ou à bord d'un navire donné; et
- .2 une vérification de l'inventaire des marchandises dangereuses et des substances potentiellement dangereuses se trouvant à l'intérieur de l'installation portuaire, et leur emplacement.

#### *Livraison des provisions de bord*

16.38 Les mesures de sûreté concernant la livraison des provisions de bord devraient consister à :

- .1 vérifier les provisions de bord et l'intégrité des emballages;
- .2 empêcher que les provisions de bord soient acceptées sans inspection;
- .3 empêcher toute manipulation criminelle;
- .4 empêcher que les provisions de bord soient acceptées si elles n'ont pas été commandées;
- .5 faire fouiller le véhicule de livraison; et
- .6 escorter les véhicules de livraison à l'intérieur de l'installation portuaire.

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

### *Niveau de sûreté 1*

16.40 Au niveau de sûreté 1, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer pour contrôler la livraison des provisions de bord. Ces mesures peuvent comprendre :

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

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

- .1 examen visuel et physique; et
- .2 utilisation de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens.

### *Niveau de sûreté 2*

16.42 Au niveau de sûreté 2, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer pour renforcer le contrôle de la livraison des provisions de bord. Ces mesures peuvent comprendre :

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

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

- .1 fouille plus fréquente et plus détaillée des véhicules de livraison;
- .2 utilisation plus fréquente de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens; et
- .3 restriction ou interdiction imposée à l'entrée des provisions de bord si elles ne doivent pas quitter l'installation portuaire dans un délai spécifié.

### *Niveau de sûreté 3*

16.44 Au niveau de sûreté 3, l'installation portuaire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou à la menace d'incident de sûreté. Le PFSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par l'installation portuaire, en coopération étroite avec les responsables et les navires se trouvant dans l'installation portuaire. Ces mesures peuvent comprendre les préparatifs en vue de restreindre ou de suspendre la livraison des provisions de bord dans tout ou partie de l'installation portuaire.

### ***Manutention des bagages non accompagnés***

16.45 Le PFSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer pour vérifier que les bagages non accompagnés (c'est-à-dire les bagages, y compris les effets personnels, qui ne sont pas avec le passager ou le membre du personnel du navire au point d'inspection ou de fouille) sont identifiés et sont inspectés par imagerie, y compris fouillés, avant d'être admis dans l'installation portuaire et, en fonction des arrangements prévus pour l'entreposage, avant d'être transférés entre l'installation portuaire et le navire. Il n'est pas prévu que ces bagages fassent l'objet d'une inspection par imagerie à la fois à bord du navire et dans l'installation portuaire et au cas où les deux sont dotés d'équipements appropriés, la responsabilité de l'inspection par imagerie devrait incomber à l'installation portuaire. Une coopération étroite avec le navire est essentielle et des mesures devraient être prises pour garantir que les bagages non accompagnés sont manutentionnés en toute sûreté après l'inspection par imagerie.

#### *Niveau de sûreté 1*

16.46 Au niveau de sûreté 1, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer lors de la manutention des bagages non accompagnés afin que jusqu'à 100 % des bagages non accompagnés soient soumis à une inspection par imagerie ou une fouille, notamment au moyen d'un appareil d'imagerie par rayons X.

#### *Niveau de sûreté 2*

16.47 Au niveau de sûreté 2, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer lors de la manutention des bagages non accompagnés, dont 100 % devraient être soumis à un contrôle radioscopique.

#### *Niveau de sûreté 3*

16.48 Au niveau de sûreté 3, l'installation portuaire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou à la menace d'incident de sûreté. Le PFSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par l'installation portuaire, en coopération étroite avec les responsables et les navires se trouvant dans l'installation portuaire. Ces mesures peuvent consister à :

- .1 soumettre les bagages non accompagnés à une inspection par imagerie plus détaillée, en effectuant par exemple un contrôle radioscopique sous au moins deux angles différents;
- .2 se préparer à restreindre ou suspendre les opérations de manutention des bagages non accompagnés; et
- .3 refuser d'accepter des bagages non accompagnés dans l'installation portuaire.

### *Surveillance de la sûreté de l'installation portuaire*

16.49 L'organisation de la sûreté de l'installation portuaire devrait être dotée de moyens permettant de surveiller l'installation portuaire et ses proches abords, à terre et sur l'eau, en permanence, y compris pendant la nuit et les périodes de visibilité réduite, ainsi que les zones d'accès restreint situées à l'intérieur de l'installation portuaire, les navires se trouvant dans l'installation portuaire et les zones autour des navires. Ces moyens de surveillance peuvent comprendre le recours à :

- .1 des dispositifs d'éclairage;
- .2 des gardes chargés de la sûreté, y compris des rondes à pied, motorisées et sur l'eau; et
- .3 des dispositifs automatiques de détection d'intrusion et des équipements de surveillance.

16.50 Lorsqu'ils sont utilisés, les dispositifs automatiques de détection d'intrusion devraient déclencher une alarme sonore et/ou visuelle à un emplacement gardé ou surveillé en permanence.

16.51 Le PFSP devrait spécifier les procédures et les équipements nécessaires à chaque niveau de sûreté ainsi que les moyens de garantir que les équipements de surveillance pourront fonctionner en permanence, compte tenu des effets éventuels des conditions météorologiques ou des coupures de courant.

#### *Niveau de sûreté 1*

16.52 Au niveau de sûreté 1, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer qui peuvent consister en une combinaison de moyens d'éclairage, de gardes chargés de la sûreté ou d'équipements de sûreté et de surveillance permettant au personnel chargé de la sûreté de l'installation portuaire :

- .1 d'observer le secteur de l'installation portuaire en général, y compris les accès depuis la terre et l'eau;
- .2 d'observer les points d'accès, les barrières et les zones d'accès restreint; et
- .3 de surveiller les zones et les mouvements autour des navires qui utilisent l'installation portuaire, y compris de faire augmenter l'éclairage fourni par le navire lui-même.

#### *Niveau de sûreté 2*

16.53 Au niveau de sûreté 2, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer pour renforcer les moyens de contrôle et de surveillance. Ces mesures peuvent consister à :

- .1 accroître la couverture et l'intensité de l'éclairage ou l'utilisation des équipements de surveillance, y compris la fourniture d'un éclairage et d'une surveillance supplémentaires;
- .2 accroître la fréquence des rondes à pied, motorisées ou sur l'eau; et
- .3 affecter du personnel de sûreté supplémentaire pour procéder à la surveillance et aux rondes.

### *Niveau de sûreté 3*

16.54 Au niveau de sûreté 3, l'installation portuaire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à un incident ou une menace d'incident de sûreté. Le PFSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par l'installation portuaire, en coopération étroite avec les responsables et les navires se trouvant dans l'installation portuaire. Ces mesures peuvent consister à :

- .1 allumer l'ensemble de l'éclairage à l'intérieur de la zone portuaire ou éclairer la zone autour de l'installation;
- .2 brancher l'ensemble des équipements de surveillance capables d'enregistrer les activités à l'intérieur ou à proximité de l'installation portuaire; et
- .3 prolonger au maximum la durée pendant laquelle les équipements de surveillance peuvent continuer à enregistrer.

### *Différence des niveaux de sûreté*

16.55 Le PFSP devrait spécifier les procédures et les mesures de sûreté que l'installation portuaire pourrait adopter si elle appliquait un niveau de sûreté inférieur à celui qui s'applique à un navire.

### *Activités qui ne sont pas visées par le Code*

16.56 Le PFSP devrait spécifier les procédures et les mesures de sûreté que l'installation portuaire devrait appliquer en cas d'interface :

- .1 avec un navire qui se trouve dans le port d'un État qui n'est pas un Gouvernement contractant;
- .2 avec un navire auquel le présent Code ne s'applique pas; et
- .3 avec des plates-formes fixes ou flottantes ou des unités mobiles de forage au large en station.

### *Déclarations de sûreté*

16.57 Le PFSP devrait déterminer les procédures à suivre lorsque, sur les instructions du Gouvernement contractant, le PFSO demande une déclaration de sûreté, ou lorsqu'une déclaration de sûreté est demandée par un navire.

### *Audit, révision et amendement*

16.58 Le PFSP devrait indiquer comment le PFSO a l'intention de vérifier le maintien de l'efficacité du PFSP et la procédure à suivre pour examiner, mettre à jour ou modifier le PFSP.

16.59 Le PFSP devrait être révisé si le PFSO le juge nécessaire. En outre, il devrait être révisé :

- .1 si la PFSA concernant l'installation portuaire est modifiée;
- .2 si à la suite d'un audit indépendant du PFSP ou de la vérification, par le Gouvernement contractant, de l'organisation de la sûreté de l'installation portuaire, des lacunes sont identifiées ou la pertinence d'un élément important du PFSP approuvé est mise en question;
- .3 à la suite d'un incident ou d'une menace d'incident de sûreté mettant en cause l'installation portuaire; et

- .4 à la suite d'un changement de propriété ou de gestion de l'installation portuaire.
- 16.60 Le PFSP peut recommander que des amendements appropriés soient apportés au plan approuvé à la suite de toute révision du plan. Les amendements au PFSP concernant :
- .1 des changements proposés qui pourraient modifier fondamentalement l'approche adoptée pour garantir la sûreté de l'installation portuaire; et
  - .2 la suppression, la modification ou le remplacement des barrières permanentes, des équipements et systèmes de sûreté de surveillance, etc., qui étaient précédemment jugés essentiels pour garantir la sûreté de l'installation portuaire;
- devraient être soumis au Gouvernement contractant qui a approuvé le PFSP initial aux fins d'examen et d'approbation. Cette approbation peut être donnée par le Gouvernement contractant, ou en son nom, avec ou sans modification des changements proposés. Lors de l'approbation du PFSP, le Gouvernement contractant devrait indiquer quelles sont les modifications de procédure ou physiques qui doivent lui être soumises pour approbation.

#### ***Approbation des plans de sûreté des installations portuaires***

- 16.61 Les PFSP doivent être approuvés par le Gouvernement contractant compétent; qui devrait prévoir des procédures appropriées concernant :
- .1 la soumission des PFSP;
  - .2 l'examen des PFSP;
  - .3 l'approbation des PFSP, avec ou sans modification;
  - .4 l'examen des modifications soumises après l'approbation; et
  - .5 les inspections ou les audits permettant de vérifier que le PFSP approuvé reste pertinent.

*À tous les stades, des dispositions devraient être prises pour garantir le caractère confidentiel du contenu du PFSP.*

#### ***Déclaration de conformité de l'installation portuaire***

- 16.62 Le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située peut délivrer une déclaration de conformité de l'installation portuaire appropriée (SoCPF) indiquant :
- .1 l'installation portuaire;
  - .2 que l'installation portuaire satisfait aux dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du Code;
  - .3 la période de validité de la SoCPF, qui devrait être spécifiée par les Gouvernements contractants mais ne devrait pas dépasser cinq ans; et
  - .4 les dispositions établies en conséquence pour la vérification par le Gouvernement contractant et la confirmation que ces dispositions ont été appliquées.
- 16.63 La déclaration de conformité d'une installation portuaire devrait être établie suivant le modèle figurant à l'appendice à la présente partie du Code. Si la

langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le Gouvernement contractant peut, s'il le juge approprié, inclure une traduction dans l'une de ces langues.

## 17. AGENT DE SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

### **Généralités**

17.1 Dans les cas exceptionnels où l'agent de sûreté du navire se pose des questions quant à la validité des documents d'identification des personnes qui souhaitent monter à bord du navire pour des raisons officielles, l'agent de sûreté de l'installation portuaire devrait lui prêter assistance.

17.2 L'agent de sûreté de l'installation portuaire ne devrait pas être chargé de la confirmation de routine de l'identité des personnes souhaitant monter à bord du navire.

*D'autres recommandations pertinentes supplémentaires sont énoncées dans les paragraphes 15, 16 et 18.*

## 18. FORMATION, EXERCICES ET ENTRAÎNEMENTS EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DES INTALLATIONS PORTUAIRES

### **Formation**

18.1 L'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO) devrait avoir des connaissances et recevoir une formation dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient :

- .1 administration de la sûreté;
- .2 conventions, recommandations, recueils de règles et codes internationaux pertinents;
- .3 législation et réglementation nationales pertinentes;
- .4 responsabilités et fonctions des autres organismes de sûreté;
- .5 méthodologie de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire;
- .6 méthodes de visite et d'inspection de la sûreté du navire et de l'installation portuaire;
- .7 opérations des navires et des ports et conditions de ces opérations;
- .8 mesures de sûreté appliquées à bord du navire et dans l'installation portuaire;
- .9 préparation, intervention et planification d'urgence;
- .10 techniques d'enseignement pour la formation en matière de sûreté, y compris les mesures et procédures de sûreté;
- .11 traitement des informations confidentielles relatives à la sûreté et communications liées à la sûreté;
- .12 connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes;
- .13 identification et détection des armes et des substances et engins dangereux;
- .14 identification, sur une base non discriminatoire, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
- .15 techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;

- .16 équipements et systèmes de sûreté et leurs limites d'utilisation;
  - .17 méthodes à suivre pour les audits, les inspections, les contrôles et la surveillance;
  - .18 méthodes de fouille physique et d'inspection non intrusive;
  - .19 exercices et entraînements en matière de sûreté, y compris les exercices et entraînements avec les navires; et
  - .20 évaluation des exercices et entraînements en matière de sûreté.
- 18.2 Le personnel de l'installation portuaire chargé de tâches spécifiques en matière de sûreté devrait avoir des connaissances et recevoir une formation dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient :
- .1 connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes;
  - .2 identification et détection des armes et des substances et engins dangereux;
  - .3 identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
  - .4 techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;
  - .5 encadrement des passagers et techniques de contrôle;
  - .6 communications liées à la sûreté;
  - .7 fonctionnement des équipements et systèmes de sûreté;
  - .8 mise à l'essai, étalonnage et maintenance des équipements et systèmes de sûreté;
  - .9 techniques d'inspection, de contrôle et de surveillance; et
  - .10 méthodes de fouille physique des personnes, des effets personnels, des bagages, de la cargaison et des provisions de bord.
- 18.3 Tous les autres membres du personnel de l'installation portuaire devraient connaître les dispositions du PSFP et être familiarisés avec elles dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient :
- .1 signification et implications des différents niveaux de sûreté;
  - .2 identification et détection des armes et des substances et engins dangereux;
  - .3 identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté; et
  - .4 techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté.

#### ***Exercices et entraînements***

- 18.4 Les exercices et entraînements visent à garantir que le personnel de l'installation portuaire est compétent pour s'acquitter de toutes les tâches qui lui sont confiées en matière de sûreté à tous les niveaux de sûreté et pour identifier toute défaillance du système de sûreté qu'il est nécessaire de rectifier.
- 18.5 Pour garantir l'efficacité de la mise en œuvre des dispositions du plan de sûreté de l'installation portuaire, des exercices devraient être effectués au moins une fois tous les trois mois, à moins que des circonstances particulières exigent qu'il en soit autrement. Ces exercices devraient porter sur des éléments

individuels du plan, tels que les menaces pour la sûreté énumérées au paragraphe 15.11.

- 18.6 Divers types d'exercices, qui peuvent comprendre la participation d'agents de sûreté d'installations portuaires, avec celle d'agents d'autorités compétentes des Gouvernements contractants, d'agents de sûreté de compagnies ou d'agents de sûreté de navires, s'ils sont disponibles, devraient être effectués au moins une fois chaque année civile, l'intervalle entre les exercices ne dépassant pas 18 mois. Les demandes de participation d'agents de sûreté de compagnies ou d'agents de sûreté de navires à l'exercice commun devraient tenir compte des conséquences possibles pour le navire du point de vue de la sûreté et du travail. Ces exercices devraient tester les communications, la coordination, la disponibilité des ressources et l'intervention. Ces exercices peuvent :
- .1 être menés en vraie grandeur ou en milieu réel;
  - .2 consister en une simulation théorique ou un séminaire; ou
  - .3 être combinés avec d'autres exercices, tels que des exercices d'intervention d'urgence ou d'autres exercices de l'autorité de l'État du port.

#### Agent de sûreté de la compagnie

*« Agent de sûreté de la compagnie » désigne la personne désignée par la compagnie pour garantir qu'une évaluation de la sûreté du navire est effectuée, qu'un plan de sûreté du navire est établi, est soumis pour approbation et est ensuite appliqué et tenu à jour, et pour assurer la liaison avec l'agent de sûreté de l'installation portuaire et l'agent de sûreté du navire. Les recommandations pertinentes sont énoncées dans les paragraphes 8, 9 et 13.*

#### ***Évaluation de la sûreté***

- 8.1 L'agent de sûreté de la compagnie (CSO) est chargé de veiller à ce qu'une évaluation de la sûreté du navire (SSA) soit effectuée pour chacun des navires de la flotte de la compagnie qui est tenu de satisfaire aux dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code pour lesquelles le CSO est responsable. Bien que le CSO ne doive pas nécessairement accomplir personnellement toutes les tâches liées à sa position, il est responsable en dernier ressort de l'exécution correcte de ces tâches.
- 8.2 Avant d'entreprendre l'évaluation de la sûreté du navire, le CSO devrait veiller à ce qu'il soit tiré parti des renseignements disponibles sur l'évaluation de la menace dans les ports où le navire fera escale ou dans lesquels des passagers embarqueront ou débarqueront, ainsi que sur les installations portuaires et leurs mesures de protection. Le CSO devrait étudier les rapports antérieurs sur des besoins similaires en matière de sûreté. Lorsque cela est possible, le CSO devrait rencontrer les personnes compétentes à bord du navire et dans les installations portuaires afin de discuter de l'objet et de la méthodologie de l'évaluation. Le CSO devrait suivre les indications spécifiques données par les Gouvernements contractants.

- 8.5 Le CSO devrait obtenir et consigner les renseignements requis pour mener à bien une évaluation, concernant notamment :
- .1 l'agencement général du navire;
  - .2 l'emplacement des zones dont l'accès devrait être restreint, telles que la passerelle de navigation, les locaux de machines de la catégorie A et autres postes de sécurité tels que définis au chapitre II-2, etc.;
  - .3 l'emplacement et les fonctions de chaque point d'accès effectif ou potentiel au navire;
  - .4 les changements de marée susceptibles d'avoir une incidence sur la vulnérabilité ou la sûreté du navire;
  - .5 les espaces à cargaison et les arrangements en matière d'arrimage,
  - .6 les emplacements où les provisions de bord et le matériel essentiel d'entretien sont entreposés;
  - .7 les emplacements où les bagages non accompagnés sont entreposés;
  - .8 le matériel de secours et de réserve disponible pour assurer les services essentiels;
  - .9 les effectifs du navire, toute tâche existante liée à la sûreté et les pratiques de la compagnie qui sont en vigueur concernant la formation;
  - .10 les équipements de sûreté et de sécurité existants pour protéger les passagers et le personnel du navire,
  - .11 les échappées et les voies d'évacuation ainsi que les postes de rassemblement qui doivent être préservés pour garantir l'évacuation d'urgence du navire en bon ordre et en toute sécurité;
  - .12 les accords en vigueur avec des sociétés privées qui fournissent des services de sûreté navire/côté mer; et
  - .13 les mesures et procédures liées à la sûreté en vigueur, y compris les procédures d'inspection et de contrôle, les systèmes d'identification, les équipements de surveillance et de contrôle, les documents d'identification du personnel et les systèmes de communications, d'alarme, d'éclairage, de contrôle de l'accès et autres systèmes appropriés.
- 8.11 Le CSO et le SSO devraient toujours avoir à l'esprit les effets que les mesures de sûreté peuvent avoir sur le personnel du navire qui reste à bord du navire pendant de longues périodes. Lors de l'établissement des mesures de sûreté, il faudrait prêter une attention spéciale à l'agrément, au confort et à l'intimité du personnel du navire et à sa capacité à maintenir son efficacité pendant de longues périodes.

### ***Généralités***

*L'agent de sûreté de la compagnie (CSO) est chargé de veiller à ce qu'un plan de sûreté du navire (SSP) soit établi et soumis pour approbation. Le contenu de chaque SSP devrait varier en fonction du navire particulier pour lequel il a été conçu. L'évaluation de la sûreté du navire aura permis d'identifier les caractéristiques particulières du navire et les menaces et vulnérabilités potentielles. Lors de l'élaboration du SSP, il faudra examiner minutieusement*

*ces caractéristiques. Les Administrations peuvent fournir des conseils sur l'élaboration et le contenu d'un SSP.*

- 9.5 Le CSO et l'agent de sûreté du navire (SSO) devraient élaborer des procédures pour :
  - .1 déterminer si le SSP reste efficace; et
  - .2 élaborer les modifications qu'il pourrait être nécessaire d'apporter au plan après son approbation.

### **Formation**

- 13.1 L'agent de sûreté de la compagnie (CSO) et le personnel compétent de la compagnie à terre et l'agent de sûreté du navire (SSO) devraient avoir des connaissances et recevoir une formation dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient :
  - .1 administration de la sûreté;
  - .2 conventions, recommandations, recueils de règles et codes internationaux pertinents;
  - .3 législation et réglementation nationales pertinentes;
  - .4 responsabilité et fonctions des autres organismes de sûreté;
  - .5 méthodologie de l'évaluation de la sûreté du navire;
  - .6 méthodes de visite et d'inspection de la sûreté du navire;
  - .7 opérations des navires et des ports et conditions de ces opérations;
  - .8 mesures de sûreté appliquées à bord du navire et dans l'installation portuaire;
  - .9 préparation, intervention et planification d'urgence;
  - .10 techniques d'enseignement pour la formation en matière de sûreté, y compris les mesures et procédures de sûreté;
  - .11 traitement des informations confidentielles relatives à la sûreté et communications liées à la sûreté;
  - .12 connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes;
  - .13 identification et détection des armes et des substances et engins dangereux;
  - .14 identification, sur une base non discriminatoire, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
  - .15 techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;
  - .16 équipements et systèmes de sûreté et leurs limites d'utilisation;
  - .17 méthodes à suivre pour les audits, les inspections, les contrôles et la surveillance;
  - .18 méthodes de fouille physique et d'inspection non intrusive;
  - .19 exercices et entraînements en matière de sûreté, y compris les exercices et entraînements avec les installations portuaires; et
  - .20 évaluation des exercices et entraînements en matière de sûreté.

- 13.2 En outre, le SSO devrait avoir des connaissances adéquates et recevoir une formation dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient :
- .1 agencement du navire;
  - .2 plan de sûreté du navire et procédures s'y rapportant (y compris une formation sur la manière de réagir à un incident basé sur un scénario);
  - .3 encadrement des passagers et techniques de contrôle;
  - .4 fonctionnement des équipements et systèmes de sûreté; et
  - .5 mise à l'essai, étalonnage et, lorsque le navire est en mer, maintenance des équipements et systèmes de sûreté.

#### Agent de sûreté de la compagnie

« Agent de sûreté de la compagnie » désigne la personne désignée par la compagnie pour garantir qu'une évaluation de la sûreté du navire est effectuée, qu'un plan de sûreté du navire est établi, est soumis pour approbation et est ensuite appliqué et tenu à jour, et pour assurer la liaison avec l'agent de sûreté de l'installation portuaire et l'agent de sûreté du navire.

Les recommandations pertinentes sont énoncées dans les paragraphes 8, 9 et 13.

#### 11. AGENT DE SÛRETÉ DE LA COMPAGNIE

- 11.1 La compagnie doit désigner un agent de sûreté de la compagnie. Une personne désignée comme agent de sûreté de la compagnie peut agir pour un ou plusieurs navires, selon le nombre de navires et les types de navires exploités par la compagnie, sous réserve que les navires dont cette personne est responsable soient clairement identifiés. Une compagnie peut, selon le nombre de navires et les types de navires qu'elle exploite, désigner plusieurs agents de sûreté de la compagnie, sous réserve que les navires dont chaque personne est responsable soient clairement identifiés.
- 11.2 Outre celles qui sont spécifiées dans d'autres sections de la présente partie du Code, les tâches et responsabilités de l'agent de sûreté de la compagnie comprennent, sans toutefois s'y limiter, ce qui suit :
- .1 formuler des avis sur les degrés de menace auxquels le navire risque d'être confronté, à l'aide d'évaluations appropriées de la sûreté et d'autres renseignements pertinents;
  - .2 veiller à ce que des évaluations de la sûreté du navire soient effectuées;
  - .3 veiller à l'élaboration, à la soumission aux fins d'approbation et puis à la mise en œuvre et au maintien du plan de sûreté du navire;
  - .4 veiller à ce que le plan de sûreté du navire soit modifié comme il convient pour en rectifier les lacunes et veiller à ce qu'il réponde aux besoins du navire en matière de sûreté;
  - .5 prendre des dispositions en vue des audits internes et des examens des activités liées à la sûreté;
  - .6 prendre des dispositions en vue des vérifications initiales et ultérieures du navire par l'Administration ou l'organisme de sûreté reconnu;
  - .7 veiller à ce que les déficiences et les non-conformités identifiées lors des audits internes, des examens périodiques, des inspections de sûreté et des vérifications de conformité soient rectifiées rapidement;

- .8 accroître la prise de conscience de la sûreté et la vigilance;
- .9 veiller à ce que le personnel responsable de la sûreté du navire ait reçu une formation adéquate;
- .10 veiller à l'efficacité de la communication et de la coopération entre l'agent de sûreté du navire et les agents de sûreté pertinents des installations portuaires;
- .11 veiller à ce que les exigences en matière de sûreté et de sécurité concordent;
- .12 veiller à ce que si l'on utilise des plans de sûreté de navires de la même compagnie ou d'une flotte de navires, le plan de chaque navire reflète exactement les renseignements spécifiques à ce navire; et
- .13 veiller à ce que tout autre arrangement ou tout arrangement équivalent approuvé pour un navire ou un groupe de navires donné soit mis en œuvre et maintenu.

### *Évaluation de la sûreté*

- 8.1 L'agent de sûreté de la compagnie (CSO) est chargé de veiller à ce qu'une évaluation de la sûreté du navire (SSA) soit effectuée pour chacun des navires de la flotte de la compagnie qui est tenu de satisfaire aux dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code pour lesquelles le CSO est responsable. Bien que le CSO ne doive pas nécessairement accomplir personnellement toutes les tâches liées à sa position, il est responsable en dernier ressort de l'exécution correcte de ces tâches.
- 8.2 Avant d'entreprendre l'évaluation de la sûreté du navire, le CSO devrait veiller à ce qu'il soit tiré parti des renseignements disponibles sur l'évaluation de la menace dans les ports où le navire fera escale ou dans lesquels des passagers embarqueront ou débarqueront, ainsi que sur les installations portuaires et leurs mesures de protection. Le CSO devrait étudier les rapports antérieurs sur des besoins similaires en matière de sûreté. Lorsque cela est possible, le CSO devrait rencontrer les personnes compétentes à bord du navire et dans les installations portuaires afin de discuter de l'objet et de la méthodologie de l'évaluation. Le CSO devrait suivre les indications spécifiques données par les Gouvernements contractants.
- 8.5 Le CSO devrait obtenir et consigner les renseignements requis pour mener à bien une évaluation, concernant notamment :
  - .1 l'agencement général du navire;
  - .2 l'emplacement des zones dont l'accès devrait être restreint, telles que la passerelle de navigation, les locaux de machines de la catégorie A et autres postes de sécurité tels que définis au chapitre II-2, etc.;
  - .3 l'emplacement et les fonctions de chaque point d'accès effectif ou potentiel au navire;
  - .4 les changements de marée susceptibles d'avoir une incidence sur la vulnérabilité ou la sûreté du navire;
  - .5 les espaces à cargaison et les arrangements en matière d'arrimage,

- .6 les emplacements où les provisions de bord et le matériel essentiel d'entretien sont entreposés;
- .7 les emplacements où les bagages non accompagnés sont entreposés;
- .8 le matériel de secours et de réserve disponible pour assurer les services essentiels;
- .9 les effectifs du navire, toute tâche existante liée à la sûreté et les pratiques de la compagnie qui sont en vigueur concernant la formation;
- .10 les équipements de sûreté et de sécurité existants pour protéger les passagers et le personnel du navire,
- .11 les échappées et les voies d'évacuation ainsi que les postes de rassemblement qui doivent être préservés pour garantir l'évacuation d'urgence du navire en bon ordre et en toute sécurité;
- .12 les accords en vigueur avec des sociétés privées qui fournissent des services de sûreté navire/côté mer; et
- .13 les mesures et procédures liées à la sûreté en vigueur, y compris les procédures d'inspection et de contrôle, les systèmes d'identification, les équipements de surveillance et de contrôle, les documents d'identification du personnel et les systèmes de communications, d'alarme, d'éclairage, de contrôle de l'accès et autres systèmes appropriés.

8.11 Le CSO et le SSO devraient toujours avoir à l'esprit les effets que les mesures de sûreté peuvent avoir sur le personnel du navire qui reste à bord du navire pendant de longues périodes. Lors de l'établissement des mesures de sûreté, il faudrait prêter une attention spéciale à l'agrément, au confort et à l'intimité du personnel du navire et à sa capacité à maintenir son efficacité pendant de longues périodes.

### ***Généralités***

- 9.1 L'agent de sûreté de la compagnie (CSO) est chargé de veiller à ce qu'un plan de sûreté du navire (SSP) soit établi et soumis pour approbation. Le contenu de chaque SSP devrait varier en fonction du navire particulier pour lequel il a été conçu. L'évaluation de la sûreté du navire aura permis d'identifier les caractéristiques particulières du navire et les menaces et vulnérabilités potentielles. Lors de l'élaboration du SSP, il faudra examiner minutieusement ces caractéristiques. Les Administrations peuvent fournir des conseils sur l'élaboration et le contenu d'un SSP.
  
- 9.5 Le CSO et l'agent de sûreté du navire (SSO) devraient élaborer des procédures pour :
  - .1 déterminer si le SSP reste efficace; et
  - .2 élaborer les modifications qu'il pourrait être nécessaire d'apporter au plan après son approbation.

### **Formation**

- 13.1 L'agent de sûreté de la compagnie (CSO) et le personnel compétent de la compagnie à terre et l'agent de sûreté du navire (SSO) devraient avoir des connaissances et recevoir une formation dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient :
  - .1 administration de la sûreté;
  - .2 conventions, recommandations, recueils de règles et codes internationaux pertinents;
  - .3 législation et réglementation nationales pertinentes;
  - .4 responsabilité et fonctions des autres organismes de sûreté;
  - .5 méthodologie de l'évaluation de la sûreté du navire;
  - .6 méthodes de visite et d'inspection de la sûreté du navire;
  - .7 opérations des navires et des ports et conditions de ces opérations;
  - .8 mesures de sûreté appliquées à bord du navire et dans l'installation portuaire;
  - .9 préparation, intervention et planification d'urgence;
  - .10 techniques d'enseignement pour la formation en matière de sûreté, y compris les mesures et procédures de sûreté;
  - .11 traitement des informations confidentielles relatives à la sûreté et communications liées à la sûreté;
  - .12 connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes;
  - .13 identification et détection des armes et des substances et engins dangereux;
  - .14 identification, sur une base non discriminatoire, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
  - .15 techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;
  - .16 équipements et systèmes de sûreté et leurs limites d'utilisation;
  - .17 méthodes à suivre pour les audits, les inspections, les contrôles et la surveillance;
  - .18 méthodes de fouille physique et d'inspection non intrusive;
  - .19 exercices et entraînements en matière de sûreté, y compris les exercices et entraînements avec les installations portuaires; et
  - .20 évaluation des exercices et entraînements en matière de sûreté.

Agent de sûreté de l'installation portuaire

« Agent de sûreté de l'installation portuaire » désigne la personne désignée comme étant responsable de l'établissement, de l'exécution, de la révision et du maintien du plan de sûreté de l'installation portuaire ainsi que de la liaison avec les agents de sûreté du navire et les agents de sûreté de la compagnie.

D'autres recommandations pertinentes supplémentaires sont énoncées dans les paragraphes 15, 16 et 18.

17. AGENT DE SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

17.1 Un agent de sûreté de l'installation portuaire doit être désigné dans chaque installation portuaire. Une personne peut être désignée comme agent de sûreté d'une ou de plusieurs installations portuaires.

17.2 Outre celles qui sont spécifiées dans d'autres sections de la présente partie du Code, les tâches et responsabilités de l'agent de sûreté de l'installation portuaire comprennent, sans toutefois s'y limiter, ce qui suit :

- .1 effectuer une étude de sûreté initiale complète de l'installation portuaire en tenant compte de l'évaluation pertinente de la sûreté de l'installation portuaire;
- .2 veiller à l'élaboration et à la mise à jour du plan de sûreté de l'installation portuaire;
- .3 mettre en œuvre le plan de sûreté de l'installation portuaire et procéder à des exercices à cet effet;
- .4 procéder à des inspections de sûreté régulières de l'installation portuaire pour s'assurer que les mesures de sûreté restent appropriées;
- .5 recommander et incorporer les modifications nécessaires au plan de sûreté de l'installation portuaire pour en rectifier les lacunes et mettre à jour le plan pour tenir compte des changements pertinents affectant l'installation portuaire;
- .6 accroître la prise de conscience de la sûreté et la vigilance du personnel de l'installation portuaire;
- .7 veiller à ce que le personnel responsable de la sûreté de l'installation portuaire ait reçu une formation adéquate;
- .8 faire rapport aux autorités compétentes et tenir un registre des événements qui menacent la sûreté de l'installation portuaire;
- .9 coordonner la mise en œuvre du plan de sûreté de l'installation portuaire avec le ou les agent(s) de sûreté compétent(s) de la compagnie et du navire;
- .10 assurer la coordination avec les services de sûreté, s'il y a lieu;
- .11 s'assurer que les normes applicables au personnel chargé de la sûreté de l'installation portuaire sont respectées;
- .12 s'assurer que le matériel de sûreté est correctement utilisé, mis à l'essai, étalonné et entretenu, s'il y en a; et
- .13 aider l'agent de sûreté du navire à confirmer, sur demande, l'identité des personnes cherchant à monter à bord du navire.

- 17.3 L'agent de sûreté de l'installation portuaire doit bénéficier de l'appui nécessaire pour s'acquitter des tâches et des responsabilités qui lui sont imposées par le chapitre XI-2 et par la présente partie du Code.

## 17. AGENT DE SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

### *Généralités*

- 17.1 Dans les cas exceptionnels où l'agent de sûreté du navire se pose des questions quant à la validité des documents d'identification des personnes qui souhaitent monter à bord du navire pour des raisons officielles, l'agent de sûreté de l'installation portuaire devrait lui prêter assistance.
- 17.2 L'agent de sûreté de l'installation portuaire ne devrait pas être chargé de la confirmation de routine de l'identité des personnes souhaitant monter à bord du navire.

### *Généralités*

- 16.1 La responsabilité de l'établissement du plan de sûreté de l'installation portuaire (PFSP) incombe à l'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO). Bien que le PFSO ne doive pas nécessairement accomplir personnellement toutes les tâches liées à sa fonction, il est responsable en dernier ressort de l'exécution correcte de ces tâches.

### *Formation*

- 18.1 L'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO) devrait avoir des connaissances et recevoir une formation dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient :
- .1 administration de la sûreté;
  - .2 conventions, recommandations, recueils de règles et codes internationaux pertinents;
  - .3 législation et réglementation nationales pertinentes;
  - .4 responsabilités et fonctions des autres organismes de sûreté;
  - .5 méthodologie de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire;
  - .6 méthodes de visite et d'inspection de la sûreté du navire et de l'installation portuaire;
  - .7 opérations des navires et des ports et conditions de ces opérations;
  - .8 mesures de sûreté appliquées à bord du navire et dans l'installation portuaire;
  - .9 préparation, intervention et planification d'urgence;
  - .10 techniques d'enseignement pour la formation en matière de sûreté, y compris les mesures et procédures de sûreté;
  - .11 traitement des informations confidentielles relatives à la sûreté et communications liées à la sûreté;
  - .12 connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes;

- .13 identification et détection des armes et des substances et engins dangereux;
- .14 identification, sur une base non discriminatoire, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
- .15 techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;
- .16 équipements et systèmes de sûreté et leurs limites d'utilisation;
- .17 méthodes à suivre pour les audits, les inspections, les contrôles et la surveillance;
- .18 méthodes de fouille physique et d'inspection non intrusive;
- .19 exercices et entraînements en matière de sûreté, y compris les exercices et entraînements avec les navires; et
- .20 évaluation des exercices et entraînements en matière de sûreté.

### ***Exercices et entraînements***

- 18.4 Les exercices et entraînements visent à garantir que le personnel de l'installation portuaire est compétent pour s'acquitter de toutes les tâches qui lui sont confiées en matière de sûreté à tous les niveaux de sûreté et pour identifier toute défaillance du système de sûreté qu'il est nécessaire de rectifier.

### **Personnel de bord à mission sécuritaire spécifique**

- 13.3 Le personnel de bord chargé de tâches et de responsabilités spéciales en matière de sûreté doit comprendre les responsabilités qui lui incombent à cet égard, telles qu'elles sont décrites dans le plan de sûreté du navire, et il doit avoir des connaissances et des aptitudes suffisantes pour s'acquitter des tâches qui lui sont assignées, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
  - 13.4 Pour garantir l'efficacité de la mise en œuvre du plan de sûreté du navire, des exercices doivent être effectués à des intervalles appropriés, compte tenu du type de navire, des changements de personnel du navire, des installations portuaires où le navire doit faire escale et d'autres conditions pertinentes, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 
- 13.3 Le personnel de bord chargé de tâches spécifiques en matière de sûreté devrait avoir des connaissances suffisantes et être capable de s'acquitter des tâches qui lui sont confiées, à savoir, selon qu'il convient :
    - .1 connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes;
    - .2 détection et identification des armes et des substances et engins dangereux;
    - .3 identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
    - .4 techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;
    - .5 encadrement des passagers et techniques de contrôle;
    - .6 communications liées à la sûreté;

- .7 connaissance des procédures et des plans d'urgence;
  - .8 fonctionnement des équipements et systèmes de sûreté;
  - .9 mise à l'essai, étalonnage et, lorsque le navire est en mer, maintenance des équipements et systèmes de sûreté;
  - .10 techniques d'inspection, de contrôle et de surveillance; et
  - .11 méthodes de fouille physique des personnes, des effets personnels, des bagages, de la cargaison et des provisions de bord.
- 13.4 Tous les autres membres du personnel de bord devraient avoir une connaissance suffisante des dispositions pertinentes du SSP et être familiarisés avec elles, à savoir :
- .1 signification et implications des différents niveaux de sûreté;
  - .2 connaissances des procédures et des plans d'urgence;
  - .3 identification et détection des armes et des substances et engins dangereux;
  - .4 identification, sur une base non discriminatoire, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté; et
  - .5 techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté.

#### Personnel de l'installation portuaire chargé de tâches spécifiques en matière de sûreté

- 18.2 Le personnel de l'installation portuaire chargé de tâches spécifiques en matière de sûreté devrait avoir des connaissances et recevoir une formation dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient :
- .1 connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes;
  - .2 identification et détection des armes et des substances et engins dangereux;
  - .3 identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
  - .4 techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;
  - .5 encadrement des passagers et techniques de contrôle;
  - .6 communications liées à la sûreté;
  - .7 fonctionnement des équipements et systèmes de sûreté;
  - .8 mise à l'essai, étalonnage et maintenance des équipements et systèmes de sûreté;
  - .9 techniques d'inspection, de contrôle et de surveillance; et
  - .10 méthodes de fouille physique des personnes, des effets personnels, des bagages, de la cargaison et des provisions de bord.

- 18.3 Tous les autres membres du personnel de l'installation portuaire devraient connaître les dispositions du PSFP et être familiarisés avec elles dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient :
- .1 signification et implications des différents niveaux de sûreté;
  - .2 identification et détection des armes et des substances et engins dangereux;
  - .3 identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté; et
  - .4 techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté.

*FORMATION ET EXERCICES RELATIFS A LA PROTECTION DE L'INSTALLATION PORTUAIRE*

18. FORMATION, EXERCICES ET ENTRAÎNEMENTS EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DES INSTALLATIONS PORTUAIRES
- 18.1 L'agent de sûreté de l'installation portuaire et le personnel compétent chargé de la sûreté de l'installation portuaire doivent avoir des connaissances et avoir reçu une formation, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 18.2 Le personnel des installations portuaires chargé de tâches spécifiques liées à la sûreté doit comprendre les tâches et les responsabilités qui lui incombent à cet égard, telles qu'elles sont décrites dans le plan de sûreté de l'installation portuaire, et il doit avoir des connaissances et des aptitudes suffisantes pour s'acquitter des tâches qui lui sont assignées, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 18.3 Pour garantir l'efficacité de la mise en œuvre du plan de sûreté de l'installation portuaire, des exercices doivent être effectués à des intervalles appropriés compte tenu des types d'opérations effectuées par l'installation portuaire, des changements dans la composition du personnel de l'installation portuaire, du type de navires que dessert l'installation portuaire et autres circonstances pertinentes, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 18.4 L'agent de sûreté de l'installation portuaire doit garantir l'efficacité de la coordination et de la mise en œuvre du plan de sûreté de l'installation portuaire en participant à des entraînements à des intervalles appropriés, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.

## 18. FORMATION, EXERCICES ET ENTRAÎNEMENTS EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DES INTALLATIONS PORTUAIRES

### *Formation*

18.1 L'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO) devrait avoir des connaissances et recevoir une formation dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient :

- .1 administration de la sûreté;
- .2 conventions, recommandations, recueils de règles et codes internationaux pertinents;
- .3 législation et réglementation nationales pertinentes;
- .4 responsabilités et fonctions des autres organismes de sûreté;
- .5 méthodologie de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire;
- .6 méthodes de visite et d'inspection de la sûreté du navire et de l'installation portuaire;
- .7 opérations des navires et des ports et conditions de ces opérations;
- .8 mesures de sûreté appliquées à bord du navire et dans l'installation portuaire;
- .9 préparation, intervention et planification d'urgence;
- .10 techniques d'enseignement pour la formation en matière de sûreté, y compris les mesures et procédures de sûreté;
- .11 traitement des informations confidentielles relatives à la sûreté et communications liées à la sûreté;
- .12 connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes;
- .13 identification et détection des armes et des substances et engins dangereux;
- .14 identification, sur une base non discriminatoire, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
- .15 techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;
- .16 équipements et systèmes de sûreté et leurs limites d'utilisation;
- .17 méthodes à suivre pour les audits, les inspections, les contrôles et la surveillance;
- .18 méthodes de fouille physique et d'inspection non intrusive;
- .19 exercices et entraînements en matière de sûreté, y compris les exercices et entraînements avec les navires; et
- .20 évaluation des exercices et entraînements en matière de sûreté.

18.2 Le personnel de l'installation portuaire chargé de tâches spécifiques en matière de sûreté devrait avoir des connaissances et recevoir une formation dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient :

- .1 connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes;
- .2 identification et détection des armes et des substances et engins dangereux;

- .3 identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
  - .4 techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;
  - .5 encadrement des passagers et techniques de contrôle;
  - .6 communications liées à la sûreté;
  - .7 fonctionnement des équipements et systèmes de sûreté;
  - .8 mise à l'essai, étalonnage et maintenance des équipements et systèmes de sûreté;
  - .9 techniques d'inspection, de contrôle et de surveillance; et
  - .10 méthodes de fouille physique des personnes, des effets personnels, des bagages, de la cargaison et des provisions de bord.
- 18.3 Tous les autres membres du personnel de l'installation portuaire devraient connaître les dispositions du PSFP et être familiarisés avec elles dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient :
- .1 signification et implications des différents niveaux de sûreté;
  - .2 identification et détection des armes et des substances et engins dangereux;
  - .3 identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté; et
  - .4 techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté.

#### ***Exercices et entraînements***

- 18.4 Les exercices et entraînements visent à garantir que le personnel de l'installation portuaire est compétent pour s'acquitter de toutes les tâches qui lui sont confiées en matière de sûreté à tous les niveaux de sûreté et pour identifier toute défaillance du système de sûreté qu'il est nécessaire de rectifier.
- 18.5 Pour garantir l'efficacité de la mise en œuvre des dispositions du plan de sûreté de l'installation portuaire, des exercices devraient être effectués au moins une fois tous les trois mois, à moins que des circonstances particulières exigent qu'il en soit autrement. Ces exercices devraient porter sur des éléments individuels du plan, tels que les menaces pour la sûreté énumérées au paragraphe 15.11.
- 18.6 Divers types d'exercices, qui peuvent comprendre la participation d'agents de sûreté d'installations portuaires, avec celle d'agents d'autorités compétentes des Gouvernements contractants, d'agents de sûreté de compagnies ou d'agents de sûreté de navires, s'ils sont disponibles, devraient être effectués au moins une fois chaque année civile, l'intervalle entre les exercices ne dépassant pas 18 mois. Les demandes de participation d'agents de sûreté de compagnies ou d'agents de sûreté de navires à l'exercice commun devraient tenir compte des conséquences possibles pour le navire du point de vue de la sûreté et du travail. Ces exercices devraient tester les communications, la coordination, la disponibilité des ressources et l'intervention. Ces exercices peuvent :
- .1 être menés en vraie grandeur ou en milieu réel;
  - .2 consister en une simulation théorique ou un séminaire; ou
  - .3 être combinés avec d'autres exercices, tels que des exercices d'intervention d'urgence ou d'autres exercices de l'autorité de l'État du port.

**MODULE 4 : Evaluation de la sûreté de l'installation  
portuaire (2 heures)**

***Règle 10 : Prescriptions applicables aux installations portuaires***

- 1 Les installations portuaires doivent satisfaire aux prescriptions pertinentes du présent chapitre et de la partie A du Code ISPS, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS.
- 2 Les Gouvernements contractants ayant sur leur territoire une ou des installations portuaires auxquelles la présente règle s'applique doivent veiller à ce que :
  - .1 des évaluations de la sûreté de l'installation portuaire soient effectuées, revues et approuvées conformément aux dispositions de la partie A du Code ISPS; et
  - .2 des plans de sûreté de l'installation portuaire soient élaborés, revus, approuvés et mis en oeuvre conformément aux dispositions de la partie A du Code ISPS.
- 3 Les Gouvernements contractants doivent spécifier et communiquer les mesures à prendre en considération dans un plan de sûreté de l'installation portuaire eu égard aux divers niveaux de sûreté, notamment lorsque la soumission d'une déclaration de sûreté sera exigée.

4.1. Méthodologie de l'évaluation des risques

15. ÉVALUATION DE LA SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

- 15.1 L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire est un élément essentiel qui fait partie intégrante du processus d'établissement et de mise à jour du plan de sûreté de l'installation portuaire.
- 15.2 L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire doit être effectuée par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située. Un Gouvernement contractant peut autoriser un organisme de sûreté reconnu à effectuer l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire d'une installation portuaire particulière située sur son territoire.
  - 15.2.1 Si une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire a été effectuée par un organisme de sûreté reconnu, le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située doit passer en revue cette évaluation et l'approuver pour confirmer qu'elle satisfait à la présente section.
- 15.3 Les personnes qui effectuent l'évaluation doivent avoir les qualifications nécessaires pour procéder à une estimation de la sûreté de l'installation portuaire conformément à la présente section, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 15.4 Les évaluations de la sûreté de l'installation portuaire doivent être périodiquement revues et mises à jour, compte tenu des fluctuations de la menace et/ou des changements mineurs affectant l'installation portuaire et doivent toujours être

passées en revue et mises à jour lorsque des changements importants sont apportés à l'installation portuaire.

- 15.5 L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire doit comprendre, au moins, les éléments suivants :
- .1 identification et évaluation des infrastructures et biens essentiels qu'il est important de protéger;
  - .2 identification des menaces éventuelles contre les biens et les infrastructures et de leur probabilité de survenance, afin d'établir des mesures de sûreté qui s'imposent, en les classant par ordre de priorité;
  - .3 identification, choix et classement par ordre de priorité des contre-mesures et des changements de procédure ainsi que de leur degré d'efficacité pour réduire la vulnérabilité; et
  - .4 identification des points faibles, y compris les facteurs humains, de l'infrastructure, des politiques et des procédures.
- 15.6 Les Gouvernements contractants peuvent accepter qu'une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire couvre plusieurs installations portuaires à condition que l'exploitant, l'emplacement, l'exploitation, le matériel et la conception de ces installations portuaires soient similaires. Tout Gouvernement contractant qui autorise un arrangement de ce type doit en communiquer les détails à l'Organisation.
- 15.7 Lorsque l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire est achevée, il faut établir un rapport qui comprenne un résumé de la manière dont l'évaluation s'est déroulée, une description de chaque point vulnérable identifié au cours de l'évaluation et une description des contre-mesures permettant de remédier à chaque point vulnérable. Ce rapport doit être protégé contre tout accès ou toute divulgation non autorisés.

## 15. ÉVALUATION DE LA SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

### *Généralités*

- 15.1 L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire (PFSA) peut être effectuée par un organisme de sûreté reconnu (RSO). Toutefois, une PFSA qui a été exécutée ne peut être approuvée que par le Gouvernement contractant pertinent.
- 15.2 Si un Gouvernement contractant fait appel à un organisme de sûreté reconnu pour examiner et vérifier la conformité de la PFSA, ce RSO ne devrait avoir aucun lien avec le RSO qui a procédé ou contribué à l'établissement de cette évaluation.
- 15.3 Une PFSA devrait porter sur les éléments ci-après d'une installation portuaire :
- .1 sûreté physique;
  - .2 intégrité structurelle;
  - .3 systèmes de protection individuelle;
  - .4 procédures générales;
  - .5 systèmes de radio et télécommunications, y compris les systèmes et réseaux informatiques;
  - .6 infrastructure des transports pertinents;
  - .7 services collectifs; et

- .8 autres zones qui, si elles subissent des dommages ou sont utilisées par un observateur illicite, présentent un risque pour les personnes, les biens ou les opérations à l'intérieur de l'installation portuaire.
- 15.4 Les personnes qui participent à une PFSA devraient pouvoir obtenir l'aide d'experts en ce qui concerne :
  - .1 la connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes;
  - .2 la détection et l'identification des armes et des substances et engins dangereux;
  - .3 l'identification, sur une base non discriminatoire, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
  - .4 les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;
  - .5 les méthodes utilisées pour causer un incident de sûreté;
  - .6 les effets des explosifs sur les structures et les services de l'installation portuaire;
  - .7 la sûreté de l'installation portuaire;
  - .8 les pratiques commerciales portuaires;
  - .9 la planification d'urgence, la préparation aux situations d'urgence et les mesures à prendre pour y faire face;
  - .10 les mesures de sûreté physiques, par exemple les clôtures;
  - .11 les systèmes de radio et télécommunications, y compris les systèmes et réseaux informatiques;
  - .12 transport et génie civil; et
  - .13 les opérations des navires et des ports.

***Identification et évaluation des biens et des infrastructures importants qu'il est important de protéger***

15.5. L'identification et l'évaluation des biens et des éléments d'infrastructure importants constituent un processus qui permet de déterminer l'importance relative des structures et des aménagements pour le fonctionnement de l'installation portuaire. Ce processus d'identification et d'évaluation est essentiel car il fournit une base permettant de définir des stratégies d'atténuation des effets axées sur les biens et les structures qu'il est plus important de protéger contre un incident de sûreté. Ce processus devrait tenir compte des pertes potentielles en vies humaines, de l'importance économique du port, de sa valeur symbolique et de la présence d'installations de l'État.

15.6 L'identification et l'évaluation des biens et des infrastructures devraient permettre de les hiérarchiser en fonction de l'importance relative qu'il y a à les protéger. Le souci primordial devrait être d'éviter des morts ou des blessures. Il est aussi important de déterminer si l'installation portuaire, la structure ou l'installation peut continuer à fonctionner sans le bien et dans quelle mesure il est possible de rétablir rapidement un fonctionnement normal.

- 15.7 Les biens et les infrastructures qu'il devrait être jugé important de protéger peuvent comprendre :
- .1 les accès, les entrées, les abords et les mouillages, les zones de manœuvre et d'accostage;
  - .2 les installations, les terminaux, les zones d'entreposage de la cargaison et le matériel de manutention de la cargaison;
  - .3 les systèmes tels que les réseaux de distribution électrique, les systèmes de radio et télécommunications et les systèmes et réseaux informatiques;
  - .4 les systèmes de gestion du trafic des navires dans le port et les aides à la navigation;
  - .5 les centrales électriques, les circuits de transfert des cargaisons et l'alimentation en eau;
  - .6 les ponts, les voies ferrées, les routes;
  - .7 les navires de servitude des ports, y compris les bateaux-pilotes, les remorqueurs, les allèges, etc.;
  - .8 les équipements et systèmes de sûreté et de surveillance; et
  - .9 les eaux adjacentes à l'installation portuaire.
- 15.8 Il est primordial d'identifier clairement les biens et les infrastructures aux fins d'évaluer les normes de sûreté de l'installation portuaire, établir l'ordre de priorité des mesures de protection et décider comment allouer les ressources pour mieux protéger l'installation portuaire. Ce processus peut obliger à consulter les autorités pertinentes responsables des structures adjacentes à l'installation portuaire qui risqueraient de causer des dommages au sein de l'installation ou d'être utilisées aux fins de causer des dommages à l'installation ou aux fins d'observer illicitement l'installation ou de détourner l'attention.

***Identification des menaces possibles contre les biens et les infrastructures et de leur probabilité de survenance aux fins d'établir des mesures de sûreté en les classant par ordre de priorité***

- 15.9 Il faudrait identifier les actes qui risqueraient de menacer la sûreté des biens et des infrastructures, ainsi que les méthodes de perpétration de ces actes, aux fins d'évaluer la vulnérabilité d'un bien ou d'un emplacement donné vis-à-vis d'un incident de sûreté et de mettre en place, en les classant par ordre de priorité, les mesures de sûreté requises pour la planification et l'allocation des ressources. Pour identifier et évaluer chaque acte potentiel et sa méthode de perpétration, il faudrait tenir compte de divers facteurs, dont les évaluations de la menace par des organismes publics. Les responsables de l'évaluation qui identifient et évaluent les menaces n'ont pas à invoquer les pires scénarios pour fournir des conseils sur la planification et l'allocation des ressources.
- 15.10 La PFSA devrait inclure une évaluation effectuée en collaboration avec les organismes de sûreté pertinents aux fins de déterminer :
- .1 toutes particularités de l'installation portuaire, y compris le trafic maritime utilisant l'installation, qui font qu'elle risque d'être la cible d'une attaque;
  - .2 les conséquences probables d'une attaque contre ou dans l'installation portuaire, en termes de pertes en vies humaines, dommages aux biens,

perturbation des activités économiques, y compris la perturbation des systèmes de transport;

- .3 les intentions et les ressources de ceux qui risquent d'organiser une telle attaque; et
- .4 le ou les types possibles d'attaque;

de façon à obtenir une évaluation globale du degré de risque compte tenu duquel des mesures de sûreté doivent être mises au point.

15.11 La PFSA devrait prendre en considération toutes les menaces possibles, lesquelles peuvent inclure les types suivants d'incidents de sûreté :

- .1 détérioration ou destruction de l'installation portuaire ou du navire par engins explosifs, incendie criminel, sabotage ou vandalisme par exemple;
- .2 détournement ou capture du navire ou des personnes à bord;
- .3 manipulation criminelle d'une cargaison, du matériel ou des systèmes essentiels du navire ou des provisions de bord;
- .4 accès ou utilisation non autorisée, y compris la présence de passagers clandestins;
- .5 contrebande d'armes ou de matériel, y compris d'armes de destruction massive;
- .6 utilisation du navire pour transporter les personnes ayant l'intention de causer un incident de sûreté et leur équipement;
- .7 utilisation du navire proprement dit comme arme ou comme moyen de causer des dommages ou une destruction;
- .8 obstruction des entrées du port, écluses, abords, etc.; et
- .9 attaque nucléaire, biologique et chimique.

15.12 Ce processus devrait obliger à consulter les autorités pertinentes responsables des structures adjacentes à l'installation portuaire qui risqueraient de causer des dommages au sein de l'installation ou d'être utilisées aux fins de causer des dommages à l'installation ou aux fins d'observer illicitement l'installation ou de détourner l'attention.

***Identification, sélection et classement par ordre de priorité des contre-mesures et des changements de procédure et efficacité avec laquelle ils peuvent réduire la vulnérabilité***

15.13 L'identification et le classement par ordre de priorité des contre-mesures visent à garantir que les mesures de sûreté les plus efficaces sont employées pour réduire la vulnérabilité d'une installation portuaire ou d'une interface navire/port face aux menaces possibles.

15.14 Les mesures de sûreté devraient être sélectionnées à la lumière de facteurs, tels que leur aptitude à réduire la probabilité de survenance d'une attaque, et devraient être évaluées compte tenu de renseignements qui comprennent :

- .1 des enquêtes, inspections et audits de sûreté;
- .2 des entretiens avec les propriétaires et exploitants de l'installation portuaire et les propriétaires/exploitants des structures adjacentes, s'il y a lieu;
- .3 l'historique des incidents de sûreté; et
- .4 les opérations menées au sein de l'installation portuaire.

### ***Identification des points vulnérables***

- 15.15 L'identification des points vulnérables des structures physiques, des systèmes de protection du personnel, des procédures et autres éléments qui peuvent donner lieu à un incident de sûreté peut servir à définir des options pour supprimer ou réduire ces points vulnérables. Par exemple, une analyse pourrait révéler des points vulnérables dans les systèmes de sûreté ou les infrastructures non protégées d'une installation portuaire, tels que le système d'approvisionnement en eau, les ponts, etc., auxquels il pourrait être remédié par des mesures physiques comme par exemple, des barrières permanentes, des alarmes, un matériel de surveillance, etc.
- 15.16 L'identification des points vulnérables devrait inclure un examen de ce qui suit
- .1 les accès côté-mer et côté-terre à l'installation portuaire et aux navires à quai dans l'installation;
  - .2 l'intégrité de la structure des quais, des installations et autres structures connexes;
  - .3 les mesures et procédures de sûreté existantes, y compris les systèmes d'identification;
  - .4 les mesures et procédures de sûreté existantes concernant les services portuaires et les services collectifs;
  - .5 les mesures de protection du matériel de radio et télécommunications, des services portuaires et services collectifs, y compris les systèmes et réseaux informatiques;
  - .6 les zones adjacentes qui peuvent être exploitées pendant une attaque ou pour une attaque;
  - .7 les accords existants avec des sociétés privées fournissant des services de sûreté couvrant le côté mer/côté terre;
  - .8 tous principes contradictoires entre les mesures et procédures de sécurité et de sûreté;
  - .9 tout conflit entre les tâches assignées à l'installation portuaire et ses tâches liées à la sûreté;
  - .10 toute limitation en matière d'exécution et toute restriction en matière de personnel;
  - .11 toute lacune identifiée au cours de la formation et des exercices; et
  - .12 toute lacune identifiée pendant les opérations de routine à la suite d'incidents ou d'alertes, de la notification de problèmes liés à la sûreté, de l'exercice de mesures de contrôle, des audits, etc.

#### 4.2. Outils d'évaluation

- Abordent l'utilisation de logiciels et de listes de contrôle pour réaliser des évaluations de sûreté

#### 4.3. Enquêtes de sûreté sur place

##### **Enquête de sûreté sur place**

8.14 L'enquête de sûreté sur place fait partie intégrante de toute SSA. L'enquête de sûreté sur place devrait consister à examiner et évaluer les mesures de protection, les procédures et les opérations mises en place à bord pour :

- .1 garantir l'accomplissement de toutes les tâches liées à la sûreté du navire;
- .2 surveiller les zones d'accès restreint afin que seules les personnes autorisées y aient accès;
- .3 contrôler l'accès au navire, y compris tout système d'identification;
- .4 surveiller les zones de pont et les zones autour du navire;
- .5 contrôler l'embarquement des personnes et de leurs effets (bagages accompagnés et non accompagnés et effets personnels du personnel du navire);
- .6 superviser la manutention de la cargaison et la réception des provisions de bord; et
- .7 veiller à ce que les systèmes de communications, les renseignements et les équipements permettant de garantir la sûreté du navire soient rapidement disponibles.

- Décrire les préparations requises avant de réaliser une enquête sur place
- Détailler les procédures, les mesures et les opérations qui doivent être évaluées pendant une enquête sur place
- Aborder les aspects de sûreté de l'aménagement de l'installation
- Organiser l'enquête en fonction de sections suivantes :
  - sûreté physique
  - intégrité structurelle
  - systèmes de protection personnelle
  - politiques procédurales
  - systèmes radio et de télécommunications
  - infrastructure de transport pertinentes
  - utilitaires
  - autres domaines
- aborder l'importance et les éléments de sûreté physique dans les installations portuaires
- décrivent la signification de l'intégrité structurelle pour les immeubles et les autres structures
- abordent les composants et les opérations des systèmes pour protéger le personnel de l'installation portuaire
- déterminent le rôle des procédures adéquates empêchant et réduisant les incidents de sûreté
- décrivent l'utilisation de la technologie de l'information et des systèmes de communication dans les activités de l'installation portuaire et dans le maintien de la sûreté

- décrivent l'identification et l'évaluation de l'infrastructure du transport et des biens
  - abordent l'identification et l'évaluation des utilitaires et des systèmes connexes
  - identifient d'autres domaines qui peuvent représenter un risque pour les personnes, les biens ou les opérations au sein de l'installation portuaire, s'ils sont endommagés ou utilisés pour une observation illicite
  - abordent l'identification des vulnérabilités dans les domaines décrits ci-dessus et la préparation de contre-mesures pour faire face à ces vulnérabilités
  - déterminent l'importance d'avoir des plans d'urgence mis en place pour aborder les contingences
  - expliquent et démontrent comment réaliser une évaluation de la sûreté avec de nouvelles mesures en place et vérifient si des mesures atténuantes sont requises
- 4.4 Documentation sur l'évaluation de la sûreté
- Décrit la forme et la pratique adéquates pour enregistrer les résultats de l'évaluation de la sûreté

### **ÉVALUATION DE LA SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE**

15. ÉVALUATION DE LA SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE
- 15.1 L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire est un élément essentiel qui fait partie intégrante du processus d'établissement et de mise à jour du plan de sûreté de l'installation portuaire.
- 15.2 L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire doit être effectuée par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située. Un Gouvernement contractant peut autoriser un organisme de sûreté reconnu à effectuer l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire d'une installation portuaire particulière située sur son territoire.
- 15.2.1 Si une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire a été effectuée par un organisme de sûreté reconnu, le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située doit passer en revue cette évaluation et l'approuver pour confirmer qu'elle satisfait à la présente section.
- 15.3 Les personnes qui effectuent l'évaluation doivent avoir les qualifications nécessaires pour procéder à une estimation de la sûreté de l'installation portuaire conformément à la présente section, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 15.4 Les évaluations de la sûreté de l'installation portuaire doivent être périodiquement revues et mises à jour, compte tenu des fluctuations de la menace et/ou des changements mineurs affectant l'installation portuaire et doivent toujours être passées en revue et mises à jour lorsque des changements importants sont apportés à l'installation portuaire.

- 15.5 L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire doit comprendre, au moins, les éléments suivants :
- .1 identification et évaluation des infrastructures et biens essentiels qu'il est important de protéger;
  - .2 identification des menaces éventuelles contre les biens et les infrastructures et de leur probabilité de survenance, afin d'établir des mesures de sûreté qui s'imposent, en les classant par ordre de priorité;
  - .3 identification, choix et classement par ordre de priorité des contre-mesures et des changements de procédure ainsi que de leur degré d'efficacité pour réduire la vulnérabilité; et
  - .4 identification des points faibles, y compris les facteurs humains, de l'infrastructure, des politiques et des procédures.
- 15.6 Les Gouvernements contractants peuvent accepter qu'une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire couvre plusieurs installations portuaires à condition que l'exploitant, l'emplacement, l'exploitation, le matériel et la conception de ces installations portuaires soient similaires. Tout Gouvernement contractant qui autorise un arrangement de ce type doit en communiquer les détails à l'Organisation.
- 15.7 Lorsque l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire est achevée, il faut établir un rapport qui comprenne un résumé de la manière dont l'évaluation s'est déroulée, une description de chaque point vulnérable identifié au cours de l'évaluation et une description des contre-mesures permettant de remédier à chaque point vulnérable. Ce rapport doit être protégé contre tout accès ou toute divulgation non autorisés.

## 15. ÉVALUATION DE LA SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

### *Généralités*

- 15.1 L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire (PFSA) peut être effectuée par un organisme de sûreté reconnu (RSO). Toutefois, une PFSA qui a été exécutée ne peut être approuvée que par le Gouvernement contractant pertinent.
- 15.2 Si un Gouvernement contractant fait appel à un organisme de sûreté reconnu pour examiner et vérifier la conformité de la PFSA, ce RSO ne devrait avoir aucun lien avec le RSO qui a procédé ou contribué à l'établissement de cette évaluation.
- 15.3 Une PFSA devrait porter sur les éléments ci-après d'une installation portuaire :
- .1 sûreté physique;
  - .2 intégrité structurelle;
  - .3 systèmes de protection individuelle;
  - .4 procédures générales;
  - .5 systèmes de radio et télécommunications, y compris les systèmes et réseaux informatiques;
  - .6 infrastructure des transports pertinents;
  - .7 services collectifs; et

- .8 autres zones qui, si elles subissent des dommages ou sont utilisées par un observateur illicite, présentent un risque pour les personnes, les biens ou les opérations à l'intérieur de l'installation portuaire.
- 15.4 Les personnes qui participent à une PFSA devraient pouvoir obtenir l'aide d'experts en ce qui concerne :
  - .1 la connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes;
  - .2 la détection et l'identification des armes et des substances et engins dangereux;
  - .3 l'identification, sur une base non discriminatoire, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
  - .4 les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;
  - .5 les méthodes utilisées pour causer un incident de sûreté;
  - .6 les effets des explosifs sur les structures et les services de l'installation portuaire;
  - .7 la sûreté de l'installation portuaire;
  - .8 les pratiques commerciales portuaires;
  - .9 la planification d'urgence, la préparation aux situations d'urgence et les mesures à prendre pour y faire face;
  - .10 les mesures de sûreté physiques, par exemple les clôtures;
  - .11 les systèmes de radio et télécommunications, y compris les systèmes et réseaux informatiques;
  - .12 transport et génie civil; et
  - .13 les opérations des navires et des ports.

***Identification et évaluation des biens et des infrastructures importants qu'il est important de protéger***

- 15.5. L'identification et l'évaluation des biens et des éléments d'infrastructure importants constituent un processus qui permet de déterminer l'importance relative des structures et des aménagements pour le fonctionnement de l'installation portuaire. Ce processus d'identification et d'évaluation est essentiel car il fournit une base permettant de définir des stratégies d'atténuation des effets axées sur les biens et les structures qu'il est plus important de protéger contre un incident de sûreté. Ce processus devrait tenir compte des pertes potentielles en vies humaines, de l'importance économique du port, de sa valeur symbolique et de la présence d'installations de l'État.
- 15.6 L'identification et l'évaluation des biens et des infrastructures devraient permettre de les hiérarchiser en fonction de l'importance relative qu'il y a à les protéger. Le souci primordial devrait être d'éviter des morts ou des blessures. Il est aussi important de déterminer si l'installation portuaire, la structure ou l'installation peut continuer à fonctionner sans le bien et dans quelle mesure il est possible de rétablir rapidement un fonctionnement normal.
- 15.7 Les biens et les infrastructures qu'il devrait être jugé important de protéger peuvent comprendre :
  - .1 les accès, les entrées, les abords et les mouillages, les zones de manœuvre et d'accostage;

- .2 les installations, les terminaux, les zones d'entreposage de la cargaison et le matériel de manutention de la cargaison;
  - .3 les systèmes tels que les réseaux de distribution électrique, les systèmes de radio et télécommunications et les systèmes et réseaux informatiques;
  - .4 les systèmes de gestion du trafic des navires dans le port et les aides à la navigation;
  - .5 les centrales électriques, les circuits de transfert des cargaisons et l'alimentation en eau;
  - .6 les ponts, les voies ferrées, les routes;
  - .7 les navires de servitude des ports, y compris les bateaux-pilotes, les remorqueurs, les allèges, etc.;
  - .8 les équipements et systèmes de sûreté et de surveillance; et
  - .9 les eaux adjacentes à l'installation portuaire.
- 15.8 Il est primordial d'identifier clairement les biens et les infrastructures aux fins d'évaluer les normes de sûreté de l'installation portuaire, établir l'ordre de priorité des mesures de protection et décider comment allouer les ressources pour mieux protéger l'installation portuaire. Ce processus peut obliger à consulter les autorités pertinentes responsables des structures adjacentes à l'installation portuaire qui risqueraient de causer des dommages au sein de l'installation ou d'être utilisées aux fins de causer des dommages à l'installation ou aux fins d'observer illicitement l'installation ou de détourner l'attention.

***Identification des menaces possibles contre les biens et les infrastructures et de leur probabilité de survenance aux fins d'établir des mesures de sûreté en les classant par ordre de priorité***

- 15.9 Il faudrait identifier les actes qui risqueraient de menacer la sûreté des biens et des infrastructures, ainsi que les méthodes de perpétration de ces actes, aux fins d'évaluer la vulnérabilité d'un bien ou d'un emplacement donné vis-à-vis d'un incident de sûreté et de mettre en place, en les classant par ordre de priorité, les mesures de sûreté requises pour la planification et l'allocation des ressources. Pour identifier et évaluer chaque acte potentiel et sa méthode de perpétration, il faudrait tenir compte de divers facteurs, dont les évaluations de la menace par des organismes publics. Les responsables de l'évaluation qui identifient et évaluent les menaces n'ont pas à invoquer les pires scénarios pour fournir des conseils sur la planification et l'allocation des ressources.
- 15.10 La PFSA devrait inclure une évaluation effectuée en collaboration avec les organismes de sûreté pertinents aux fins de déterminer :
- .1 toutes particularités de l'installation portuaire, y compris le trafic maritime utilisant l'installation, qui font qu'elle risque d'être la cible d'une attaque;
  - .2 les conséquences probables d'une attaque contre ou dans l'installation portuaire, en termes de pertes en vies humaines, dommages aux biens, perturbation des activités économiques, y compris la perturbation des systèmes de transport;
  - .3 les intentions et les ressources de ceux qui risquent d'organiser une telle attaque; et

- .4 le ou les types possibles d'attaque;
- de façon à obtenir une évaluation globale du degré de risque compte tenu duquel des mesures de sûreté doivent être mises au point.
- 15.11 La PFSA devrait prendre en considération toutes les menaces possibles, lesquelles peuvent inclure les types suivants d'incidents de sûreté :
- .1 détérioration ou destruction de l'installation portuaire ou du navire par engins explosifs, incendie criminel, sabotage ou vandalisme par exemple;
  - .2 détournement ou capture du navire ou des personnes à bord;
  - .3 manipulation criminelle d'une cargaison, du matériel ou des systèmes essentiels du navire ou des provisions de bord;
  - .4 accès ou utilisation non autorisée, y compris la présence de passagers clandestins;
  - .5 contrebande d'armes ou de matériel, y compris d'armes de destruction massive;
  - .6 utilisation du navire pour transporter les personnes ayant l'intention de causer un incident de sûreté et leur équipement;
  - .7 utilisation du navire proprement dit comme arme ou comme moyen de causer des dommages ou une destruction;
  - .8 obstruction des entrées du port, écluses, abords, etc.; et
  - .9 attaque nucléaire, biologique et chimique.
- 15.12 Ce processus devrait obliger à consulter les autorités pertinentes responsables des structures adjacentes à l'installation portuaire qui risqueraient de causer des dommages au sein de l'installation ou d'être utilisées aux fins de causer des dommages à l'installation ou aux fins d'observer illicitement l'installation ou de détourner l'attention.

***Identification, sélection et classement par ordre de priorité des contre-mesures et des changements de procédure et efficacité avec laquelle ils peuvent réduire la vulnérabilité***

- 15.13 L'identification et le classement par ordre de priorité des contre-mesures visent à garantir que les mesures de sûreté les plus efficaces sont employées pour réduire la vulnérabilité d'une installation portuaire ou d'une interface navire/port face aux menaces possibles.
- 15.14 Les mesures de sûreté devraient être sélectionnées à la lumière de facteurs, tels que leur aptitude à réduire la probabilité de survenance d'une attaque, et devraient être évaluées compte tenu de renseignements qui comprennent :
- .1 des enquêtes, inspections et audits de sûreté;
  - .2 des entretiens avec les propriétaires et exploitants de l'installation portuaire et les propriétaires/exploitants des structures adjacentes, s'il y a lieu;
  - .3 l'historique des incidents de sûreté; et
  - .4 les opérations menées au sein de l'installation portuaire.

### ***Identification des points vulnérables***

15.15 L'identification des points vulnérables des structures physiques, des systèmes de protection du personnel, des procédures et autres éléments qui peuvent donner lieu à un incident de sûreté peut servir à définir des options pour supprimer ou réduire ces points vulnérables. Par exemple, une analyse pourrait révéler des points vulnérables dans les systèmes de sûreté ou les infrastructures non protégées d'une installation portuaire, tels que le système d'approvisionnement en eau, les ponts, etc., auxquels il pourrait être remédié par des mesures physiques comme par exemple, des barrières permanentes, des alarmes, un matériel de surveillance, etc.

15.16 L'identification des points vulnérables devrait inclure un examen de ce qui suit :

- .1 les accès côté-mer et côté-terre à l'installation portuaire et aux navires à quai dans l'installation;
- .2 l'intégrité de la structure des quais, des installations et autres structures connexes;
- .3 les mesures et procédures de sûreté existantes, y compris les systèmes d'identification;
- .4 les mesures et procédures de sûreté existantes concernant les services portuaires et les services collectifs;
- .5 les mesures de protection du matériel de radio et télécommunications, des services portuaires et services collectifs, y compris les systèmes et réseaux informatiques;
- .6 les zones adjacentes qui peuvent être exploitées pendant une attaque ou pour une attaque;
- .7 les accords existants avec des sociétés privées fournissant des services de sûreté couvrant le côté mer/côté terre;
- .8 tous principes contradictoires entre les mesures et procédures de sécurité et de sûreté;
- .9 tout conflit entre les tâches assignées à l'installation portuaire et ses tâches liées à la sûreté;
- .10 toute limitation en matière d'exécution et toute restriction en matière de personnel;
- .11 toute lacune identifiée au cours de la formation et des exercices; et
- .12 toute lacune identifiée pendant les opérations de routine à la suite d'incidents ou d'alertes, de la notification de problèmes liés à la sûreté, de l'exercice de mesures de contrôle, des audits, etc.

## **ÉVALUATION DE LA SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE, MÉTHODOLOGIE.**

### **Avant-propos**

### **Définitions**

*Code ISPS Partie A 2.1*

### **Domaine d'application**

*Code ISPS Partie A Art. 3.1*

1.1. Introduction

1.2. Méthodologie

1.2.1. Structure

1.2.1.1. Les consultants BIMV s'entretiennent avec le personnel clé de l'installation portuaire.

#### ***Entretiens***

<i>N°.</i>	<i>Date</i>	<i>Société/service</i>	<i>Nom</i>	<i>Fonction</i>
1				
2				

1.2.1.2. Ensuite, les consultants en sûreté BIMV se rendent sur le terrain et réalisent une observation détaillée de l'installation portuaire. Toutes les activités portuaires, les procédures appliquées, l'infrastructure et les éléments importants pour la sûreté sont étudiés dans les moindres détails.

#### **Observation**

<b>N°.</b>	<b>Date</b>	

1.2.1.3. Une documentation de base est composée dès qu'une image globale de la problématique est obtenue.

1.2.1.4.1. Sur la base de toutes les informations reçues et de l'enregistrement de ces données, le PFSA est établi.

## 1.2.2. Distinction des étapes du PFSA

- Étape 1 : Analyse de la situation de sûreté actuelle :Partie 2 (A, 16.3, B.15, B, 15.7, B 15.4)
- Étape 2 : Identification et évaluation des activités portuaires critiques et de l'infrastructure qui doivent être protégée. Partie 3 (B 15.5, B 15.7)
- Étape 3 : Identification des menaces potentielles et de la probabilité de les éviter afin de déterminer les mesures de sûreté prioritaire : Partie 4 (B 15. 11)
- Étape 4 : Identification des vulnérabilités - Tableau des menaces : Partie 5 (B 15.15, 15.16)
- Étape 5 : Recommandation des contre-mesures afin de réduire la vulnérabilité, détermination des priorités : Partie 6.
- Étapes 6 : Schéma de l'influence des contre-mesures sur la vulnérabilité.

## 1.3. Description de l'installation portuaire

## 1.4. Mesures devant être prises par les autorités

## 1.5. Matrice de conformité avec le code ISPS

<b><u>Référence du code</u></b>	<b><u>Élément</u></b>	<b><u>Partie PFSA</u></b>
A 15.5.1., B 15.5-8	Identification et évaluation des valeurs qui doivent être protégées	<b><u>Partie 3</u></b>
A 15.5.2., B 15.9-12	Identification des menaces possibles contre les valeurs et leur probabilité d'échec afin d'établir des contre-mesures et de les classer en fonction de leurs priorités	<b><u>Partie 4</u></b>
A 15.5.4., B 15.15-16	Identification des faiblesses	<b><u>Partie 5-6</u></b>
A 15.5.3., B 15.13-14	Identification, choix et détermination de la priorité des contre-mesures	<b><u>Partie 6-7</u></b>

**L'évaluation de la protection de l'installation portuaire est contrôlée et approuvée par les autorités contractantes**

<b><u>Approbation originelle</u></b>	<b><u>Signature du Agent de sûreté de l'installation portuaire</u></b>	<b><u>Approuvée par les autorités</u></b>

**Nom****Fonction****Date****Cachet**

***Enregistrement des révisions et des amendements.***

<b><u>Révision</u></b>	<b><u>Date</u></b>	<b><u>Signature du Agent de sûreté de l'installation portuaire</u></b>	<b><u>Approuvée par les autorités contractantes</u></b>

	<b>PROCEDURE DE PROTECTION</b>	☺	☹	<b>COMMENTAIRE</b>
<b>1.</b>	<b>Renseignement à propos des moyens et des procédures de sûreté existants</b>			
<b>1.1</b>	<b>Gestion et politique de la sûreté de l'installation portuaire</b>			
1.1.1	Y a-t-il une politique pour les conflits entre la sûreté et la sûreté ?			
1.1.2	Des mesures d'urgence sont-elles prévues ?			
1.1.3	Y a-t-il toujours du personnel prévu en suffisance pour exécuter les mesures d'urgence ou les appliquer ?			
1.1.4	Y a-t-il des plans d'évacuation ?			
1.1.5	Les voies d'évacuation sont-elles suffisamment clairement indiquées ?			
1.1.6	Y a-t-il des procédures sécurisées pour le traitement des informations de sûreté ?			
1.1.7	Les codes et les clés sont-ils rangés d'une manière sécurisée ?			
1.1.8	Le personnel de sûreté dispose-t-il de la compétence de police ?			
1.1.9	La compétence du personnel de sûreté est-elle suffisamment importante afin de pouvoir exécuter la mission ?			
1.1.10	Une réglementation, législation complémentaire est-elle nécessaire ?			
1.1.11	Y a-t-il un service de sûreté privé ?			
1.1.12	Les compétences du service de sûreté privé sont-elles suffisamment importantes afin de pouvoir exécuter la mission ?			
1.1.13	Une réglementation, législation complémentaire est-elle nécessaire ?			
<b>1.2</b>	<b>Organisation de la sûreté de l'installation portuaire</b>			
1.2.1	Y a-t-il des instructions de sûreté écrites ?			
1.2.2	Dans ces instructions, y a-t-il une répartition des tâches prévue avec une description de l'emploi ?			
1.2.3	Toutes les personnes intéressées disposent-elles d'instructions de sûreté ?			
1.2.4	Les instructions sont-elles connues par toutes les personnes intéressées ?			
1.2.5	Les instructions de sûreté sont-elles suffisamment connues par le personnel restant ?			
1.3	Agent de sûreté de l'installation portuaire			
1.3.1	Un Agent de sûreté de l'installation portuaire est-il désigné ?			
1.3.2	L'agent de sûreté de l'installation portuaire est-il disponible ?			

1.3.3	L'agent de sûreté de l'installation portuaire est-il suffisamment compétent (formation, fonction) ?			
1.3.4	L'agent de sûreté de l'installation portuaire est-il en service depuis suffisamment longtemps et dispose-t-il d'une expérience suffisante ?			
1.3.5	L'agent de sûreté de l'installation portuaire est-il familiarisé avec les objectifs de sûreté et la politique ?			
1.3.6	L'agent de sûreté de l'installation portuaire dispose-t-il de compétences suffisamment importantes pour pouvoir exécuter sa fonction ?			
1.3.7	L'agent de sûreté de l'installation portuaire est-il disponible de manière permanente ?			
1.3.8	Le personnel de sûreté est-il au courant de la manière dont il peut joindre l'agent de sûreté de l'installation portuaire aussi bien pendant les heures qu'en dehors des heures de service ?			
1.3.9	Un schéma d'avertissement est-il mis à la disposition du personnel de sûreté ?			
1.3.10	Ce schéma d'avertissement est-il adapté aux niveaux de sûreté ?			
1.3.11	La mission du Agent de sûreté de l'installation portuaire est-elle clairement décrite ?			
1.3.12	Les activités de sûreté sont-elles régulièrement contrôlées par l'agent de sûreté de l'installation portuaire ?			
1.3.13	Les contrôles sont-ils actés par l'agent de sûreté de l'installation portuaire ?			
1.3.14	Des formations, instructions et exercices sont-ils prévus ?			
1.3.15	Y a-t-il eu des incidents ou des imperfections constatés aux prescriptions de sûreté ?			
1.3.16	Les prescriptions de sûreté sont-elles adaptées en fonction des incidents ou de la constatation d'imperfections ?			
1.3.17	Des formations, instructions et exercices sont-ils prévus par l'agent de sûreté de l'installation portuaire ?			
1.3.18	L'agent de sûreté de l'installation portuaire garde-t-il contact avec l'agent de sûreté du navire et l'agent de sûreté de la société ?			
1.3.19	Existe-t-il une coordination entre l'agent de sûreté de l'installation portuaire, l'agent de sûreté du navire et l'agent de sûreté de la société ?			
1.3.20	L'agent de sûreté de l'installation portuaire connaît-il les faiblesses des			

	mesures de sûreté et les possibilités pour éviter ces faiblesses ?			
1.3.21	L'agent de sûreté de l'installation portuaire connaît-il les listes que les suspects potentiels peuvent utiliser ?			
1.3.22	L'agent de sûreté de l'installation portuaire sait-il reconnaître les substances et les marchandises dangereuses ?			
<b>1.4</b>	<b>Services avec une compétence de sûreté</b>			
<b>1.4.1</b>	<b>Police</b>			
1.4.1.1	<i>Compétence</i>			
1.4.1.1.1.	Police administrative			
1.4.1.1.2	Police judiciaire			
1.4.1.1.3	Douane			
1.4.1.1.4	Service de capitainerie du port			
1.4.1.1.5	Sûreté nationale			
1.4.1.1.6	Autre			
1.4.1.2	<i>Y a-t-il une assistance prévue de :</i>			
1.4.1.2.1	Force armée			
1.4.1.2.2	Douane			
1.4.1.2.3	Service de capitainerie du port			
1.4.1.2.4	Sûreté nationale			
1.4.1.3	<i>Compétence territoriale</i>			
1.4.1.3.1	Compétence nationale			
1.4.1.3.2	Compétence départementale ou provinciale			
1.4.1.3.3	Compétence communale			
1.4.1.3.4	Compétence au sein de la zone portuaire			
1.4.1.3.5	Contrôle exclusif aux frontières			
1.4.1.3.6	Autre			
1.4.1.4	<i>La compétence est déterminée dans le cadre de :</i>			
1.4.1.4.1	La loi, un arrêté présidentiel, un arrêté royal ou un arrêté ministériel			
1.4.1.4.2	Un arrêté communal			
1.4.1.4.3	Une autre instruction écrite et contraignante			
1.4.1.5	<i>Existe-t-il une répartition des tâches avec d'autres services compétents</i>			

	<i>présents dans le port ?</i>			
1.4.1.5.1	Forces armées			
1.4.1.5.2	Douane			
1.4.1.5.3	Service de capitainerie du port			
1.4.1.5.4	Sûreté nationale			
1.4.1.6	Organisation interne			
1.4.1.6.1	Description et tableau d'organisation			
1.4.1.6.2	Répartition des compétences			
1.4.1.6.3	Description de l'emploi			
1.4.1.7	<i>Construction hiérarchique</i>			
1.4.1.8	<i>Contrôle</i>			
1.4.1.9	<i>Formation</i>			
1.4.1.9.1	Formation de base			
1.4.1.9.2	Recyclage			
1.4.1.9.3	Formations et exercices			
1.4.1.10	<i>Les effectifs sont-ils suffisants pour exécuter la mission ?</i>			
1.4.1.11	<i>Les moyens sont-ils suffisants pour exécuter la mission ?</i>			
1.4.1.11.1	Transport			
1.4.1.11.2	Par route			
1.4.1.11.3	Par voie fluviale			
1.4.1.11.4	Par chemins de fer			
1.4.1.11.5	Transport aérien			
1.4.1.12	<i>Les moyens de transmission sont-ils suffisants pour exécuter la mission ?</i>			
1.4.1.12.1	Téléphone			
1.4.1.12.2	Mobilophone			
1.4.1.12.3	Radio VHF			
1.4.1.12.4	Internet			
1.4.1.13	<i>Le personnel est-il armé ?</i>			
1.4.1.14	<i>Le personnel connaît-il les dangers de l'utilisation des armes à feu dans le port ?</i>			
1.4.1.15	<i>Dispose-t-on de moyens de contrôle particuliers ?</i>			

1.4.1.15.1	Moyens de contrôle technique			
1.4.1.15.1.1	Détecteurs de métaux			
1.4.1.15.1.2	Systèmes de contrôle			
1.4.1.15.1.2.1	Pour les bagages à main			
1.4.1.15.1.2.2	Pour les conteneurs			
1.4.1.16	<i>Dispose-t-on de chiens ?</i>			
1.4.1.16.1	Limiers			
1.4.1.16.2	Chiens de la brigade des stupéfiants			
1.4.1.16.3	Chiens de surveillance et de défense			
1.4.1.16.4	Limiers pour les explosifs			
1.4.1.17	<i>Existe-t-il des plans d'alarme ?</i>			
1.4.1.18	<i>Existe-t-il des plans d'évacuation ?</i>			
1.4.1.19	<i>Y a-t-il des niveaux de sûreté avec des mesures prévues pour ceux-ci ?</i>			
1.4.1.20	<i>Une automatisation est-elle présente ?</i>			
1.4.1.20.1	Autonome			
1.4.1.20.2	Réseau			
1.4.1.21	<i>Gestion des flux d'informations</i>			
1.4.1.21.1	Reçoit-on des avis internationaux (Interpol, ...) ?			
1.4.1.21.2	Reçoit-on des informations des services publics nationaux ?			
1.4.1.21.3	Reçoit-on des informations à d'autres services chargés de la sûreté dans le port ?			
1.4.1.21.4	Donne-t-on des informations à d'autres services chargés de la sûreté dans le port ?			
1.4.1.21.5	Y a-t-il des réunions de coordination ?			
1.4.1.21.5.1	Internes			
1.4.1.21.5.2	Avec d'autres services responsables de la sûreté du port			
1.4.1.22	<i>Règlement de service</i>			
1.4.1.22.1	Le service est-il assuré de manière permanente ?			
1.4.1.22.1.1	Poste central			
1.4.1.22.1.2	Postes fixes			
1.4.1.22.1.3	Patrouilles			

1.4.1.22.1.4	Réserve d'intervention			
1.4.1.22.2	La force du nombre et l'intervention sont-ils adaptés aux informations ou au niveau de sûreté disponibles ?			
1.4.1.22.2.1	Poste central			
1.4.1.22.2.2	Postes fixes			
1.4.1.22.2.3	Patrouilles			
1.4.1.22.2.4	Réserve d'intervention			
<b>1.4.2</b>	<b>Douane</b>			
1.4.2.1	<i>Compétence</i>			
1.4.2.1.1.	Police administrative			
1.4.2.1.2	Police judiciaire			
1.4.2.1.3	Douane			
1.4.2.1.4	Autre			
1.4.2.2	<i>Y a-t-il une assistance prévue de :</i>			
1.4.2.2.1	Force armée			
1.4.2.2.2	Police			
1.4.2.2.3	Service de capitainerie du port			
1.4.2.3	<i>Compétence territoriale</i>			
1.4.2.3.1	Compétence nationale			
1.4.2.3.2	Compétence départementale ou provinciale			
1.4.2.3.3	Compétence au sein de la zone portuaire			
1.4.2.3.4	Contrôle exclusif aux frontières			
1.4.2.3.5	Autre			
1.4.2.4	<i>La compétence est déterminée dans le cadre de :</i>			
1.4.2.4.1	La loi, un arrêté présidentiel, un arrêté royal ou un arrêté ministériel			
1.4.2.4.2	Un arrêté communal			
1.4.2.4.3	Une autre instruction écrite et contraignante			
1.4.2.5	<i>Existe-t-il une répartition des tâches avec d'autres services compétents présents dans le port ?</i>			
1.4.2.5.1	Forces armées			
1.4.2.5.2	Police			

1.4.2.5.3	Service de capitainerie du port			
1.4.2.5.4	Sûreté nationale			
1.4.2.6	<i>Organisation interne</i>			
1.4.2.6.1	Description et tableau d'organisation			
1.4.2.6.2	Répartition des compétences			
1.4.2.6.3	Description de l'emploi			
1.4.2.7	<i>Construction hiérarchique</i>			
1.4.2.8	<i>Contrôle</i>			
1.4.2.9	<i>Formation</i>			
1.4.2.9.1	Formation de base			
1.4.2.9.2	Recyclage			
1.4.2.9.3	Formations et exercices			
1.4.2.10	<i>Les effectifs sont-ils suffisants pour exécuter la mission ?</i>			
1.4.2.11	<i>Les moyens sont-ils suffisants pour exécuter la mission ?</i>			
1.4.2.11.1	Transport			
1.4.2.11.2	Par route			
1.4.2.11.3	Par voie fluviale			
1.4.2.11.4	Par chemins de fer			
1.4.2.11.5	Transport aérien			
1.4.2.12	<i>Les moyens de transmission sont-ils suffisants pour exécuter la mission ?</i>			
1.4.2.12.1	Téléphone			
1.4.2.12.2	Mobilophone			
1.4.2.12.3	Radio VHF			
1.4.2.12.4	Internet			
1.4.2.13	<i>Dispose-t-on de moyens de contrôle particuliers ?</i>			
1.4.2.13.1	Moyens de contrôle technique			
1.4.2.13.1.1	Détecteurs de métaux			
1.4.2.13.1.2	Systèmes de contrôle			
1.4.2.13.1.2.1	Pour les bagages à main			
1.4.2.13.1.2.2	Scanneurs pour les conteneurs			
1.4.2.13.1.2.3	Compteurs pour le rayonnement radioactif			

1.4.2.13.1.3	Sets de contrôle pour les drogues			
1.4.2.14	<i>Dispose-t-on de chiens ?</i>			
1.4.2.14.1	Limiers			
1.4.2.14.2	Chiens de la brigade des stupéfiants			
1.4.2.14.3	Limiers pour les explosifs			
1.4.2.15	<i>Le personnel est-il armé ?</i>			
1.4.2.16	<i>Le personnel connaît-il les dangers de l'utilisation des armes à feu dans le port ?</i>			
1.4.2.17	<i>Y a-t-il des niveaux de sûreté avec des mesures prévues pour ceux-ci ?</i>			
1.4.2.18	<i>Une automatisation est-elle présente ?</i>			
1.4.2.18.1	Autonome			
1.4.2.18.2	Réseau			
1.4.2.19	<i>Gestion des flux d'informations</i>			
1.4.2.19.1	Reçoit-on des avis internationaux (Interpol, ...) ?			
1.4.2.19.2	Reçoit-on des informations des services publics nationaux ?			
1.4.2.19.3	Reçoit-on des informations à d'autres services chargés de la sûreté dans le port ?			
1.4.2.19.4	Donne-t-on des informations à d'autres services chargés de la sûreté dans le port ?			
1.4.2.19.5	Y a-t-il des réunions de coordination ?			
1.4.2.19.5.1	Internes			
1.4.2.19.5.2	Avec d'autres services responsables de la sûreté du port			
1.4.2.20	<i>Règlement de service</i>			
1.4.2.20.1	Le service est-il assuré de manière permanente ?			
1.4.2.20.1.1	Poste central			
1.4.2.20.1.2	Postes fixes			
1.4.2.20.1.3	Patrouilles			
1.4.2.20.1.4	Réserve d'intervention			
1.4.2.20.2	La force du nombre et l'intervention sont-ils adaptés aux informations ou au niveau de sûreté disponibles ?			
1.4.2.20.2.1	Poste central			

1.4.2.20.2.2	Postes fixes			
1.4.2.20.2.3	Patrouilles			
1.4.2.20.2.4	Réserve d'intervention			
1.4.2.21	<i>Contrôle du chargement</i>			
1.4.2.21.1	Le manifeste du navire est-il contrôlé ?			
1.4.2.21.2	Les vestiaires sont-ils contrôlés ?			
1.4.2.21.3	Les cabines sont-elles contrôlées ?			
1.4.2.21.4	Les bagages des passagers sont-ils contrôlés ?			
1.4.2.21.5	Les bagages de l'équipage sont-ils contrôlés ?			
1.4.2.21.6	La cargaison déchargée est-elle contrôlée physiquement ?			
1.4.2.21.7	Le déchargement du navire est-il contrôlé physiquement ?			
1.4.2.21.8	Le chargement du navire est-il contrôlé physiquement ?			
1.4.2.21.9	Les conteneurs vides sont-ils contrôlés ?			
1.4.2.21.10	Les conteneurs en transit sont-ils suivis au niveau de leur origine, contenu, destination et poids ?			
1.4.2.22	<i>Y a-t-il un dépôt de la douane ?</i>			
1.4.2.23	<i>Ce dépôt de la douane est-il suffisamment surveillés ?</i>			
<b>1.4.3</b>	<b>Forces armées</b>			
1.4.3.1	<i>Compétence</i>			
1.4.3.1.1.	Police administrative			
1.4.3.1.2	Police judiciaire			
1.4.3.1.3	Douane			
1.4.3.2	<i>Y a-t-il une assistance prévue de :</i>			
1.4.3.2.1	Police			
1.4.3.2.2	Douane			
1.4.3.2.3	Service de capitainerie du port			
1.4.3.2.4	Sûreté nationale			
1.4.3.3	<i>Compétence territoriale</i>			
1.4.3.3.1	Compétence nationale			
1.4.3.3.2	Compétence départementale ou provinciale			
1.4.3.3.3	Compétence communale			

1.4.3.3.4	Compétence au sein de la zone portuaire			
1.4.3.3.5	Contrôle exclusif aux frontières			
1.4.3.3.6	Autre			
1.4.3.4	<i>La compétence est déterminée dans le cadre de :</i>			
1.4.3.4.1	La loi, un arrêté présidentiel, un arrêté royal ou un arrêté ministériel			
1.4.3.4.2	Un arrêté communal			
1.4.3.4.3	Une autre instruction écrite et contraignante			
1.4.3.5	<i>Existe-t-il une répartition des tâches avec d'autres services compétents présents dans le port ?</i>			
1.4.3.5.1	Police			
1.4.3.5.2	Douane			
1.4.3.5.3	Service de capitainerie du port			
1.4.3.5.4	Sûreté nationale			
1.4.3.6	Organisation interne			
1.4.3.6.1	Description et tableau d'organisation			
1.4.3.6.2	Répartition des compétences			
1.4.3.6.3	Description de l'emploi			
1.4.3.7	<i>Construction hiérarchique</i>			
1.4.3.8	<i>Contrôle</i>			
1.4.3.9	<i>Formation</i>			
1.4.3.9.1	Formation de base			
1.4.3.9.2	Recyclage			
1.4.3.9.3	Formations et exercices			
1.4.3.10	<i>Les effectifs sont-ils suffisants pour exécuter la mission ?</i>			
1.4.3.11	<i>Les moyens sont-ils suffisants pour exécuter la mission ?</i>			
1.4.3.11.1	Transport			
1.4.3.11.2	Par route			
1.4.3.11.3	Par voie fluviale			
1.4.3.11.4	Par chemins de fer			
1.4.3.11.5	Transport aérien			
1.4.3.12	<i>Les moyens de transmission sont-ils suffisants pour exécuter la mission ?</i>			

1.4.3.12.1	Téléphone			
1.4.3.12.2	Mobilophone			
1.4.3.12.3	Radio VHF			
1.4.3.12.4	Internet			
1.4.3.12.5	VTS			
1.4.3.12.6	Radar			
1.4.3.13	<i>Dispose-t-on de moyens de contrôle particuliers ?</i>			
1.4.3.13.1	Moyens de contrôle technique			
1.4.3.13.1.1	Détecteurs de métaux			
1.4.3.13.1.2	Systèmes de contrôle			
1.4.3.13.1.2.1	Pour les bagages à main			
1.4.3.14	<i>Dispose-t-on de chiens ?</i>			
1.4.3.14.1	Limiers			
1.4.3.14.2	Chiens de la brigade des stupéfiants			
1.4.3.14.3	Chiens de surveillance et de défense			
1.4.3.14.4	Limiers pour les explosifs			
1.4.3.15	<i>Le personnel est-il armé ?</i>			
1.4.3.16	<i>Le personnel connaît-il les dangers de l'utilisation des armes à feu dans le port ?</i>			
1.4.3.17	<i>Existe-t-il des plans d'alarme ?</i>			
1.4.3.18	<i>Existe-t-il des plans d'évacuation ?</i>			
1.4.3.19	<i>Y a-t-il des niveaux de sûreté avec des mesures prévues pour ceux-ci ?</i>			
1.4.3.20	<i>Une automatisation est-elle présente ?</i>			
1.4.3.20.1	Autonome			
1.4.3.20.2	Réseau			
1.4.3.21	<i>Gestion des flux d'informations</i>			
1.4.3.21.1	Reçoit-on des avis internationaux (Interpol, ...) ?			
1.4.3.21.2	Reçoit-on des informations des services publics nationaux ?			
1.4.3.21.3	Reçoit-on des informations à d'autres services chargés de la sûreté dans le port ?			
1.4.3.21.4	Donne-t-on des informations à d'autres services chargés de la sûreté dans le			

	port ?			
1.4.3.21.5	Y a-t-il des réunions de coordination ?			
1.4.3.21.5.1	Internes			
1.4.3.21.5.2	Avec d'autres services responsables de la sûreté du port			
1.4.3.22	<i>Règlement de service</i>			
1.4.3.22.1	Le service est-il assuré de manière permanente ?			
1.4.3.22.1.1	Poste central			
1.4.3.22.1.2	Postes fixes			
1.4.3.22.1.3	Patrouilles			
1.4.3.22.1.4	Réserve d'intervention			
1.4.3.22.2	La force du nombre et l'intervention sont-ils adaptés aux informations ou au niveau de sûreté disponibles ?			
1.4.3.22.2.1	Poste central			
1.4.3.22.2.2	Postes fixes			
1.4.3.22.2.3	Patrouilles			
1.4.3.22.2.4	Réserve d'intervention			
<b>1.4.4</b>	<b>Service de capitainerie du port</b>			
1.4.4.1	<i>Compétence</i>			
1.4.4.1.1.	Police administrative			
1.4.4.1.2	Police judiciaire			
1.4.4.1.3	Service de capitainerie du port			
1.4.4.1.4	Autre			
1.4.4.2	<i>Y a-t-il une assistance prévue de :</i>			
1.4.4.2.1	Force armée			
1.4.4.2.2	Douane			
1.4.4.2.3	Police			
1.4.4.2.4	Sûreté nationale			
1.4.4.3	<i>Compétence territoriale</i>			
1.4.4.3.1	Compétence nationale			
1.4.4.3.2	Compétence départementale ou provinciale			
1.4.4.3.3	Compétence communale			

1.4.4.3.4	Compétence au sein de la zone portuaire			
1.4.4.3.5	Contrôle exclusif aux frontières			
1.4.4.3.6	Autre			
1.4.4.4	<i>La compétence est déterminée dans le cadre de :</i>			
1.4.4.4.1	La loi, un arrêté présidentiel, un arrêté royal ou un arrêté ministériel			
1.4.4.4.2	Un arrêté communal			
1.4.4.4.3	Une autre instruction écrite et contraignante			
1.4.4.5	<i>Organisation interne</i>			
1.4.4.5.1	Description et tableau d'organisation			
1.4.4.5.2	Répartition des compétences			
1.4.4.5.3	Description de l'emploi			
1.4.4.6	<i>Construction hiérarchique</i>			
1.4.4.7	<i>Contrôle</i>			
1.4.4.8	<i>Formation</i>			
1.4.4.8.1	Formation de base			
1.4.4.8.2	Recyclage			
1.4.4.8.3	Formations et exercices			
1.4.4.9	<i>Les effectifs sont-ils suffisants pour exécuter la mission ?</i>			
1.4.4.10	<i>Les moyens sont-ils suffisants pour exécuter la mission ?</i>			
1.4.4.10.1	Transport par route			
1.4.4.10.2	Transport par voie fluviale			
1.4.4.11.	<i>Les moyens de transmission sont-ils suffisants pour exécuter la mission ?</i>			
1.4.4.11.1	Téléphone			
1.4.4.11.2	Mobilophone			
1.4.4.11.3	Radio VHF			
1.4.4.11.4	Internet			
1.4.4.11.5	VTS			
1.4.4.11.6	Radar			
1.4.4.12	<i>Existe-t-il des plans d'alarme ?</i>			
1.4.4.13	<i>Existe-t-il des plans d'évacuation ?</i>			
1.4.4.14	<i>Y a-t-il des niveaux de sûreté avec des mesures prévues pour ceux-ci ?</i>			

1.4.4.15	<i>A l'arrivée d'un navire, y a-t-il un contact avec l'agent de sûreté du navire ?</i>			
1.4.4.16	<i>Y a-t-il déjà une mesure d'automatisation ?</i>			
1.4.4.16.1	Autonome			
1.4.4.16.2	Réseau			
1.4.4.17	<i>Gestion des flux d'informations</i>			
1.4.4.17.1	Reçoit-on des avis internationaux (Interpol, ...) ?			
1.4.4.17.2	Reçoit-on des informations des services publics nationaux ?			
1.4.4.17.3	Reçoit-on des informations à d'autres services chargés de la sûreté dans le port ?			
1.4.4.17.4	Donne-t-on des informations à d'autres services chargés de la sûreté dans le port ?			
1.4.4.17.5	Y a-t-il des réunions de coordination ?			
1.4.4.17.5.1	Internes			
1.4.4.17.5.2	Avec d'autres services responsables de la sûreté du port			
1.4.4.18	<i>Services</i>			
1.4.4.18.1	L'accès au port est-il assuré de manière permanente ?			
1.4.4.18.2	Les services portuaires sont-ils équipés en personnel de manière permanente ?			
1.4.4.18.2.1	Poste central			
1.4.4.18.2.2.	Navires-pilotes			
1.4.4.18.2.3	Navires remorqueurs			
1.4.4.18.2.4	Navires			
1.4.4.18.2.5	Quais			
<b>1.4.5</b>	<b>Sûreté nationale</b>			
1.4.5.1	<i>Compétence</i>			
1.4.5.1.1.	Police administrative			
1.4.5.1.2	Police judiciaire			
1.4.5.1.3	Sûreté nationale			
1.4.5.1.4	Autre			
1.4.5.2	<i>Y a-t-il une assistance prévue de :</i>			
1.4.5.2.1	Force armée			
1.4.5.2.2	Police			

1.4.5.2.3	Service de capitainerie du port			
1.4.5.2.4	Douane			
1.4.5.3	<i>Compétence territoriale</i>			
1.4.5.3.1	Compétence nationale			
1.4.5.3.2	Compétence départementale ou provinciale			
1.4.5.3.3	Compétence communale			
1.4.5.3.4	Compétence au sein de la zone portuaire			
1.4.5.3.5	Contrôle exclusif aux frontières			
1.4.5.3.6	Autre			
1.4.5.4	<i>La compétence est déterminée dans le cadre de :</i>			
1.4.5.4.1	La loi, un arrêté présidentiel, un arrêté royal ou un arrêté ministériel			
1.4.5.4.2	Un arrêté communal			
1.4.5.4.3	Une autre instruction écrite et contraignante			
1.4.5.5	<i>Existe-t-il une répartition des tâches avec d'autres services compétents présents dans le port ?</i>			
1.4.5.5.1	Forces armées			
1.4.5.5.2	Douane			
1.4.5.5.3	Service de capitainerie du port			
1.4.5.5.4	Police			
1.4.5.6	<i>Organisation interne</i>			
1.4.5.6.1	Description et tableau d'organisation			
1.4.5.6.2	Répartition des compétences			
1.4.5.6.3	Description de l'emploi			
1.4.5.7	<i>Construction hiérarchique</i>			
1.4.5.8	<i>Contrôle</i>			
1.4.5.9	<i>Formation</i>			
1.4.5.9.1	Formation de base			
1.4.5.9.2	Recyclage			
1.4.5.9.3	Formations et exercices			
1.4.5.10	<i>Les effectifs sont-ils suffisants pour exécuter la mission ?</i>			
1.4.5.11	<i>Les moyens sont-ils suffisants pour exécuter la mission ?</i>			

1.4.5.11.1	Transport			
1.4.5.11.2	Par route			
1.4.5.11.3	Par voie fluviale			
1.4.5.11.4	Par chemins de fer			
1.4.5.11.5	Transport aérien			
1.4.5.12	<i>Les moyens de transmission sont-ils suffisants pour exécuter la mission ?</i>			
1.4.5.12.1	Téléphone			
1.4.5.12.2	Mobilophone			
1.4.5.12.3	Radio VHF			
1.4.5.12.4	Internet			
1.4.5.12.5	VTS			
1.4.5.12.6	Radar			
1.4.5.13	<i>Dispose-t-on de moyens de contrôle particuliers ?</i>			
1.4.5.13.1	Moyens de contrôle technique			
1.4.5.13.1.1	Détecteurs de métaux			
1.4.5.13.1.2	Systèmes de contrôle			
1.4.5.13.1.2.1	Pour les bagages à main			
1.4.5.13.1.2.2	Scanneurs pour les conteneurs			
1.4.5.14	<i>Dispose-t-on de chiens ?</i>			
1.4.5.14.1	Limiers			
1.4.5.14.2	Chiens de la brigade des stupéfiants			
1.4.5.14.3	Chiens de surveillance et de défense			
1.4.5.14.4	Limiers pour les explosifs			
1.4.5.15	<i>Existe-t-il des plans d'alarme ?</i>			
1.4.5.16	<i>Existe-t-il des plans d'évacuation ?</i>			
1.4.5.17	<i>Le personnel est-il armé ?</i>			
1.4.5.18	<i>Le personnel connaît-il les dangers de l'utilisation des armes dans le port ?</i>			
1.4.5.19	<i>Y a-t-il des niveaux de sûreté avec des mesures prévues pour ceux-ci ?</i>			
1.4.5.20	<i>Une automatisation est-elle présente ?</i>			
1.4.5.20.1	Autonome			
1.4.5.20.2	Réseau			

1.4.5.21	<i>Gestion des flux d'informations</i>			
1.4.5.21.1	Reçoit-on des avis internationaux (Interpol, ...) ?			
1.4.5.21.2	Reçoit-on des informations des services publics nationaux ?			
1.4.5.21.3	Reçoit-on des informations à d'autres services chargés de la sûreté dans le port ?			
1.4.5.21.4	Donne-t-on des informations à d'autres services chargés de la sûreté dans le port ?			
1.4.5.21.5	Y a-t-il des réunions de coordination ?			
1.4.5.21.5.1	Internes			
1.4.5.21.5.2	Avec d'autres services responsables de la sûreté du port			
1.4.5.22	<i>Règlement de service</i>			
1.4.5.22.1	Le service est-il assuré de manière permanente ?			
1.4.5.22.1.1	Poste central			
1.4.5.22.1.2	Postes fixes			
1.4.5.22.1.3	Patrouilles			
1.4.5.22.1.4	Réserve d'intervention			
1.4.5.22.2	La force du nombre et l'intervention sont-ils adaptés aux informations ou au niveau de sûreté disponibles ?			
1.4.5.22.2.1	Poste central			
1.4.5.22.2.2	Postes fixes			
1.4.5.22.2.3	Patrouilles			
1.4.5.22.2.4	Réserve d'intervention			
<b>1.5</b>	<b>Sûreté privée</b>			
1.5.1	La sûreté privée est-elle mise en oeuvre sur un terrain privé ?			
1.5.2	Le personnel connaît-il les attitudes qu'il doit adopter en fonction des différents niveaux de sûreté ?			
1.5.3	Le personnel sait-il comment réagir à un attentat, une menace, ou l'augmentation du niveau de sûreté ?			
1.5.4	Le personnel de sûreté porte-t-il un uniforme ?			
1.5.5	La distinction entre l'uniforme de la sûreté et celui de la police est-elle			

	suffisamment visible ?			
1.5.6	Le personnel de sûreté est-il armé ?			
1.5.7	Le personnel de sûreté connaît-il les dangers liés à l'utilisation des armes dans le port ?			
1.5.8	Les personnes qui sont prises sur le fait de commettre des délits sont-elles retenues ?			
1.5.9	Les personnes qui sont prises sur le fait sont-elles livrées à la police ?			
<b>1.6</b>	<b>Formation et instructions du personnel de la sûreté privée</b>			
1.6.1	Existe-t-il des programmes d'instructions et de formation ?			
1.6.2	Les instructions et les formations sont-elles données et dirigées par des moniteurs compétents ?			
<b>1.7.</b>	<b>Le plan de sûreté de l'installation portuaire (s'il existe)</b>			
1.7.1	Le plan de sûreté de l'installation portuaire est-il validé par les autorités concernées ?			
1.7.2	Le plan de sûreté de l'installation portuaire est-il disponible ?			
1.7.3	Toutes les modifications apportées au plan de sûreté de l'installation portuaire sont-elles approuvées par les autorités de contrôle (autorités nationales ou RSO) ?			
1.7.4	Dans le plan de sûreté de l'installation portuaire, y a-t-il différents niveaux de sûreté associés à des mesures ?			
1.7.5	Le passage du niveau de sûreté 1 au niveau de sûreté 2 est-il possible sans assistance ou intervention externe ?			
1.7.6	Les procédures pour satisfaire aux instructions des autorités nationales sont-elles prévues en cas de passage vers le niveau 3 ?			
1.7.7	Le plan de sûreté de l'installation portuaire est-il protégé contre une utilisation ou une destruction non autorisée ?			
1.7.8	Le plan de sûreté de l'installation portuaire aborde-t-il les sujets suivants :			
1.7.8.1	Description de l'installation			
1.7.8.2	Description de l'organisation de la structure de sûreté de l'installation portuaire			
1.7.8.3	Les missions du personnel de sûreté sont-elles spécifiées ?			
1.7.8.4	Le contact avec l'agent de sûreté du navire est l' Agent de sûreté de la société			

	existe-t-il ?			
1.7.8.5	La relation entre les navires présents dans le port et les armateurs responsables est-elle déterminée ?			
1.7.8.6	Les détails des systèmes de communication entre les navires amarrés et leurs armateurs et les autorités de l'installation portuaire et l'agent de sûreté de l'installation portuaire sont-ils prévus ?			
1.7.8.7	Les mesures de sûreté de niveau 1 sont-elles prévues ?			
1.7.8.8	Le passage aux mesures de sûreté de niveau 2 est-il prévu ?			
1.7.8.9	Est-il spécifié comment une suite est donnée aux instructions des autorités dans le cadre du passage au niveau 3 ?			
1.7.8.10	La protection des instructions de sûreté électroniques ou sur papier est-elle prévue ?			
1.7.8.11	Les procédures pour répondre aux incidents ou menaces de sûreté sont-elles prévues ?			
1.7.8.12	Le plan de sûreté de l'installation portuaire est-il régulièrement revu ou évalué ?			
1.7.8.13	Y a-t-il des procédures pour communiquer les incidents ?			
1.7.8.14	Y a-t-il des procédures pour réaliser un audit des activités de sûreté ?			
1.7.8.15	Y a-t-il des procédures pour l'utilisation et la fourniture de matériaux de sûreté (équipements de contrôle, détecteurs de métaux,...) ?			
<b>1.8</b>	<b>Audits de sûreté de l'installation portuaire</b>			
1.8.1	Y a-t-il des audits internes ?			
1.8.2	Si oui, y a-t-il des procédures pour ces audits internes ?			
1.8.3	Les audits sont-ils réalisés par des personnes ou des services indépendants ?			
<b>1.9</b>	<b>Documentation de sûreté</b>			
1.9.1	Des procès-verbaux et des comptes rendus de sessions de formation, d'entraînements ou d'exercices sont-ils conservés ?			
1.9.2	Les incidents de sûreté sont-ils enregistrés et conservés ?			
1.9.3	Les comptes rendus du passage vers un autre niveau de sûreté sont-ils conservés ?			
1.9.4	L'entretien et la mise au point des mesures de sûreté et du matériel de sûreté sont-ils prévus et enregistrés ?			

1.9.5	La documentation des audits de sûreté est-elle conservée ?			
1.9.6	Des comptes rendus sont-ils établis et conservés à propos des réunions de sûreté ?			
<b>1.10</b>	<b>L'installation portuaire et l'interface du navire</b>			
1.10.1	Les contacts et les possibilités de communication du Agent de sûreté de l'installation portuaire sont-ils disponibles pour l'IMO et les navires visiteurs ?			
1.10.2	L'agent de sûreté de l'installation portuaire a-t-il des contacts avec les chefs de la sûreté des navires et les chefs de la sûreté des sociétés et coordonne-t-il les mesures de sûreté ?			
1.10.3	Les informations de sûreté de l'installation portuaire sont-elles disponibles pour les navires visiteurs ?			
1.10.4	L'agent de sûreté de l'installation portuaire est-il mis au courant par l'agent de sûreté du navire si le navire visiteur a un niveau de sûreté plus élevé que le port ou l'installation visitée ?			
1.10.5	L'agent de sûreté du navire entretient-il des contacts avec l'agent de sûreté de l'installation portuaire afin de pouvoir justifier le passage à niveau de sûreté plus élevé ?			
1.10.6	Un formulaire est-il disponible pour une « Déclaration de sûreté » entre l'agent de sûreté de l'installation portuaire et l'agent de sûreté du navire ?			
<b>1.11</b>	<b>Mesures de sûreté concernant les accès à l'installation portuaire</b>			
1.11.1	Y a-t-il une surveillance permanente de la sûreté dans l'installation portuaire ?			
1.11.2	Y a-t-il plus d'un accès à l'installation portuaire ?			
1.11.3	La surveillance de l'accès dispose-t-elle d'instructions claires ?			
1.11.4	Disposent-ils de tout le matériel et de l'équipement nécessaires ?			
1.11.5	Est-ce que toutes les personnes qui visitent l'installation portuaire sont contrôlées ?			
1.11.6	Peut-on vérifier si la visitée est justifiée ou non ?			
1.11.7	Les documents présentés sont-ils authentiques ou donnent-ils suffisamment de garanties à propos de la fiabilité de la personne qui se présente au contrôle ?			
1.11.8	Y a-t-il des listes de personnel ou des listes d'équipage à la disposition du personnel qui effectue les contrôles ?			

1.11.9	Tous les visiteurs sont-ils inscrits dans un registre des visiteurs ?			
1.11.10	Les visiteurs sont-ils fouillés ?			
1.11.11	La fouille a-t-elle lieu dans un endroit sécurisé ?			
1.11.12	Tous les visiteurs sont-ils toujours accompagnés dans l'installation portuaire ?			
1.11.13	Des badges sont-ils délivrés ?			
1.11.14	Les visiteurs reçoivent-ils une petite explication sur la sûreté ?			
1.11.15	Les bagages des visiteurs sont-ils contrôlés ?			
1.11.16	L'équipage du navire est-il contrôlé ?			
1.11.17	Y a-t-il une procédure pour entamer et contrôler le recrutement des marins dans le port ?			
1.11.18	Les contractants et les débardeurs sont-ils contrôlés et y a-t-il des procédures pour rendre le contrôle possible ou le faciliter ?			
1.11.19	Leur accès à l'installation portuaire est-il limité au navire ou à l'emplacement où les travaux doivent être réalisés ?			
1.11.20	Sont-ils accompagnés ou contrôlés ?			
1.11.21	Les véhicules qui sont chargés à bord sont-ils d'abord contrôlés ?			
1.11.22	Y a-t-il une procédure pour faire retentir l'alarme en cas d'embarquement non autorisé à bord des navires ?			
<b>1.12.</b>	<b>Mesures supplémentaires pour le contrôle d'accès</b>			
1.12.1	Y a-t-il une surveillance supplémentaire en cas de passage à un niveau de sûreté plus élevé ?			
1.12.2	Le nombre d'entrées est-il limité ?			
1.12.3	L'entrée le long de la voie d'eau est-elle également refusée ou contrôlée ?			
1.12.4	L'embarcadère est-il une zone interdite à l'accès ou à l'accès illimité ?			
1.12.5	Le nombre et la profondeur du contrôle des bagages et du contrôle des personnes sont-ils augmentés ?			
<b>1.13</b>	<b>Zones à l'accès interdit ou à l'accès limité</b>			
1.13.1	Y a-t-il des endroits au sein de l'installation portuaire qui sont indiqués comme étant inaccessibles ou avec un accès limité ?			
1.13.2	Sont-ils convenablement signalés ?			
1.13.3	Ces zones sont-elles placées sous surveillance ?			

1.13.4	L'accès aux zones suivantes de l'installation portuaire est contrôlé :			
1.13.4.1	L'entrée principale			
1.13.4.2	Les autres entrées sur l'installation portuaire			
1.13.4.3	Les installations d'énergie et d'utilité publique de l'installation portuaire ?			
1.13.4.4	Les zones où l'équipement de sûreté est conservé ?			
1.13.4.5	Les zones de ventilation et avec de l'air conditionné ?			
1.13.4.6	Les pompes des citernes d'eau potable et les installations ?			
1.13.4.7	Les marchandises et les substances dangereuses ?			
1.13.4.8	Le stockage du chargement			
1.13.4.9	Le stockage de l'approvisionnement du navire ?			
1.13.4.10	Les zones d'attente pour l'embarquement des voitures privées ou des camions ?			
1.13.4.11	Les zones d'attente pour l'embarquement de l'équipage ou des passagers ?			
1.13.4.12	Les zones d'attente pour le déchargement des passagers ou de l'équipage ?			
<b>1.14.</b>	<b>Mesures complémentaires pour les zones inaccessibles ou à l'accès limité</b>			
1.14.1	Des zones inaccessibles ou à l'accès limité sont-elles ajoutées lors de l'augmentation du niveau de sûreté ?			
1.14.2	Y a-t-il du personnel ou des moyens supplémentaires qui sont mis en oeuvre pour assurer la surveillance dans les zones inaccessibles ou à l'accès limité ?			
1.14.3	Les zones inaccessibles ou à l'accès limité sont-elles d'abord contrôlées ?			
<b>1.15</b>	<b>Le traitement du chargement</b>			
1.15.1	Le chargement est-il contrôlé par le personnel de l'installation portuaire ?			
1.15.2	Le chargement contrôlé est-il marqué ?			
1.15.3	Y a-t-il des procédures spécifiques pour le traitement des marchandises et des substances dangereuses ?			
1.15.4	Les documents de chargement sont-ils remis avant le déchargement du navire (Manifeste) ?			
1.15.5	Ces documents de chargement sont-ils contrôlés avant le déchargement du navire ?			
1.15.6	Le personnel qui contrôle les documents de chargement est-il en mesure de reconnaître une menace de sûreté ?			

1.15.7	Le chargement est-il contrôlé de manière visuelle ?			
1.15.8	Le chargement est-il traité par le personnel de l'installation portuaire ?			
1.15.9	Le navire indique-t-il au préalable la nécessité de prendre du carburant ?			
1.15.10	Des sceaux sont-ils posés ou contrôlés ?			
1.15.11	Un matériel de scannage ou de détection est-il présent ?			
1.15.12	D'autres outils de contrôle ou chiens sont-ils utilisés pour le contrôle ?			
<b>1.16</b>	<b>Mesures complémentaires pour le traitement du chargement</b>			
1.16.1	Des contrôles plus poussés du chargement sont-ils réalisés dans le cas d'un niveau de sûreté plus élevé ?			
1.16.2	La fréquence des contrôles est-elle également augmentée ?			
1.16.3	Est-ce qu'on utilise à ce niveau un matériel de contrôle supplémentaire ou d'autres moyens (chiens, détecteurs de métaux, équipement RX, ...)			
1.16.4	Y a-t-il des procédures pour pouvoir réaliser les lignes directrices de sûreté complémentaires élaborées par les autorités pour le chargement ?			
1.16.5	Y a-t-il des plans de gestion pour mettre en place la suspension du chargement et du déchargement des navires ?			
<b>1.17</b>	<b>Le traitement de l'approvisionnement du navire</b>			
1.17.1	L'approvisionnement du navire est-il contrôlé ?			
1.17.2	L'approvisionnement du navire est-il contrôlé par le personnel de l'installation portuaire ?			
1.17.3	Le contrôle de l'approvisionnement du navire est-il laissé à l'équipage ?			
1.17.4	L'approvisionnement est-il autorisé sans bon de commande ?			
1.17.5	Les ravitailleurs du navire sont-ils agréés ?			
1.17.6.	L'approvisionnement est-il contrôlé au niveau de la présence de substances ou de matières illégales ou dangereuses ?			
1.17.7	La livraison de l'approvisionnement est-elle annoncée à l'avance ?			
1.17.8	L'emballage est-il contrôlé ? (a-t-il été ouvert ?)			
1.17.9	Un équipage est-il présent pour réceptionner immédiatement l'approvisionnement et l'entreposer dans un endroit sécurisé ?			
<b>1.18</b>	<b>Mesures complémentaires pour le traitement de l'approvisionnement du navire</b>			

1.18.1	Des contrôles plus poussés du chargement sont-ils réalisés dans le cas d'un niveau de sûreté plus élevé ?			
1.18.2	La fréquence des contrôles est-elle également augmentée ?			
1.18.3	Est-ce qu'on utilise à ce niveau un matériel de contrôle supplémentaire ou d'autres moyens (chiens, détecteurs de métaux, équipement RX, ...)			
1.18.4	Y a-t-il des procédures pour pouvoir réaliser les lignes directrices de sûreté complémentaires élaborées par les autorités pour l'approvisionnement du navire ?			
1.18.5	Y a-t-il des plans de gestion pour mettre en place la suspension de l'approvisionnement des navires ?			
<b>1.19</b>	<b>Traitement des bagages non accompagnés</b>			
1.19.1	Les bagages non accompagnés sont-ils acceptés dans l'installation portuaire ?			
1.19.2	Si oui, y a-t-il des procédures pour le traitement ?			
1.19.3	Tous les bagages non accompagnés sont-ils identifiés et contrôlés à l'avance avant de les remettre aux passagers ou membres de l'équipage ?			
1.19.4	Si oui, du matériel spécialisé est-il utilisé (équipement de contrôle, détecteurs de métaux, détecteurs d'explosifs, ...)			
1.19.5	Les recherches sont-elles enregistrées ?			
1.19.6	Le bagage contrôlé est-il marqué et rangé de manière sécurisée ?			
1.19.7	Y a-t-il des procédures pour pouvoir réaliser les lignes directrices de sûreté complémentaires élaborées par les autorités pour les bagages non accompagnés ?			
<b>1.20</b>	<b>Gestion de la sûreté de l'installation portuaire</b>			
1.20.1	Un tour de rôle est-il prévu pour la surveillance ?			
1.20.2	Y a-t-il une surveillance permanente sur installation portuaire ?			
1.20.3	Est-ce qu'un remplaçant du Agent de sûreté de l'installation portuaire peut être joint immédiatement ?			
1.20.4	Dispose-t-il d'un moyen de communication ?			
1.20.5	Est-ce que le remplaçant peut toujours joindre l'agent de sûreté de l'installation portuaire ?			
1.20.6	Est-ce que le remplaçant connaît sa mission ?			
1.20.7	Connaît-il les procédures de sûreté ?			

1.20.8	Surveille-t-il les visiteurs et les contractants dans l'installation portuaire et à bord des navires ?			
1.20.9	Réalise-t-il des rondes dans l'installation portuaire ?			
1.20.10	Contrôle-t-il les zones qui sont inaccessibles ou à l'accès limité ?			
1.20.11	Ses rondes sont-elles enregistrées dans un journal ?			
1.20.12	Surveille-t-il le personnel de surveillance et assure-t-il le briefing ?			
1.20.13	Est-ce que des rondes sont réalisées par le personnel restant au sein de l'installation portuaire ?			
1.20.14	La fréquence de ces rondes est-elle suffisante pour assurer une surveillance raisonnable ?			
1.20.15	Ces rondes sont-elles réalisées à des intervalles fixes en fonction d'un parcours déterminé ou avec un horaire et un itinéraire variable ?			
1.20.16	Est-ce qu'un journal de ces rondes est tenu ?			
1.20.17	Le personnel dispose-t-il de moyens de communication ?			
1.20.18	Connaissent-ils la façon de donner l'alarme et d'augmenter immédiatement le niveau de sûreté ?			
1.20.19	Y a-t-il un éclairage supplémentaire de l'installation portuaire qui peut être déclenché et est-ce que le personnel de surveillance sait comment déclencher cet éclairage ?			
1.20.20	Y a-t-il d'autres moyens de dissuasion ou de contrôle qui peuvent être activés et est-ce que le personnel de surveillance sait comment s'en servir (CCTV, installation ni contre les effractions de, ...) ?			
1.20.21	Est-ce que ces moyens complémentaires sont également régulièrement entretenus ?			
<b>1.21</b>	<b>Mesures complémentaires pour la gestion de la sûreté de l'installation portuaire</b>			
1.21.1	Les instructions de sûreté prévoient-elle des mesures complémentaires dans les zones avec un risque plus élevé ?			
1.21.2	L'occupation du personnel dans ces zones est-elle augmentée ?			
1.21.3	Le nombre de rondes est-il augmenté dans toute l'installation portuaire ?			
1.21.4	La fréquence des rondes est-elle augmentée ?			
1.21.5	Du personnel de sûreté contractuel est-il engagé ?			

1.21.6	Est-ce que ce personnel de sûreté contractuel réalise des rondes au sein de l'installation portuaire ?			
1.21.7	Est-ce que l'installation portuaire prévoit une assistance pour la surveillance des navires amarrés dans le port ?			
1.21.8	Si oui, ces mesures sont-elles conformes avec les mesures prises par l'agent de sûreté du navire ?			
1.21.9	Y a-t-il une surveillance sur les eaux ?			
1.21.10	Y a-t-il une liaison avec les patrouilles sur l'eau ?			
1.21.11	Y a-t-il des patrouilles sur le quai ?			
1.21.12	Y a-t-il une liaison pour ces patrouilles ?			
<b>2.</b>	<b>Observation de la sûreté de l'installation portuaires</b>			
<b>2.1</b>	<b>Description des zones inaccessibles ou à accès limité</b>			
<b>2.1.1</b>	<b>Parties mouillées de l'installation portuaire</b>			
	Description			
2.1.1.1.	L'accès pour d'autres navigations est-il refusé (côte et navigation intérieure, pêcheurs, ...)			
2.1.1.2	L'accès le long de la voie d'eau est-il placé sous la surveillance des patrouilles d'observation sur l'eau ?			
2.1.1.3	L'accès le long de la voie d'eau est-il placé sous la surveillance des patrouilles d'observation sur la terre ?			
2.1.1.4	Y a-t-il des moyens techniques qui sont mis en oeuvre pour réaliser cette surveillance (radars, CCTV, ...) ?			
2.1.1.5	Y a-t-il des obstacles qui rendent difficile ou impossible l'approche le long de la voie d'eau (massifs rocheux, courants, ponts arrières, filets, ...) ?			
<b>2.1.2</b>	<b>Les quais</b>			
	Description			
2.1.2.1	L'accès aux quais est-il limité ?			
2.1.2.2	Le nombre d'accès est-il limité ?			
2.1.2.3	Les accès sont-ils contrôlés physiquement ?			
2.1.2.4.	Les accès sont-ils contrôlés par d'autres moyens (lecteur de badges, portes et écluses automatiques, CCTV, parlophones, ...) ?			

2.1.2.5	Y a-t-il une surveillance physique sur les quais ?			
2.1.2.6	Y a-t-il une surveillance technique sur les quais (CCTV, ...) ?			
<b>2.1.3</b>	<b>Plates-formes de forage, embarcadères dans la mer ou sur les flots</b>			
	Description			
2.1.3.1	L'accès pour d'autres navigations est-il refusé (côte et navigation intérieure, pêcheurs, ...)			
2.1.3.2	L'accès le long de la voie d'eau est-il placé sous la surveillance des patrouilles d'observation sur l'eau ?			
2.1.3.3	L'accès le long de la voie d'eau est-il placé sous la surveillance des patrouilles d'observation sur l'embarcadère ou la plate-forme de forage ?			
2.1.3.4	Y a-t-il des moyens techniques qui sont mis en oeuvre pour réaliser cette surveillance (radars, CCTV, ...) ?			
2.1.3.5	Y a-t-il des obstacles qui rendent difficile ou impossible l'approche le long de la voie d'eau (massifs rocheux, courants, ponts arrière, filets, ...) ?			
<b>2.1.4</b>	<b>Lieux de stockage pour des marchandises dangereuses ? (lieux de stockage de munitions, de marchandises Seveso, ...)</b>			
	Description 1			
2.1.4.1	Ces lieux de stockage sont-ils protégés de manière architecturale contre les effractions, l'escalade ?			
2.1.4.2	Ces emplacements sont-ils protégés de manière architecturale contre les attaques ? (bunkers, compartiments, création d'une zone de sûreté, ...)			
2.1.4.3	Ces emplacements sont-ils équipés d'installations ou d'équipements afin de limiter les conséquences d'un attentat ou d'un incident (cuvettes, évacuation, installations d'arrosage automatique, ...)			
2.1.4.4	Existe-t-il des procédures d'alarme en cas d'incident dans le lieu de stockage ?			
2.1.4.5	Est-ce que ces emplacements sont protégés de manière électronique contre les effractions, l'escalade ou l'accès interdit ?			
2.1.4.6	Existe-t-il des procédures pour l'accès ?			
2.1.4.7	Est-ce que le nombre d'entrées est limité ?			
2.1.4.8	Les entrées sont-elles sous contrôle ?			
2.1.4.9	Les personnes qui ont accès sont-elles connues ?			
2.1.4.10	Sont-elles identifiées ? (badges, carte d'identité, ...)			

2.1.4.11	Ces accès sont-ils fermés à clé ?			
2.1.4.12	Y a-t-il un nombre de clefs minimums qui est distribué ?			
2.1.4.13	Les clefs sont-elles conservées dans un endroit sécurisé ?			
2.1.4.14	Est-ce que les accès dans les lieux de stockage ou l'utilisation des clés est enregistré ?			
2.1.4.15	Autres remarques			
	Description 2			
2.1.4.16	Ces lieux de stockage sont-ils protégés de manière architecturale contre les effractions, l'escalade ?			
2.1.4.17	Ces emplacement sont-ils protégés de manière architecturale contre les attaques ? (bunkers, compartiments, création d'une zone de sûreté, ...)			
2.1.4.18	Ces emplacements sont-ils équipés d'installations ou d'équipements afin de limiter les conséquences d'un attentat ou d'un incident (cuvettes, évacuation, installations d'arrosage automatique, ...)			
2.1.4.19	Existe-t-il des procédures d'alarme en cas d'incident dans le lieu de stockage ?			
2.1.4.20	Est-ce que ces emplacements sont protégés de manière électronique contre les effractions, l'escalade ou l'accès interdit ?			
2.1.4.21	Existe-t-il des procédures pour l'accès ?			
2.1.4.22	Est-ce que le nombre d'entrées est limité ?			
2.1.4.23	Les entrées sont-elles sous contrôle ?			
2.1.4.24	Les personnes qui ont accès sont-elles connues ?			
2.1.4.25	Sont-elles identifiées ? (badges, carte d'identité, ....)			
2.1.4.26	Ces accès sont-ils fermés à clé ?			
2.1.4.27	Y a-t-il un nombre de clefs minimums qui est distribué ?			
2.1.4.28	Les clefs sont-elles conservées dans un endroit sécurisé ?			
2.1.4.29	Est-ce que les accès dans les lieux de stockage ou l'utilisation des clés est enregistré ?			
2.1.4.30	Autres remarques			
	Description 3			
2.1.4.31	Ces lieux de stockage sont-ils protégés de manière architecturale contre les effractions, l'escalade ?			

2.1.4.32	Ces emplacement sont-ils protégés de manière architecturale contre les attaques ? (bunkers, compartiments, création d'une zone de sûreté, ...)			
2.1.4.33	Ces emplacements sont-ils équipés d'installations ou d'équipements afin de limiter les conséquences d'un attentat ou d'un incident (cuvettes, évacuation, installations d'arrosage automatique, ...)			
2.1.4.34	Existe-t-il des procédures d'alarme en cas d'incident dans le lieu de stockage ?			
2.1.4.35	Est-ce que ces emplacements sont protégés de manière électronique contre les effractions, l'escalade ou l'accès interdit ?			
2.1.4.36	Existe-t-il des procédures pour l'accès ?			
2.1.4.37	Est-ce que le nombre d'entrées est limité ?			
2.1.4.38	Les entrées sont-elles sous contrôle ?			
2.1.4.39	Les personnes qui ont accès sont-elles connues ?			
2.1.4.40	Sont-elles identifiées ? (badges, carte d'identité, ....)			
2.1.4.41	Ces accès sont-ils fermés à clé ?			
2.1.4.42	Y a-t-il un nombre de clefs minimums qui est distribué ?			
2.1.4.43	Les clefs sont-elles conservées dans un endroit sécurisé ?			
2.1.4.44	Est-ce que les accès dans les lieux de stockage ou l'utilisation des clés est enregistré ?			
2.1.4.45	Autres remarques			
<b>2.1.5</b>	<b>Principaux boîtiers électriques</b>			
	Description			
2.1.5.1	Les boîtiers électriques sont-ils protégés de manière architecturale contre les effractions, l'escalade ?			
2.1.5.2	Ces emplacement sont-ils protégés de manière architecturale contre les attaques ? (bunkers, compartiments, création d'une zone de sûreté, ...)			
2.1.5.3	Ces emplacements sont-ils équipés d'installations ou d'équipements afin de limiter les conséquences d'un attentat ou d'un incident (prises de terre, sûretés, disjoncteurs, ...)			
2.1.5.4	Existe-t-il des procédures d'alarme en cas d'incident dans le boîtier électrique ?			
2.1.5.5	Est-ce que ces emplacements sont protégés de manière électronique contre les effractions, l'escalade ou l'accès interdit ?			

2.1.5.6	Existe-t-il des procédures pour l'accès ?			
2.1.5.7	Est-ce que le nombre d'entrées est limité ?			
2.1.5.8	Les entrées sont-elles sous contrôle ?			
2.1.5.9	Les personnes qui ont accès sont-elles connues ?			
2.1.5.10	Sont-elles identifiées ? (badges, carte d'identité, ....)			
2.1.5.11	Ces accès sont-ils fermés à clé ?			
2.1.5.12	Y a-t-il un nombre de clefs minimums qui est distribué ?			
2.1.5.13	Les clefs sont-elles conservées dans un endroit sécurisé ?			
2.1.5.14	Est-ce que les accès aux boîtiers électriques ou l'utilisation des clés est enregistré ?			
2.1.5.15	Autres remarques			
<b>2.1.6</b>	<b>Distribution d'électricité de secours</b>			
	Description			
2.1.6.1	Ces distributions d'électricité de secours sont-elles protégées de manière architecturale contre les effractions, l'escalade ?			
2.1.6.2	Ces emplacement sont-ils protégés de manière architecturale contre les attaques ? (bunkers, compartiments, création d'une zone de sûreté, ...)			
2.1.6.3	Ces emplacements sont-ils équipés d'installations ou d'équipements afin de limiter les conséquences d'un attentat ou d'un incident (prises de terre, sûretés, disjoncteurs, ...)			
2.1.6.4	Existe-t-il des procédures d'alarme en cas d'incident dans les distributions d'électricité de secours ?			
2.1.6.5	Est-ce que ces emplacements sont protégés de manière électronique contre les effractions, l'escalade ou l'accès interdit ?			
2.1.6.6	Existe-t-il des procédures pour l'accès ?			
2.1.6.7	Est-ce que le nombre d'entrées est limité ?			
2.1.6.8	Les entrées sont-elles sous contrôle ?			
2.1.6.9	Les personnes qui ont accès sont-elles connues ?			
2.1.6.10	Sont-elles identifiées ? (badges, carte d'identité, ....)			
2.1.6.11	Ces accès sont-ils fermés à clé ?			
2.1.6.12	Y a-t-il un nombre de clefs minimums qui est distribué ?			

2.1.6.13	Les clefs sont-elles conservées dans un endroit sécurisé ?			
2.1.6.14	Est-ce que les accès aux boîtiers électriques ou l'utilisation des clés est enregistré ?			
2.1.6.15	Autres remarques			
<b>2.1.7</b>	<b>Stockage du carburant pour l'approvisionnement des navires</b>			
	Description			
2.1.7.1	Ces stockages de carburant sont-ils protégés de manière architecturale contre les effractions, l'escalade ?			
2.1.7.2	Ces emplacement sont-ils protégés de manière architecturale contre les attaques ? (bunkers, compartiments, création d'une zone de sûreté, ...)			
2.1.7.3	Ces emplacements sont-ils équipés d'installations ou d'équipements afin de limiter les conséquences d'un attentat ou d'un incident (compartiments, pulvérisateurs à eau, ...)			
2.1.7.4	Existe-t-il des procédures d'alarme en cas d'incident dans les stockages de carburant pour l'approvisionnement des navires ?			
2.1.7.5	Est-ce que ces emplacements sont protégés de manière électronique contre les effractions, l'escalade ou l'accès interdit ?			
2.1.7.6	Existe-t-il des procédures pour l'accès ?			
2.1.7.7	Est-ce que le nombre d'entrées est limité ?			
2.1.7.8	Les entrées sont-elles sous contrôle ?			
2.1.7.9	Les personnes qui ont accès sont-elles connues ?			
2.1.7.10	Sont-elles identifiées ? (badges, carte d'identité, ....)			
2.1.7.11	Ces accès sont-ils fermés à clé ?			
2.1.7.12	Y a-t-il un nombre de clefs minimums qui est distribué ?			
2.1.7.13	Les clefs sont-elles conservées dans un endroit sécurisé ?			
2.1.7.14	Est-ce que les accès aux stockages de carburant pour l'approvisionnement des navires ou l'utilisation des clés est enregistré ?			
2.1.7.15	Autres remarques			
<b>2.1.8</b>	<b>Installations de pompes hydrauliques</b>			
	Description			
2.1.8.1	Ces installations de pompes hydrauliques sont-elles protégées de manière			

	architecturale contre les effractions, l'escalade ?			
2.1.8.2	Ces emplacements sont-ils protégés de manière architecturale contre les attaques ? (bunkers, compartiments, création d'une zone de sûreté, ...)			
2.1.8.3	Ces emplacements sont-ils équipés d'installations ou d'équipements afin de limiter les conséquences d'un attentat ou d'un incident (compartiments, pulvérisateurs à eau, ...)			
2.1.8.4	Existe-t-il des procédures d'alarme en cas d'incident dans les installations de pompes hydrauliques ?			
2.1.8.5	Est-ce que ces emplacements sont protégés de manière électronique contre les effractions, l'escalade ou l'accès interdit ?			
2.1.8.6	Existe-t-il des procédures pour l'accès ?			
2.1.8.7	Est-ce que le nombre d'entrées est limité ?			
2.1.8.8	Les entrées sont-elles sous contrôle ?			
2.1.8.9	Les personnes qui ont accès sont-elles connues ?			
2.1.8.10	Sont-elles identifiées ? (badges, carte d'identité, ...)			
2.1.8.11	Ces accès sont-ils fermés à clé ?			
2.1.8.12	Y a-t-il un nombre de clés minimums qui est distribué ?			
2.1.8.13	Les clés sont-elles conservées dans un endroit sécurisé ?			
2.1.8.14	Est-ce que les accès aux installations de pompes hydrauliques ou l'utilisation des clés est enregistré ?			
2.1.8.15	Autres remarques			
<b>2.1.9</b>	<b>La chambre de contrôle du trafic des navires</b>			
	Description			
2.1.9.1	Ces chambres de contrôle du trafic des navires sont-elles protégées de manière architecturale contre les effractions, l'escalade ?			
2.1.9.2	Ces emplacements sont-ils protégés de manière architecturale contre les attaques ? (bunkers, compartiments, création d'une zone de sûreté, ...)			
2.1.9.3	Ces emplacements sont-ils équipés d'installations ou d'équipements afin de limiter les conséquences d'un attentat ou d'un incident (fenêtres et portes protégées contre les effractions, fenêtres et portes résistant aux balles, ...)			
2.1.9.4	Existe-t-il des procédures d'alarme en cas d'incident dans les chambres de contrôle du trafic des navires ?			

2.1.9.5	Est-ce que ces emplacements sont protégés de manière électronique contre les effractions, l'escalade ou l'accès interdit ?			
2.1.9.6	Existe-t-il des procédures pour l'accès ?			
2.1.9.7	Est-ce que le nombre d'entrées est limité ?			
2.1.9.8	Les entrées sont-elles sous contrôle ?			
2.1.9.9	Les personnes qui ont accès sont-elles connues ?			
2.1.9.10	Sont-elles identifiées ? (badges, carte d'identité, ....)			
2.1.9.11	Ces accès sont-ils fermés à clé ?			
2.1.9.12	Y a-t-il un nombre de clefs minimums qui est distribué ?			
2.1.9.13	Les clefs sont-elles conservées dans un endroit sécurisé ?			
2.1.9.14	Est-ce que les accès aux chambres de contrôle du trafic des navires ou l'utilisation des clés est enregistré ?			
2.1.9.15	Autres remarques			
<b>2.1.10</b>	<b>Installations de radiocommunication</b>			
	Description			
2.1.10.1	Ces installations de radiocommunication sont-elles protégées de manière architecturale contre les effractions, l'escalade ?			
2.1.10.2	Ces emplacement sont-ils protégés de manière architecturale contre les attaques ? (bunkers, compartiments, création d'une zone de sûreté, ...)			
2.1.10.3	Ces emplacements sont-ils équipés d'installations ou d'équipements afin de limiter les conséquences d'un attentat ou d'un incident (fenêtres et portes protégées contre les effractions, fenêtres et portes résistant aux balles, ...)			
2.1.10.4	Existe-t-il des procédures d'alarme en cas d'incident dans les installations de radiocommunication ?			
2.1.10.5	Est-ce que ces emplacements sont protégés de manière électronique contre les effractions, l'escalade ou l'accès interdit ?			
2.1.10.6	Existe-t-il des procédures pour l'accès ?			
2.1.10.7	Est-ce que le nombre d'entrées est limité ?			
2.1.10.8	Les entrées sont-elles sous contrôle ?			
2.1.10.9	Les personnes qui ont accès sont-elles connues ?			
2.1.10.10	Sont-elles identifiées ? (badges, carte d'identité, ....)			

2.1.10.11	Ces accès sont-ils fermés à clé ?			
2.1.10.12	Y a-t-il un nombre de clefs minimums qui est distribué ?			
2.1.10.13	Les clefs sont-elles conservées dans un endroit sécurisé ?			
2.1.10.14	Est-ce que les accès aux installations de radiocommunication ou l'utilisation des clés est enregistré ?			
2.1.10.15	Autres remarques			
<b>2.1.11</b>	<b>Quartier général de la sûreté</b>			
	Description			
2.1.11.1	Le quartier général de sûreté est-il un bâtiment impressionnant ?			
2.1.11.2	Le Quartier général de la sûreté est-il protégé de manière architecturale contre les effractions, l'escalade ?			
2.1.11.3	Est-il protégé de manière architecturale contre les attaques ? (bunkers, compartiments, création d'une zone de sûreté, ...)			
2.1.11.4	Le Quartier général de la sûreté est-il équipé d'installations ou d'équipements afin de limiter les conséquences d'un attentat ou d'un incident (fenêtres et portes protégées contre les effractions, fenêtres et portes résistant aux balles, ...)			
2.1.11.5	Existe-t-il des procédures d'alarme en cas d'incident dans le Quartier général de la sûreté ?			
2.1.11.6	Est-ce que le Quartier général de la sûreté est protégé de manière électronique contre les effractions, l'escalade ou l'accès interdit ?			
2.1.11.7	Existe-t-il des procédures pour l'accès ?			
2.1.11.8	Est-ce que le nombre d'entrées est limité ?			
2.1.11.9	Les entrées sont-elles sous contrôle ?			
2.1.11.10	Les personnes qui ont accès sont-elles connues ?			
2.1.11.11	Sont-elles identifiées ? (badges, carte d'identité, ....)			
2.1.11.12	Ces accès sont-ils fermés à clé ?			
2.1.11.13	Y a-t-il un nombre de clefs minimums qui est distribué ?			
2.1.11.14	Les clefs sont-elles conservées dans un endroit sécurisé ?			
2.1.11.15	Est-ce que les accès au Quartier général de la sûreté ou l'utilisation des clés est enregistré ?			

2.1.11.16	Autres remarques			
<b>2.1.12</b>	<b>Pièce du système informatique</b>			
	Description			
2.1.12.1	La pièce du système informatique (bâtiment) est-elle impressionnant au niveau de son aspect ou indiquée ?			
2.1.12.2	La pièce du système informatique est-elle protégée de manière architecturale contre les effractions, l'escalade ?			
2.1.12.3	La pièce (bâtiment) est-elle protégée de manière architecturale contre les attaques ? (bunkers, compartiments, création d'une zone de sûreté, ...)			
2.1.12.4	La pièce (bâtiment) est-il équipé d'installations ou d'équipements afin de limiter les conséquences d'un attentat ou d'un incident (fenêtres et portes protégées contre les effractions, fenêtres et portes résistant aux balles, ...)			
2.1.12.5	Existe-t-il des procédures d'alarme en cas d'incident dans la pièce du système informatique ?			
2.1.12.6	Est-ce que la pièce du système informatique est protégée de manière électronique contre les effractions, l'escalade ou l'accès interdit ?			
2.1.12.7	Existe-t-il des procédures pour l'accès ?			
2.1.12.8	Est-ce que le nombre d'entrées est limité ?			
2.1.12.9	Les entrées sont-elles sous contrôle ?			
2.1.12.10	Les personnes qui ont accès sont-elles connues ?			
2.1.12.11	Sont-elles identifiées ? (badges, carte d'identité, ...)			
2.1.12.12	Ces accès sont-ils fermés à clé ?			
2.1.12.13	Y a-t-il un nombre de clefs minimums qui est distribué ?			
2.1.12.14	Les clefs sont-elles conservées dans un endroit sécurisé ?			
2.1.12.15	Est-ce que les accès à la pièce du système informatique (bâtiment) ou l'utilisation des clés est enregistré ?			
2.1.12.16	Autres remarques			
<b>2.1.13</b>	<b>Etablissements industriels 1</b>			
	Description			
2.1.13.1	Situés dans le port ?			
2.1.13.2	Est-ce une entreprise Seveso ?			

2.1.13.3	L'entreprise doit-elle satisfaire au Code ISPS partie A 3,1 et 3,2 ?			
2.1.13.4	Existe-t-il des procédures d'alarme en cas d'incident ?			
2.1.13.5	Y a-t-il un responsable de la sûreté ?			
2.1.13.6	Y a-t-il un service de protection interne ?			
2.1.13.7	Y a-t-il eu une étude de la protection en conformité avec le code ISPS ?			
2.1.13.8	Y a-t-il une surveillance permanente sur le site ?			
2.1.13.9	Ces établissements industriels sont-ils protégés de manière architecturale contre les effractions, l'escalade ?			
2.1.13.10	Ces emplacements sont-ils protégés de manière architecturale contre les attaques ? (bunkers, compartiments, création d'une zone de sûreté, ...)			
2.1.13.11	Ces emplacements sont-ils équipés d'installations ou d'équipements afin de limiter les conséquences d'un attentat ou d'un incident (cuvettes, évacuation, installations de pulvérisation automatique, ...)			
2.1.13.12	Est-ce que ces emplacements sont protégés de manière électronique contre les effractions, l'escalade ou l'accès interdit ?			
2.1.13.13	Existe-t-il des procédures pour l'accès ?			
2.1.13.14	Est-ce que le nombre d'entrées est limité ?			
2.1.13.15	Les entrées sont-elles sous contrôle ?			
2.1.13.16	Les personnes qui ont accès sont-elles connues ?			
2.1.13.17	Sont-elles identifiées ? (badges, carte d'identité, ...)			
2.1.13.18	Ces accès sont-ils fermés à clé ?			
2.1.13.19	Y a-t-il un nombre de clés minimums qui est distribué ?			
2.1.13.20	Les clés sont-elles conservées dans un endroit sécurisé ?			
2.1.13.21	Est-ce que les accès sur les sites industriels ou l'utilisation des clés est enregistré ?			
2.1.13.22	Y a-t-il suffisamment de moyens pour la lutte contre les incendies ou la lutte contre les incidents chimiques ?			
2.1.13.23	Le site est-il éclairé de manière permanente ?			
2.1.13.24	Autres remarques			
<b>2.1.14</b>	<b>Etablissements industriels 2</b>			
	Description			

2.1.14.1	Situés dans le port ?			
2.1.14.2	Est-ce une entreprise Seveso ?			
2.1.14.3	L'entreprise doit-elle satisfaire au Code ISPS partie A 3,1 et 3,2 ?			
2.1.14.4	Existe-t-il des procédures d'alarme en cas d'incident ?			
2.1.14.5	Y a-t-il un responsable de la sûreté ?			
2.1.14.6	Y a-t-il un service de protection interne ?			
2.1.14.7	Y a-t-il eu une étude de la protection en conformité avec le code ISPS ?			
2.1.14.8	Y a-t-il une surveillance permanente sur le site ?			
2.1.14.9	Ces établissements industriels sont-ils protégés de manière architecturale contre les effractions, l'escalade ?			
2.1.14.10	Ces emplacements sont-ils protégés de manière architecturale contre les attaques ? (bunkers, compartiments, création d'une zone de sûreté, ...)			
2.1.14.11	Ces emplacements sont-ils équipés d'installations ou d'équipements afin de limiter les conséquences d'un attentat ou d'un incident (cuvettes, évacuation, installations de pulvérisation automatique, ...)			
2.1.14.12	Est-ce que ces emplacements sont protégés de manière électronique contre les effractions, l'escalade ou l'accès interdit ?			
2.1.14.13	Existe-t-il des procédures pour l'accès ?			
2.1.14.14	Est-ce que le nombre d'entrées est limité ?			
2.1.14.15	Les entrées sont-elles sous contrôle ?			
2.1.14.16	Les personnes qui ont accès sont-elles connues ?			
2.1.14.17	Sont-elles identifiées ? (badges, carte d'identité, ....)			
2.1.14.18	Ces accès sont-ils fermés à clé ?			
2.1.14.19	Y a-t-il un nombre de clés minimums qui est distribué ?			
2.1.14.20	Les clés sont-elles conservées dans un endroit sécurisé ?			
2.1.14.21	Est-ce que les accès sur les sites industriels ou l'utilisation des clés est enregistré ?			
2.1.14.22	Y a-t-il suffisamment de moyens pour la lutte contre les incendies ou la lutte contre les incidents chimiques ?			
2.1.14.23	Le site est-il éclairé de manière permanente ?			
2.1.14.24	Autres remarques			

<b>2.1.15</b>	<b>Etablissements industriels 3</b>			
	Description			
2.1.15.1	Situés dans le port ?			
2.1.15.2	Est-ce une entreprise Seveso ?			
2.1.15.3	L'entreprise doit-elle satisfaire au Code ISPS partie A 3,1 et 3,2 ?			
2.1.15.4	Existe-t-il des procédures d'alarme en cas d'incident ?			
2.1.15.5	Y a-t-il un responsable de la sûreté ?			
2.1.15.6	Y a-t-il un service de protection interne ?			
2.1.15.7	Y a-t-il eu une étude de la protection en conformité avec le code ISPS ?			
2.1.15.8	Y a-t-il une surveillance permanente sur le site ?			
2.1.15.9	Ces établissements industriels sont-ils protégés de manière architecturale contre les effractions, l'escalade ?			
2.1.15.10	Ces emplacements sont-ils protégés de manière architecturale contre les attaques ? (bunkers, compartiments, création d'une zone de sûreté, ...)			
2.1.15.11	Ces emplacements sont-ils équipés d'installations ou d'équipements afin de limiter les conséquences d'un attentat ou d'un incident (cuvettes, évacuation, installations de pulvérisation automatique, ...)			
2.1.15.12	Est-ce que ces emplacements sont protégés de manière électronique contre les effractions, l'escalade ou l'accès interdit ?			
2.1.15.13	Existe-t-il des procédures pour l'accès ?			
2.1.15.14	Est-ce que le nombre d'entrées est limité ?			
2.1.15.15	Les entrées sont-elles sous contrôle ?			
2.1.15.16	Les personnes qui ont accès sont-elles connues ?			
2.1.15.17	Sont-elles identifiées ? (badges, carte d'identité, ...)			
2.1.15.18	Ces accès sont-ils fermés à clé ?			
2.1.15.19	Y a-t-il un nombre de clefs minimums qui est distribué ?			
2.1.15.20	Les clefs sont-elles conservées dans un endroit sécurisé ?			
2.1.15.21	Est-ce que les accès sur les sites industriels ou l'utilisation des clés est enregistré ?			
2.1.15.22	Y a-t-il suffisamment de moyens pour la lutte contre les incendies ou la lutte contre les incidents chimiques ?			

2.1.15.23	Le site est-il éclairé de manière permanente ?			
2.1.15.24	Autres remarques			
<b>2.1.16</b>	<b>Embarquement des passagers</b>			
	Description			
2.1.16.1	Ces emplacement d'embarquement sont-ils protégés de manière architecturale contre les effractions, l'escalade ?			
2.1.16.2	Ces emplacement sont-ils protégés de manière architecturale contre les attaques ? (fenêtres et portes résistant aux balles et aux effractions, ...)			
2.1.16.3	Ces emplacements sont-ils équipés d'installations ou d'équipements afin de limiter les conséquences d'un attentat ou d'un incident (murs de séparation, ...)			
2.1.16.4	Est-ce que ces emplacements sont contrôlés avant l'arrivée des passagers ?			
2.1.16.5	Existe-t-il des procédures d'alarme en cas d'incident dans la zone d'embarquement des passagers ?			
2.1.16.6	Est-ce que ces emplacements sont protégés de manière électronique contre les effractions, l'escalade ou l'accès interdit ?			
2.1.16.7	Existe-t-il des procédures pour l'accès ?			
2.1.16.8	Est-ce que le nombre d'entrées est limité ?			
2.1.16.9	Les entrées sont-elles sous contrôle ?			
2.1.16.10	Les personnes qui ont accès sont-elles connues ?			
2.1.16.11	Sont-elles identifiées ? (badges, cartes d'identité, passeports, tickets, ....)			
2.1.16.12	Ces accès sont-ils fermés à clé ?			
2.1.16.13	Y a-t-il un nombre de clefs minimums qui est distribué ?			
2.1.16.14	Les clefs sont-elles conservées dans un endroit sécurisé ?			
2.1.16.15	Est-ce que les accès sur les zones d'embarquement ou l'utilisation des clés est enregistré ?			
<b>2.1.17</b>	<b>Débarquement des passagers</b>			
	Description			
2.1.17.1	Ces emplacement de débarquement sont-ils protégés de manière architecturale contre les effractions, l'escalade ?			
2.1.17.2	Ces emplacement sont-ils protégés de manière architecturale contre les			

	attaques ? (fenêtres et portes résistant aux balles et aux effractions, ...)			
2.1.17.3	Ces emplacements sont-ils équipés d'installations ou d'équipements afin de limiter les conséquences d'un attentat ou d'un incident (murs de séparation, ...)			
2.1.17.4	Est-ce que ces emplacements sont contrôlés avant l'arrivée des passagers ?			
2.1.17.5	Existe-t-il des procédures d'alarme en cas d'incident dans la zone de débarquement des passagers ?			
2.1.17.6	Est-ce que ces emplacements sont protégés de manière électronique contre les effractions, l'escalade ou l'accès interdit ?			
2.1.17.7	Existe-t-il des procédures pour l'accès ?			
2.1.17.8	Est-ce que le nombre d'entrées est limité ?			
2.1.17.9	Les entrées sont-elles sous contrôle ?			
2.1.17.10	Les personnes qui ont accès sont-elles connues ?			
2.1.17.11	Sont-elles identifiées ? (badges, cartes d'identité, passeports, tickets, ...)			
2.1.17.12	Ces accès sont-ils fermés à clé ?			
2.1.17.13	Y a-t-il un nombre de clefs minimums qui est distribué ?			
2.1.17.14	Les clefs sont-elles conservées dans un endroit sécurisé ?			
2.1.17.15	Est-ce que les accès sur les zones de débarquement ou l'utilisation des clés est enregistré ?			
<b>2.1.18</b>	<b>Zone pour les bagages des passagers</b>			
2.1.18.1	Ces zones pour les bagages sont-elles protégées de manière architecturale contre les effractions, l'escalade ?			
2.1.18.2	Ces zones sont-elles protégées de manière architecturale contre les attaques ? (fenêtres et portes résistant aux effractions et aux balles, ...)			
2.1.18.3	Ces zones sont-elles équipées d'installations ou d'équipements afin de limiter les conséquences d'un attentat ou d'un incident (murs de séparation, ...)			
2.1.18.4	Les zones de départ sont-elles contrôlées avant l'arrivée des passagers ?			
2.1.18.5	Existe-t-il des procédures d'alarme en cas d'incident dans la zone de sortie des passagers ?			
2.1.18.6	Est-ce que ces zones sont protégées de manière électronique contre les effractions, l'escalade ou l'accès interdit ?			
2.1.18.7	Existe-t-il des procédures pour l'accès ?			

2.1.18.8	Est-ce que le nombre d'entrées est limité ?			
2.1.18.9	Les entrées sont-elles sous contrôle ?			
2.1.18.10	Les personnes qui ont accès sont-elles connues ?			
2.1.18.11	Sont-elles identifiées ? (badges, carte d'identité, ....)			
2.1.18.12	Ces accès sont-ils fermés à clé ?			
2.1.18.13	Y a-t-il un nombre de clefs minimums qui est distribué ?			
2.1.18.14	Les clefs sont-elles conservées dans un endroit sécurisé ?			
2.1.18.15	Est-ce que l'accès à la zone pour les bagages ou l'utilisation des clés est enregistré ?			
2.1.18.16	Autres remarques			
<b>2.1.19</b>	<b>Déplacement des passagers de et vers le navire</b>			
2.1.19.1	Description			
2.1.19.2	Est-ce que la porte de la voie d'approche vers le navire est fermée ?			
2.1.19.3	Est-ce que l'on est assisté lorsqu'on monte à bord est lorsqu'on quitte le navire ?			
2.1.19.4	Est-ce que le passager est surveillé pendant tout son déplacement ?			
<b>2.2</b>	<b>Description des entrées et de la clôture de l'installation portuaire</b>			
<b>2.2.1</b>	<b>Entrée principale</b>			
	Description			
2.2.1.1	L'entrée principale est-elle ouverte de manière permanente ?			
2.2.1.2	L'entrée principale est-elle surveillée de manière permanente ?			
2.2.1.3	Y a-t-il une installation pour empêcher les entrées et/ou les passages non autorisés (tourniquets, barrières, portes coulissantes automatiques, ...) ?			
2.2.1.4	Y a-t-il une entrée pour les personnes ?			
2.2.1.5	Y a-t-il une entrée pour les voitures particulières ?			
2.2.1.6	Y a-t-il une entrée pour le transport des marchandises ?			
2.2.1.7	Y a-t-il eu une entrée sur la voie ?			
2.2.1.8	Est-ce que la circulation est repoussée vers l'extérieur le long de l'entrée principale ?			
<b>2.2.2</b>	<b>Accès séparé pour les marchandises</b>			
	Description			

2.2.2.1	L'accès pour les marchandises est-il ouvert de manière permanente ?			
2.2.2.2	L'accès pour les marchandises est-il surveillé de manière permanente ?			
2.2.2.3	Y a-t-il une installation pour empêcher les entrées et/ou les passages non autorisés (tourniquets, barrières, portes coulissantes automatiques, ...) ?			
2.2.2.4	Y a-t-il une entrée pour les personnes ?			
2.2.2.5	Y a-t-il une entrée pour les voitures particulières ?			
2.2.2.6	Y a-t-il une entrée pour le transport des marchandises ?			
2.2.2.7	Y a-t-il eu une entrée sur la voie ?			
2.2.2.8	Est-ce que la circulation est repoussée vers l'extérieur le long de l'entrée pour les marchandises ?			
<b>2.2.3</b>	<b>Accès sur la voie</b>			
	Description			
2.2.3.1	Est-ce que l'accès sur la voie est ouvert de manière permanente ?			
2.2.3.2	Est-ce que l'accès sur la voie est surveillé de manière permanente ?			
2.2.3.3	Y a-t-il une installation pour empêcher les entrées et/ou les passages non autorisés (tourniquets, barrières, portes coulissantes automatiques, ...) ?			
<b>2.2.4</b>	<b>Accès le long de l'eau (canaux, rivières, lacs, ...)</b>			
	Description			
2.2.4.1	Y a-t-il une surveillance et un contrôle sur terre ?			
2.2.4.2	Y a-t-il une surveillance et un contrôle sur l'eau ?			
2.2.4.3	Des emplacements d'aménagement sont-ils prévus ?			
2.2.4.4	Sont-ils contrôlés ?			
2.2.4.5	Sont-ils équipés d'une clôture ?			
<b>2.2.5</b>	<b>La clôture</b>			
	Description			
2.2.5.1	Est-ce que toute la zone est clôturée ?			
2.2.5.2	Est-ce que la clôture protège suffisamment contre l'escalade, l'effraction et l'accès interdit ?			
2.2.5.3	Y a-t-il des trous, des parties faibles dans la clôture ?			
2.2.5.4	Est-ce que la clôture est placée sous surveillance ?			
<b>2.2.6</b>	<b>Éventuelles voies pour les hélicoptères ou pour l'atterrissage des avions</b>			

	Description			
2.2.6.1	Est-ce que la zone d'atterrissage est clôturée ?			
2.2.6.2	Est-ce que le décollage et l'atterrissage sont contrôlés ?			
<b>2.2.7</b>	<b>Bâtiments ou installations limitrophes</b>			
2.2.7.1	Y a-t-il des bâtiments ou des installations limitrophes à partir desquels une observation de l'installation portuaire et de ses points critiques est possible sans le moindre obstacle ?			
2.2.7.2	Y a-t-il des bâtiments ou des installations limitrophes qui augmentent la possibilité de commettre un attentat éventuel ?			
2.2.7.3	Y a-t-il des bâtiments ou des installations limitrophes qui augmentent la possibilité d'un accès interdit ?			
2.2.7.4	Y a-t-il des bâtiments ou des installations limitrophes qui pourraient accroître les conséquences d'un attentat ou d'un incident ?			
<b>2.2.8</b>	<b>Accès souterrains</b>			
2.2.8.1	Y a-t-il des caves ou des passages souterrains dans le périmètre qui débouchent sur la zone à l'extérieur du périmètre ?			
2.2.8.2	Y a-t-il des égouts ou des caniveaux qui donnent accès depuis l'extérieur dans l'installation portuaire ?			
2.2.8.3	Ces passages sont-ils équipés de clôtures résistant aux effractions (recouvrements des égouts et grillages, treillis, ...)			
2.2.8.4	Est-ce que le personnel de sûreté est au courant de l'existence de ces passages ?			
2.2.8.5	Est-ce que la fermeture de ces passages est contrôlée de manière périodique ?			
2.2.8.6	Est-ce que les rondes de sûreté internes sont orientées vers ces accès souterrains ?			
<b>2.2.9</b>	<b>Autres accès qui sont utilisés</b>			
2.2.9.1	Sont-ils fermés de manière permanente ?			
2.2.9.2	Sont-ils contrôlés ?			
2.2.9.3	Y a-t-il une installation pour empêcher les ouvertures et/ou les passages non autorisés (alarme, avertissement mécanique, ...) ?			
2.2.9.4	Y a-t-il une entrée pour les personnes ?			
2.2.9.5	Y a-t-il une entrée pour les voitures particulières ?			

2.2.9.6	Y a-t-il une entrée pour le transport des marchandises ?			
2.2.9.7	Y a-t-il eu une entrée sur la voie ?			
<b>2.2.10</b>	<b>Autres accès qui ne sont PAS utilisés</b>			
2.2.10.1	Sont-ils ouverts de manière permanente ?			
2.2.10.2	Sont-ils surveillés de manière permanente ?			
2.2.10.3	Y a-t-il une installation pour empêcher les ouvertures et/ou les passages non autorisés (tourniquets, barrières, portes coulissantes automatiques, ...) ?			
2.2.10.4	Y a-t-il une entrée pour les personnes ?			
2.2.10.5	Y a-t-il une entrée pour les voitures particulières ?			
2.2.10.6	Y a-t-il une entrée pour le transport des marchandises ?			
2.2.10.7	Y a-t-il eu une entrée sur la voie ?			
<b>2.3</b>	<b>Description de l'éclairage de l'installation portuaire</b>			
	Description			
2.3.1	Est-ce que l'éclairage couvre toute la périphérie de l'installation portuaire ?			
2.3.2	Est-ce que tous les points névralgiques de l'installation portuaire sont suffisamment éclairés ? (accès, zones interdites d'accès ou avec un accès limité, les approvisionnements d'utilité publique, les embarcadères, ...)			
2.3.3	Est-ce que l'éclairage est manuel ?			
2.3.4	Est-ce que l'éclairage est automatique ?			
2.3.5	Est-ce que l'éclairage est placé judicieusement afin que l'observation depuis l'extérieur du périmètre soit empêchée le plus possible et soit optimale au sein du périmètre ?			
2.3.6	Y a-t-il un responsable pour allumer l'éclairage ?			
2.3.7	Est-ce que l'éclairage s'allume toujours lorsqu'il fait sombre ou lorsque la visibilité est mauvaise (orage, brouillard) ?			
2.3.8	Y a-t-il un service pour la réparation rapide de l'éclairage ?			
2.3.9	Y a-t-il une source de courant alternatif lorsque le courant tombe en panne ?			
<b>2.4</b>	<b>Description des systèmes de communication de l'installation portuaire</b>			
<b>2.4.1</b>	<b>Téléphone</b>			
2.4.1.1	Y a-t-il une centrale téléphonique ?			
2.4.1.2	Est-ce que cette centrale est automatique ou manuelle ?			

2.4.1.3	Est-ce que cette centrale est toujours équipée en personnel ?			
2.4.1.4	Y a-t-il des lignes sécurisées ?			
2.4.1.5	Y a-t-il des lignes directes avec les services d'aide ?			
2.4.1.6	Y a-t-il des lignes directes avec les services publics ?			
<b>2.4.2</b>	<b>Systèmes radio</b>			
2.4.2.1	Y a-t-il une liaison radio avec les patrouilles sur terre ?			
2.4.2.2	Y a-t-il une liaison radio avec les patrouilles sur l'eau ?			
2.4.2.3	Y a-t-il une liaison radio avec les navires du port ?			
2.4.2.4	Y a-t-il une liaison radio avec les navires en mer ? (Mariphone)			
2.4.2.5	Y a-t-il une liaison radio avec les services d'aide ?			
2.4.2.6	A-t-il une pièce pour la radio ?			
2.4.2.7	Cette pièce pour la radio est-elle toujours équipée en personnel et est-ce que les radios sont commandées ?			
<b>2.4.3</b>	<b>Internet</b>			
2.4.3.1	Y a-t-il une connexion Internet ?			
2.4.3.2	Est-ce que l'installation portuaire dispose d'un site web avec des informations et une communication possible ?			
2.4.3.3	Est-ce que cette liaison Internet est équipée en permanence avec du personnel ?			
<b>2.5</b>	<b>Description de l'infrastructure de transport</b>			
<b>2.5.1</b>	<b>Véhicules pour le traitement des marchandises</b>			
	Description			
2.5.1.1	Utilisation uniquement au sein de l'installation portuaire ?			
2.5.1.2	Utilisation pour le traitement des marchandises ?			
<b>2.5.2</b>	<b>Les engins élévateurs à fourche</b>			
2.5.2.1	Utilisation uniquement au sein de l'installation portuaire ?			
2.5.2.2	Utilisation pour le traitement des marchandises ?			
<b>2.5.3</b>	<b>Bus</b>			
	Description			
2.5.3.1	Utilisation uniquement au sein de l'installation portuaire ?			
2.5.3.2	Utilisation pour le transport du personnel ?			

2.5.3.3	Utilisation pour le transport des passagers ou des membres de l'équipage ?			
2.5.3.4	Utilisation pour le transport en dehors de l'installation portuaire ?			
2.5.3.5	Utilisation pour le transport des tierces parties et des contractants ?			
2.5.3.6	Est-ce que les bus sont contrôlés à l'entrée lorsqu'ils pénètrent dans l'installation portuaire ?			
2.5.3.7	Est-ce que les bus sont contrôlés à la sortie lorsqu'ils sortent de l'installation portuaire ?			
<b>2.5.4</b>	<b>Grues</b>			
	Description			
2.5.4.1	Utilisation uniquement au sein de l'installation portuaire ?			
2.5.4.2	Utilisation pour le traitement des marchandises ?			
<b>2.5.5</b>	<b>Voitures de dépannage</b>			
	Description			
2.5.5.1	Utilisation uniquement au sein de l'installation portuaire ?			
2.5.5.2	Utilisation pour le traitement des marchandises ?			
2.5.6	Autre			
	Description			
2.5.6.1	Utilisation uniquement au sein de l'installation portuaire ?			
<b>2.6</b>	<b>Procédures de sûreté de l'installation portuaire</b>			
<b>2.6.1</b>	<b>Éviter l'introduction des armes ou des substances dangereuses dans l'installation portuaire</b>			
2.6.1.1	Des outils ou des systèmes de contrôle sont-ils utilisés (équipements de contrôle, chiens, détecteurs de métaux, ...)			
2.6.1.2	Y a-t-il des procédures prévues pour l'utilisation (qui contrôle et comment ?) ?			
2.6.1.3	Y a-t-il des procédures prévues pour le traitement ? (comment utiliser le l'outil, pour quoi faire intervenir le les chiens, ...)			
2.6.1.4	Y a-t-il une liste avec les personnes qui commandent les outils ?			
2.6.1.5	Est-ce que ces outils sont rangés de manière sécurisée après leur utilisation ?			
2.6.1.6	Autre			
<b>2.6.2</b>	<b>Y a-t-il des mesures de prévention pour éviter l'accès interdit sur les navires qui sont ancrés ?</b>			

2.6.2.1	Surveillance le long de la voie d'eau			
2.6.2.1.1	Navires de patrouilles			
2.6.2.1.2	Patrouilles sur terre qui se dirigent vers la voie d'eau			
2.6.2.1.3	Autre			
2.6.2.2	Surveillance sur terre			
2.6.2.2.1	Patrouilles sur terre			
2.6.2.2.2	CCTV avec une surveillance permanente			
2.6.2.2.3	Autre			
<b>2.6.3</b>	<b>Y a-t-il des mesures de prévention spécifiques pour éviter les attentats sur les navires qui sont ancrés ?</b>			
2.6.3.1	Contrôle sous-marin			
2.6.3.2	Équipements de sûreté (filets)			
2.6.3.3	Autre			
<b>2.6.4</b>	<b>Y a-t-il des procédures prévues pour répondre aux incidents ou aux menaces de sûreté ?</b>			
2.6.4.1	Description			
<b>2.6.5</b>	<b>Y a-t-il des procédures pour répondre aux ordres de sûreté des autorités ?</b>			
2.6.5.1	Description			
<b>2.6.6.</b>	<b>Y a-t-il des procédures d'évacuation dans le cas d'un incident de sûreté ?</b>			
2.6.6.1	Description			
<b>2.6.7</b>	<b>Y a-t-il des procédures pour conclure des accords de sûreté avec les navires qui sont ancrés ?</b>			
2.6.7.1	Description			
<b>2.6.8</b>	<b>Y a-t-il une procédure pour revoir le PFSA et le plan de sûreté de l'installation portuaire ?</b>			
2.6.8.1	Description			
<b>2.6.9</b>	<b>Y a-t-il eu une procédure pour communiquer les incidents de sûreté ?</b>			
2.6.9.1	Description			
<b>2.6.10</b>	<b>Y a-t-il une procédure pour l'audit du PSFA et du plan de sûreté de l'installation portuaire ?</b>			
2.6.10.1	Description			

<b>2.6.11</b>	<b>Y a-t-il une procédure pour répondre aux alarmes de sûreté à bord des navires ancrés ?</b>			
2.6.11.1	Description			
<b>2.6.12</b>	<b>Y a-t-il une procédure pour le contrôle des arrimeurs, des fournisseurs d'équipements maritimes, de l'enlèvement de la lessive, ... qui vont à bord du navire ?</b>			
2.6.12.1	Description			
<b>2.6.13.</b>	<b>Y a-t-il une procédure pour le contrôle de l'entrée et de la sortie du personnel ?</b>			
2.6.13.1	Description			
<b>2.6.14.</b>	<b>Y a-t-il une procédure pour le contrôle des passagers et de leurs bagages ?</b>			
2.6.14.1	Description			
2.6.14.2	Passagers à pied			
2.6.14.3	Passagers en voiture			
2.6.14.4	Passagers en bus			
<b>2.6.15</b>	<b>Existe-t-il une procédure pour le contrôle des bagages non accompagnés des passagers ?</b>			
2.6.15.1	Description			
<b>2.6.16</b>	<b>Existe-t-il une procédure pour le contrôle des véhicules qui roulent dans l'installation portuaire ?</b>			
2.6.16.1	Description			
<b>2.6.17</b>	<b>Existe-t-il une procédure pour la protection et le contrôle des ouvrages d'art dans l'installation portuaire ?</b>			
2.6.17.1	Description			
2.6.17.2	Ponts			
2.6.17.3	Ecluses			
2.6.17.4	Autres			
<b>2.6.18</b>	<b>Existe-t-il une procédure pour le contrôle déchargement des navires amarrés ?</b>			
2.6.18.1	Description			
2.6.18.2	Est-ce qu'un manifeste est demandé dans cette procédure avant le chargement			

	et le déchargement ?			
2.6.18.3	Est-ce que le contrôle de sûreté du manifeste est prévu ?			
2.6.18.4	Est-ce que le contrôle de sûreté de la cargaison déchargée est prévu et régi ?			
2.6.18.4.1	Conteneurs			
2.6.18.4.2	Partie de chargement			
2.6.18.4.3	Véhicules			
2.6.18.4.4	Vrac			
2.6.18.4.5	Autres			
2.6.18.5	Est-ce que le contrôle de sûreté du chargement proposé en renforcement est prévu et régi ?			
2.6.18.5.1	Conteneurs			
2.6.18.5.2	Partie de chargement			
2.6.18.5.3	Véhicules			
2.6.18.5.4	Vrac			
2.6.18.5.5	Autre			
<b>2.7</b>	<b>Pompiers</b>			
<b>2.7.1</b>	<b>Est qu'un corps de pompiers est présent dans le port ?</b>			
<b>2.7.2</b>	<b>Est-ce que ce corps travaille exclusivement sur le terrain du port ?</b>			
<b>2.7.3</b>	<b>Y a-t-il une permanence ?</b>			
<b>2.7.4</b>	<b>Cette permanence peut-elle toujours répondre à tous les appels ?</b>			
<b>2.7.5</b>	<b>Est-ce que le personnel a suivi une formation pour les pompiers ?</b>			
<b>2.7.6</b>	<b>Est-ce que le personnel est exclusivement chargé de missions réservées aux pompiers ?</b>			
<b>2.7.7</b>	<b>Est-ce que les pompiers disposent des choses suivantes :</b>			
2.7.7.1	Autopompes ?			
2.7.7.2	Suffisamment de tuyaux en bon état avec de bons raccordements ?			
2.7.7.3	Des voitures à échelle ?			
2.7.7.4	Des voitures de matériel ?			
2.7.7.5	Des extincteurs à mousse carbonique ?			
2.7.7.6	Des extincteurs à poudre ?			
2.7.7.7	De l'eau légère ?			

2.7.7.8	Des vêtements de protection ?			
2.7.7.9	Protection des voies respiratoires ?			
<b>2.7.8</b>	<b>Les remorqueurs sont-ils équipés de canons à eau ?</b>			
<b>2.7.9</b>	<b>Y a-t-il d'autres moyens disponibles pour lutter contre un incendie à partir de l'eau (des pontons avec des canons à eau, ...) ?</b>			
<b>2.7.10</b>	<b>Y a-t-il suffisamment de bornes d'incendie (en bon état) dans l'installation portuaire ?</b>			
<b>2.7.11</b>	<b>Est-ce que les pompiers disposent des moyens de transmission nécessaires ?</b>			
<b>2.8</b>	<b>Services d'aide médicale</b>			
<b>2.8.1</b>	<b>Y a-t-il des postes d'aide dans le port ?</b>			
<b>2.8.2</b>	<b>Y a-t-il un service d'ambulance ?</b>			
<b>2.8.3</b>	<b>Est-ce que ce service est équipé en personnel de manière permanente ?</b>			
<b>2.8.4</b>	<b>Le service d'ambulance et le service d'aide peuvent-ils faire face aux conséquences d'un fait grave ?</b>			
<b>2.8.5</b>	<b>Est-ce que les services d'aide disposent des moyens de transmission nécessaires ?</b>			
<b>2.8.6</b>	<b>Les services d'aide médicale peuvent-ils intervenir dans des délais raisonnables ?</b>			

1. Indique, sur la base de l'analyse précédente, les activités portuaires critiques, les systèmes d'opération, les zones, les infrastructures et le personnel qui peuvent être les victimes d'un incident de sûreté.
2. Indique l'importance de l'activité, de la zone,... retenue et évalue les mesures de sûreté existantes

Activités liées au système, aux zones et au personnel	Critique		Mesures de sûreté en place		Commentaire et description
	Faible	Importante	Oui	Non	
3. Identification des activités portuaires critiques et de l'infrastructure portuaire qui doivent être protégées					

3.1	Accès à l'installation portuaire du personnel, des visiteurs, des voitures particulières, des bus, des camions, des semi-remorques, ...					
3.2	Protection des zones inaccessibles ou avec un accès limité					
3.3	Traitement du chargement					
3.4	Traitement de l'approvisionnement du navire dans l'installation portuaire					
3.5	Surveillance de la sûreté de l'installation portuaire					
3.6	Traitement des bagages non accompagnés					
3.7	Autres situations critiques					

### **Partie 5**

#### **Identification des menaces**

L'évaluation des conséquences et de la vulnérabilité a eu lieu à l'aide d'une échelle de valeurs allant de 1 à 3.

Conséquences

Morts et blessés 1 = peu 2 = beaucoup 3 = énormément

Impact économique 1 = peu 2 = beaucoup 3 = énormément

Impact matériel 1 = peu 2 = beaucoup 3 = énormément

## Vulnérabilité

Accessibilité (pour l'adversaire)

1 = mauvaise

2 = difficile

3 = très facile

Mesures de sûreté

1 = très efficace

2 = efficace

3 = pas en place

Pour les conséquences, nous retenons l'échelle la plus importante pour le résultat ; par exemple : le nombre le plus élevé est 3, nous prenons 3 comme résultat.

Pour la vulnérabilité, nous additionnons les résultats de l'accessibilité et des mesures de sûreté. Par exemple : l'accessibilité est de 2, les mesures de sûreté sont de 2, le score retenu est  $2 + 2 = 4$ .

La classification comparative est donnée par la multiplication des deux résultats. Dans l'exemple :  $3 \times 4 = 12$

Scénario principal (Tableau 4.2)	Sous-scénario (Tableau 4.2)	Conséquences				Vulnérabilité			Mesures complémentaires
		Morts Blessés	Impact économique	Impact matériel	Résultat	Accessibilité	Mesures de sûreté	Résultat	
4.2.1 dégâts causés au navire (avec des conséquences pour l'installation portuaire)	4.2.1.2.5 Monter des explosifs à bord avec d'autres personnes employées qui ont accès à l'installation portuaire	2	2	2	2	2	2	4	x

	4.2.1.2.6 Monter des explosifs à bord avec des intrus	2	2	2	2	2	2	4	x
4.2.2. Dégâts causés à l'installation portuaire avec des conséquences pour les navires se trouvant dans le port	4.2.2.2.1 Introduction d'explosifs dans l'installation portuaire avec des intrus ; par la liste	3	2	2	3	3	2	5	x
	4.2.2.1.6 avec des intrus. Par la violence (attentat suicide)	3	2	2	3	3	2	5	x
									x
4.2.3 Causer des dégâts aux installations, aux ouvrages d'art, aux industries avec des conséquences pour l'installation portuaire et/ou pour les navires se trouvant dans le port	4.2.3.2 Installations de gaz, d'électricité ou d'eau potable	1	1	1	1	3	3	6	X
	4.2.3.3. Industrie (GPL)	3	2	2	3	3	2	5	x
	4.2.3.4 Autres (jetée pour le pétrole)	3	2	2	3	3	2	5	X
	4.2.3.5 Autres Djeno	2	2	3	3	2	2	4	X

4.2.4 Détournement du navire ou de personnes à bord du navire	4.2.4.3 Détournement du navire grâce à la violence à partir de l'extérieur (entrée, attaques sur terre,...)	2	2	1	2	2	2	4	X
4.2.5 falsifications, détériorations ou intoxications du chargement, de l'équipement essentiel ou des informations sur l'approvisionnement du navire	4.2.5.2 Détériorations des systèmes des navires (systèmes de navigation, systèmes de chargement,...) (Éclairage des balises)	1	2	1	2	3	3	6	X
4.2.6 accès interdit sur le navire	4.2.6.1 passagers clandestins 4.2.6.1.1. Se glisser à l'intérieur par des voies détournées	1	1	1	1	3	1	4	x
	4.2.6.1.2. Dans le chargement	1	1	1	1	3	2	5	x

	4.2.6.1.3. Se glisser à l'intérieur dans une grande foule	1	1	1	1	3	2	5	x
	4.2.6.1.4 À cause d'un manque de possibilités d'identification (passeport, livret de marins,...) (Shore pass)	1	1	1	1	3	2	5	x
4.2.6 accès interdit sur le navire	4.2.6.6. Un nombre important de contractants qui ont accès au navire	1	1	1	1	3	2	5	X
4.2.7 Passage d'armes en contrebande ou passage de matières premières en contrebande	4.2.7.1 Cachées dans le chargement	3	2	3	3	2	1	3	X
4.2.8 Utilisation du navire pour transporter les malfaiteurs et leur équipement	4.2.8.3 Passagers clandestins	1	1	1	1	2	2	4	x
	4.2.8.3 Monter à bord comme	1	1	1	1	2	2	4	X
4.2.9 Utilisation du	4.2.9.3. Des	2	2	1	2	3	2	5	X

navire comme une arme	passagers clandestins ou des personnes non autorisées qui sont montées à bord prennent le contrôle du navire									
4.2.10 blocage des accès du port	4.2.10.2 des nombres importants de navires sur la mer (navires de pêcheurs)	1	1	1	1	3	3	5		X
4.2.12 Délits qui peuvent représenter une menace pour l'installation portuaire où la marine	4.2.1.2.2. Trafic d'armes	1	1	1	1	3	2	5		x

### **Partie 6 : Recommandations**

#### 6.1. Introduction

- 6.1.1. Philosophie sur la protection
- 6.1.2. Prise de position préalable

#### 6.2. Identification des faiblesses de l'installation portuaire (ISPS A 15.5.4)

Donne un aperçu des faiblesses que nous avons retenues dans la partie 5 afin de prévoir des mesures complémentaires

#### 6.3. Contre-mesures et procédures (ISPS A.15.5.3)

- 6.3.1. Mesures générales pour améliorer la perméabilité

### 6.3.1.2 Badges

- 6.3.1.3. Listes du personnel des personnes qui ont l'autorisation de monter à bord d'un navire dans le port
- 6.3.1.4. Limitation de la circulation des véhicules prévus sur l'installation portuaire
- 6.3.1.5 Clôtures de l'installation portuaire
  - 6.3.1.5.6. Réduction de la perméabilité des entrées
    - 6.3.1.5.6.1. L'entrée principale
    - 6.3.1.5.6.2. Accès à la voie ferrée
- 6.3.2.7. Mesures d'ordre public concernant l'installation portuaire
- 6.3.2.8 Zones interdites ou avec un accès limité – points critiques au sein de l'installation portuaire

### 6.4 La zones industrielle au sein de l'installation portuaire

## **Partie 7**

### **Influence des mesures complémentaires sur les menaces**

Dans cette partie, nous examinons l'influence des mesures complémentaires prises sur les conséquences et la vulnérabilité du port. L'évaluation des conséquences et de la vulnérabilité a eu lieu à l'aide d'une échelle de valeurs allant de 1 à 3.

#### Conséquences

Morts et blessés 1 = peu 2 = beaucoup 3 = énormément

Impact économique 1 = peu 2 = beaucoup 3 = énormément

Impact matériel 1 = peu 2 = beaucoup 3 = énormément

#### Vulnérabilité

Accessibilité (pour l'adversaire)

1 = mauvaise

2 = difficile

3 = très facile

Mesures de sûreté

1 = très efficace

2 = efficace

3 = pas en place

Pour les conséquences, nous retenons l'échelle la plus importante pour le résultat ; par exemple : le nombre le plus élevé est 3, nous prenons 3 comme résultat.

Pour la vulnérabilité, nous additionnons les résultats de l'accessibilité et des mesures de sûreté. Par exemple : l'accessibilité est de 2, les mesures de sûreté sont de 2, le score retenu est  $2 + 2 = 4$ .

La classification comparative est donnée par la multiplication des deux résultats. Dans l'exemple :  $3 \times 4 = 12$

Nous obtenons le bénéfice en déduisant le chiffre de la classification comparative de la partie 7 de celui de la partie 5. Le chiffre obtenu donne un aperçu de l'efficacité des mesures prises.

Scénario principal	Sous-scénario	Mesures complémentaires (Donnez la référence des mesures prises mentionnées en partie 6)	Conséquences			Résultat	Vulnérabilité		Résultat	Classification comparative	Bénéfice	Mesures complémentaires (Donnez une brève description des mesures)
			Morts Blessés	Impact			Accessibilité	Mesures de sûreté				
				Impact économique	Impact matériel							
4.2.1 dégâts causés au navire (avec des conséquences pour l'installation portuaire)	4.2.1.2.5 Monter des explosifs à bord avec d'autres personnes employées qui ont accès à l'installation portuaire	731, 732 7313	1	2	2	2	1	1	2	4		Recrutement en dehors du port, clôturer, amélioration du contrôle aux accès, amélioration de l'efficacité des services d'ordre
	4.2.1.2.6	731, 732	1	2	2	2	1	1	2	4		Recrutement

	Monter des explosifs à bord avec des intrus	7313										en dehors du port, clôturer, amélioration du contrôle aux accès, amélioration de l'efficacité des services d'ordre
4.2.2. Dégâts causés à l'installation portuaire avec des conséquences pour les navires se trouvant dans le port	4.2.2.2.6 Introduction d'explosifs dans l'installation portuaire avec des intrus ; 4.2.2.1.6.1 par la liste	731, 732	2	2	3	3	1	1	2	6		Recrutement en dehors du port, clôturer, amélioration du contrôle aux accès, amélioration de l'efficacité des services d'ordre

	4.2.2.1.6 avec des intrus. Par la violence	731, 732, 73281, 73282	2	2	3	3	1	1	2	6		Clôturer, amélioration du contrôle aux accès, amélioration de l'efficacité des services d'ordre, prévision des patrouilles sur l'eau. Prévision de chicanes pour les véhicules aux accès du port et l'embarcadè re pour le pétrole
4.2.3 Causer des dégâts aux installations, aux ouvrages d'art, aux industries avec des conséquences pour	4.2.3.2 Installatio ns de gaz, d'électrici té ou d'eau potable	731, 732, 73281 01, 7328103	1	1	1	1	2	2	4	4		Prévoir un plan de patrouille, rendre résistants aux balles la ligne, modifier la connexion électrique

pour l'installation portuaire et/ou pour les navires se trouvant dans le port	4.2.3.3. Industrie (GPL)	731, 732, 73281	2	2	2	2	2	1	3	6		Mettre à niveau les équipements de sûreté, faire des patrouilles sur terre et sur l'eau
	4.2.3.4 Autres (jetée pour le pétrole)	731, 732, 73282	2	2	2	2	2	1	3	6		Protéger correctement l'accès des véhicules, adapter les équipements de sûreté, protection le long de l'eau, un plan de patrouille sur l'eau et sur terre
4.2.4 Détournement du navire ou de personnes à bord du navire	4.2.4.3 Détournement du navire grâce à la violence à partir de l'extérieur (entrée, attaques)	731, 732, 73282	2	2	1	2	1	1	2	4		Clôturer, amélioration du contrôle aux accès, amélioration de l'efficacité des services d'ordre, prévision

	sur terre,...)											des patrouilles sur l'eau. Prévision de chicanes pour les véhicules.
4.2.5 falsifications, détériorations ou intoxications du chargement, de l'équipement essentiel ou des informations sur l'approvisionnement du navire	4.2.5.2 Détériorations des systèmes des navires (systèmes de navigation, systèmes de chargement,...) (Éclairage des balises)	731, 732, 7328106	1	2	1	2	2	2	4	8		Patrouilles sur l'eau, déclaration de sûreté avec le navire d'exploitation Djeno

4.2.6 accès interdit sur le navire	4.2.6.1 passagers clandestins 4.2.6.1.1. Se glisser à l'intérieur par des voies détournées	731, 732	1	1	1	1	1	1	2	2	Réduction générale de la perméabilité du port, contrôler les accès vers l'eau
	4.2.6.1.2. Dans le chargement	731, 732	1	1	1	1	1	1	2	2	Réduction générale de la perméabilité du port, contrôler les accès vers l'eau
	4.2.6.1.3. Se glisser à l'intérieur dans une grande foule	731, 732, 73131	1	1	1	1	2	1	3	3	Amélioration du contrôle à bord grâce à une documentation précise

	4.2.6.1.4 À cause d'un manque de possibilités d'identification (passeport, livret de marins,...) (Shore pass)	731, 732, 7313	1	1	1	1	2	1	3	3	Amélioration du contrôle à bord grâce à une documentation précise
4.2.6 accès interdit sur le navire	4.2.6.6. Un nombre important de contractants qui ont accès au navire	731, 732, 7313	1	1	1	1	2	1	3	3	Amélioration du contrôle à bord grâce à une documentation précise
4.2.7 Passage d'armes en contrebande ou passage de matières premières en contrebande	4.2.7.1 Cachées dans le chargement	731, 732, 73255	3	2	3	3	1	1	2	6	Réduction générale de la perméabilité du port, contrôler les accès vers l'eau. Donner la formation de douane et prévoir les moyens de contrôle

4.2.8 Utilisation du navire pour transporter les malfaiteurs et leur équipement	4.2.8.1 Passagers clandestins	731, 732	1	1	1	1	1	1	1	2	Réduction générale de la perméabilité du port, contrôler les accès vers l'eau.	
	4.2.8.3 Monter à bord pour l'approvisionnement, comme surveillant	731, 732, 7313, 73255	1	1	1	1	1	1	1	2	Amélioration du contrôle à bord grâce à une documentation précise.	
4.2.9 Utilisation du navire comme une arme	4.2.9.3. Des passagers clandestins ou des personnes non autorisées qui sont montées à bord prennent le contrôle du navire	731, 732, 7313, 73255	2	2	1	2	2	1	3	6	Réduction générale de la perméabilité du port, contrôler les accès vers l'eau. Amélioration du contrôle à bord grâce à une documentation précise.	
4.2.10 blocage des accès du port	4.2.10.2 des nombres importants de navires sur la mer (navires de pêcheurs)	73514	1	1	1	1	1	1	2	3	3	Mesures en rapport avec la présence d'un port de

											pêcheurs dans le port de Pointe Noire
4.2.12 Délits qui peuvent représenter une menace pour l'installation portuaire ou la marine	4.2.1.2.2. Trafic d'armes	73255, 73212	1	1	1	1	2	1	3	3	Equiper la douane de moyens de contrôle, se spécialiser.



**Royaume de Belgique**  
**Service public fédéral intérieur**  
**Arrêté royal**

*ALBERT II, Roi des Belges,*

*A tous, présents et à venir, Salut.*

*Vu les articles 37 et 107 de la Constitution;*

*Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances pour le Service Public Fédéral Intérieur, donné le 18/03/2004;*

*Vu l'accord du ministre du budget, donné le 30/03/04;*

*Vu les lois du Conseil d' Gouvernement, coordonnées le 12 janvier 1973, en particulier l'article 3, 61, remplacé par la loi du 4 juillet 1989 et modifié par la loi du 4 août 1996 ;*

*Vu l'urgence, motivée par le fait que l'ordonnance de l'UE pour l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires a été approuvée en mars 2004*

*Sur la proposition de notre Ministre de l'Intérieur et de notre Ministre de la Mobilité et du Budget et des Entreprises publiques, et de l'avis de nos Ministres réunis en Conseil, Nous avons arrêté et arrêtons :*

*Article 1<sup>er</sup>. Un comité fédéral pour la sûreté des installations portuaires est créé.*

*Art. 2. Le comité fédéral a pour mission de proposer au gouvernement fédéral, aux gouvernements wallon et flamand une politique générale en matière de sûreté des installations portuaires.*

*Le comité fédéral est notamment chargé de :*

- a) La coordination générale des mesures de sûreté pour la mise en oeuvre de la réglementation nationale et internationale relative à la sûreté des installations portuaires, parmi lesquelles l'ordonnance du ... du Parlement et du Conseil européen pour l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, ainsi que de l'exécution des mesures de sûreté des installations portuaires d'accueil, conformément au Traité international de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, en ce compris ses annexes, protocoles et modifications;*
- b) L'examen période pour savoir comment doivent être appliquées sur le territoire belge les règles internationales, européennes, nationales et régionales portant sur la sûreté.*
- c) La remise d'avis aux autorités compétentes en ce qui concerne l'opportunité de mettre en application des mesures complémentaires visant à accroître la sûreté des installations portuaires.*
- d) La coordination des études relatives aux problèmes de sûreté , y compris la contribution belge aux efforts réalisés au niveau international.*
- e) La diffusion d'instructions et de recommandations aux comités locaux concernant les mesures de sûreté à prendre.*
- f) La création d'une commission permanente d'experts afin de superviser la protection des installations portuaires. Cette commission a pour objectif de traduire les avis du comité en lignes directrices réalisables d'un point de vue pratique pour les comités locaux.*
- g) Être un point de diffusion des renseignements à propos des plans de protection des installations portuaires*
- h) Être un point de contact pour la protection maritime*

*Art. 3. Le comité fédéral pour la sûreté des installations portuaires est constitué :*  
1. Du Directeur général du *Directorat-général du Transport maritime* ou de son suppléant du *SPF Mobilité et Transport*, président;  
2° Du Directeur général de la *Direction Générale Centre de Crise* du *SPF Intérieur* ou de son suppléant;  
3° D'un représentant du *SPF Justice* ;  
4° D'un représentant du *SPF Finances* ;  
5° D'un représentant du *SPF Défense* ;  
6° D'un représentant du *SOF budget et entreprises publiques (politique de la mer du Nord)* ;

7° d'un représentant de la *Région wallonne*;

8° d'un représentant de la *Région de Bruxelles-Capitale*;

9° d'un représentant de la *Communauté flamande*;

*Art. 4. Un comité local est créé dans chaque port. Le président de ce comité est le capitaine du port. Il agit également comme fonctionnaire de la sûreté portuaire. Lors de sa première réunion, le comité local établit son règlement interne. Dans les comités locaux, les services suivants doivent au moins être représentés :*

- Police locale
- police fédérale (police maritime)
- douane
- sûreté nationale

*Art. 5. Les comités locaux doivent prendre les mesures nécessaires afin d'éviter les actions non autorisées et en particulier le terrorisme, qui étant donné la nature ou le contexte de celui-ci peut causer des dégâts aux navires dans la circulation maritime internationale et nationale, aux passagers et au chargement et aux installations portuaires concernées. Cette mesure doit également être prise à l'égard de toutes les opérations de chargement et de déchargement. Les comités locaux doivent se réunir au minimum six fois par an et le comité fédéral établit un rapport de ces réunions.*

*Art. 6. Le comité fédéral se réunit sur convocation du président, à son initiative ou à la demande de l'un des membres. Le comité fédéral peut demander au président ou aux comités locaux de convoquer la réunion de son comité. Le comité fédéral établit à un règlement interne.*

*Art. 7. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.*

*Art. 8. Notre Ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté.*

*Donné à*

*Par le Roi :*

*Le ministre de l'Intérieur,*

*P. DEWAEL*

## **MODULE 5 :Equipements de sûreté d'une installation portuaire**

### **Préambule : Limites du Cours**

*Le présent cours a été établi pour la formation des « Port Facility Security Officers » et se limite aux notions liées à cette fonction. Il n'abordera donc ni les systèmes de protection des navires, ni l'équipement collectif ou individuel de sûreté à bord de ceux-ci.*

### **Equipement de sûreté de l'installation portuaire**

#### **Stratégie de sûreté**

*Protéger une installation portuaire se révèle une entreprise complexe qui doit non seulement tenir compte des aspects « sûreté » mais également d'impératifs opérationnels et des coûts engendrés par les investissements pour les installations de sûreté, les adaptations architecturales et les dépenses de personnel.*

*Les directives imposées par le code ISPS en matière d'accès, de clôture, de protection des zones à accès limité ou interdit, d'éclairage et de surveillance sur le site nous conduisent à rechercher un juste équilibre entre les investissements à réaliser et le but poursuivi.*

*La stratégie à mettre en place se résume en trois mots : Dissuader, détecter, ralentir*

*Lorsqu'une agression est dirigée contre l'installation portuaire, notre intention a pour objet d'y mettre un terme avant que des dégâts significatifs n'aient été causés. A cette fin nous allons mettre en place une succession d'obstacles destinés à dissuader l'adversaire et, si cette manœuvre échoue, à ralentir sa progression.*

*Simultanément, des moyens de détection ou des patrouilles signaleront sa présence dès son approche de l'enceinte (patrouilles extérieures) et au plus tard dès qu'il prend contact avec elle.*

*La combinaison de l'alerte et des obstacles doit nous permettre de dégager les délais suffisants à engager des moyens pour le ralentir plus encore, le stopper, le refouler ou le neutraliser.*

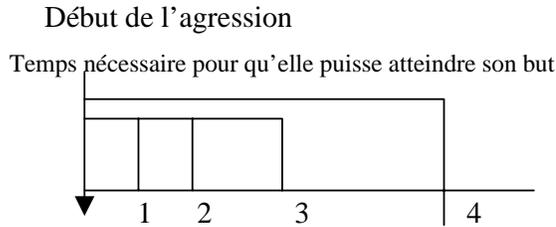
*Pour réaliser la détection et le freinage de l'adversaire nous pouvons compter sur :*

- la protection physique et architecturale de l'installation portuaire ;
- la protection électronique;
- les mesures organisationnelles.

*Plus l'alerte sera précoce et plus la progression sera ralentie, plus nous disposerons de temps pour mettre en place une réaction cohérente soit avec nos propres moyens soit avec des renforts extérieurs (police, marine..) qui seront amenés sur place.*

*Ce temps « gagné » doit couvrir les délais nécessaires :*

- à l'alerte;
- au rassemblement du personnel (la police) ;
- à l'appréciation;
- aux ordres;
- aux mouvements à effectuer...;
- à la mise en place.



- 1: Détection de l'agression et alerte
- 2: Début de l'intervention
- 3: Fin de l'intervention
- 4: Temps nécessaire à réaliser l'agression

*Ces délais doivent en principe être très court lorsqu'il s'agit d'une agression d'ampleur limitée et à laquelle nous pouvons faire face avec nos seuls moyens.*

*L'idéal consiste à intervenir dès la prise de contact avec l'enceinte. Si ceci ne peut être réalisé, l'interception devra se dérouler en profondeur. Toutefois, cette manœuvre risque d'être plus compliquée car l'adversaire peut alors se disperser et prendre des directions différentes.*

#### Protection de l'installation portuaire

*Compte tenu de l'ampleur du sujet et du temps limité dont nous disposons nous nous limiterons à une énumération des possibilités et une explication succincte.*

#### Protection physique ou architecturale

##### **La protection de la périphérie**

*Remarque :*

Les buissons, arbres, véhicules, conteneurs avec des déchets, mitrailles et d'une façon générale tout ce qui limite la vue peut être utilisé soit comme couvert soit comme moyen de franchissement pour créer une brèche dans la clôture ou pour franchir le mur de façon discrète.

Il conviendra donc de les évacuer de la périphérie de façon à obtenir un bon champ d'observation de part et d'autre assurant ainsi une meilleure protection.

#### Murs et clôtures

Les murs et clôtures doivent présenter une hauteur d'un minimum de deux mètres et être surmontés de cavaliers. Si nous en prévoyons une seule rangée, ils devront être tournés vers l'extérieur. Deux rangées (à l'intérieur et à l'extérieur) avec des concertinas entre elles constituent une excellente protection contre l'escalade du mur ou de la clôture

Le choix entre un mur et une clôture n'est pas seulement conditionné par des aspects financiers mais également par des éléments opérationnels. Contre quoi voulons-nous nous protéger ? Si nous voulons faire face à une agression limitée une bonne clôture peut suffire. Si par contre, nous voulons nous protéger contre l'observation de l'extérieur ou contre le tir d'armes à feu, dans ce cas la construction d'un mur est recommandée. Des solutions intermédiaires peuvent être réalisées à l'aide d'écrans, de plaques en béton....

La construction d'un double mur ou une double clôture autour du site donne la possibilité d'effectuer des patrouilles à pied ou en véhicule entre les deux enceintes ; ce système permet également la surveillance au moyen de chiens ou de radars.

### **Portes, barrières ou autres moyens pour limiter ou stopper la circulation de véhicules**

#### - Portes

Les portes doivent être suffisamment solides, assez hautes et offrir une protection contre l'escalade. Une porte ne répondant pas à ces critères dans une clôture de qualité fragilise l'ensemble du dispositif. Ce dernier ne vaut que ce que vaut son maillon le plus faible. Il importera également de ne pas perdre de vue la qualité de la serrure. Une serrure de sûreté est recommandée.

#### - Moyens pour canaliser l'accès des personnes.

Lorsque nous sommes confrontés à un flux important de personnes dans un court délai (arrivée au travail...) il est important de pouvoir canaliser cette masse vers un point de contrôle de façon à ce que ce dernier puisse se réaliser correctement sans courir le risque d'être confronté à une bousculade. Des chicanes pour piétons peuvent dans ce cas apporter une solution. Si l'on veut réaliser un passage individuel l'usage de portes tournantes ou de tourniquets pourra répondre à l'objectif. Il est évident que les tourniquets doivent être surveillés et pouvoir être bloqués lorsque l'on veut interdire le passage.

#### - Moyens pour limiter l'accès ou stopper des véhicules

Des barrières basculantes sont le moyen le plus habituel pour limiter l'accès de véhicules. Elles peuvent être actionnées soit manuellement soit automatiquement grâce à un système implanté dans le revêtement routier ou contrôlées au moyen d'un lecteur de carte ou d'un système de reconnaissance des véhicules. Pour offrir un minimum de protection, ces barrières doivent être suffisamment solides. On peut aussi, en vue de stopper ou de ralentir les véhicules faire usage de chicanes, de road block ou de mécanismes implantés dans le revêtement routier.

### **Eclairage du site**

L'éclairage du site présente une grande importance. Il doit, quelles que soient les circonstances atmosphériques, éclairer correctement tant la périphérie que les zones interdites ou d'accès limité, les quais, les bâtiments... La qualité de l'éclairage est notamment importante aux endroits équipés d'un système de surveillance de type CCTV. Si cet éclairage est défaillant le système CCTV devient inopérant de nuit ou par mauvaise visibilité.

Il est important de prévoir un système de secours capable de prendre le relais en cas de panne de courant. Le démarrage de ces générateurs de secours se fait de manière automatique ou est réalisé par un préposé désigné à cet effet.

### **La protection des bâtiments de l'installation portuaire.**

La nature et le degré de protection des bâtiments dépend naturellement de ce qui se trouve à l'intérieur ou de ce que l'on compte y mettre.

### **Les murs**

Ils doivent être construits de façon à assurer une protection contre :

#### - Les explosions

Les experts en explosifs sont en mesure de calculer à quelle charge de TNT les murs d'un bâtiment peuvent résister. Si l'on estime qu'il y a lieu de mettre en place une protection supplémentaire des murs intermédiaires peuvent être construits de façon à absorber le souffle.

#### - Les agressions à l'aide de moyens de destruction lourds (marteau pilon).

#### - Les agressions classiques ;

A titre d'exemple de protections de ce type nous pouvons citer les bunkers aux endroits où existent des risques d'explosion, les coffres de banque, les cellules de prison...

### **Les portes et fenêtres ainsi que le vitrage.**

Ces portes, fenêtres et les vitrages qui les équipent peuvent être fabriqués de façon à résister à certaines formes d'agression.

- Résister au souffle dégagé par l'explosion

En cas d'explosion les éclats de verre projetés dans toutes les directions peuvent contribuer au potentiel destructeur du souffle dégagé par une bombe. Une solution logique consisterait à réaliser des fenêtres plus petites et à les munir de vitres plus épaisses mais ceci n'est pas toujours réalisable. Le raisonnement repose sur le fait que la pression nécessaire pour faire casser la vitre diminue en fonction de sa superficie et augmente en fonction de son épaisseur. Mais, la vitesse des éclats et donc le danger de voir causer de graves blessures est fonction de la pression une fois le point de rupture atteint.

Il existe d'autres moyens pour diminuer le nombre de blessés et limiter les conséquences d'éclats de verre projetés dans toutes les directions. On peut apposer un film de sécurité, prévoir un mur de protection pour absorber le souffle de l'explosion, remplacer le verre par d'autres matériaux comme les polycarbonates.

- Résister aux balles

En fabriquant du verre en plusieurs couches, chaque couche étant séparée par un film, on peut absorber le pouvoir de pénétration de la balle. Cette capacité à résister à la pénétration n'est pas valable pour tous les types d'armes. Le constructeur annoncera chaque fois à quel type d'arme le vitrage peut résister.

- Résister à l'effraction

En renforçant l'exécution avec des goujons, des fermetures à trois points, l'utilisation de matériaux plus résistants, l'emploi de serrures de sûreté on augmente ainsi la résistance aux tentatives d'effraction est augmentée. Celle-ci est répartie en différentes classes en fonction du degré de résistance.

- Résister à l'incendie

Les matériaux utilisés pour la construction et la construction elle-même peuvent résister un certain temps au feu. Cette résistance s'exprime en unités de temps.

- Résistance au gaz

La construction et les matériaux utilisés rendent le produit imperméable au gaz. Ceci peut être important pour réaliser une zone sûre en cas d'alerte au gaz.

### **Les serrures et charnières**

Les serrures et charnières peuvent être fabriquées de façon à fournir une résistance à différentes formes d'agression :

- l'explosion;
- les tirs ;
- l'effraction (en fonction de la classe d'agression souhaitée) ;
- l'incendie ;
- le gaz.

### **Gestion des clés**

En matière de sûreté d'une installation portuaire, la gestion des clés est d'une importance primordiale. Celui qui possède une clé peut non seulement accéder à l'endroit protégé mais il peut aussi perdre ce moyen d'accès, le copier, l'utiliser de façon illicite, être pris en otage pour donner accès...

Il est souhaitable de réaliser un système de répartition hiérarchique. Le responsable a accès à tous les locaux sous son autorité ; les subordonnés sont, quant à eux, limités aux pièces où ils ont des tâches à effectuer. Le responsable des clés est donc un personnage important dans la sûreté de l'installation portuaire.

Le principe général veut qu'un minimum de clés soit distribué et que leur répartition soit enregistrée. L'usage des clés donnant accès aux endroits protégés sera noté et les clés seront entreposées dans un lieu protégé et si possible discret. (Dans cet ordre d'idées, l'utilisation d'une simple armoire murale est sans doute la solution la moins appropriée)

### Protection électronique

Comme nous l'avons déjà signalé dans l'exposé sur la stratégie de sûreté, nous avons tout intérêt à ce que l'alerte soit déclenchée le plus tôt possible. Si le système d'alerte entre en action dès le périmètre extérieur de l'installation portuaire nous réalisons un gain de temps équivalent au délai nécessaire à l'adversaire pour atteindre son objectif à l'intérieur du périmètre.

### **Protection électronique du terrain.**

#### **Détection à hauteur du périmètre**

##### **1. Fil électrifié**

Le fil électrifié est placé du côté intérieur de la clôture. Il est monté de manière à être isolé de la clôture de sorte que celle-ci ne soit jamais mise sous tension électrique. Le fil électrifié est maintenu tendu au moyen de ressorts de tension.

Le système est à même de fonctionner sous deux modes, à savoir:

✓ Haute-tension

Lorsque la haute-tension est activée, des impulsions à haute tension (jusqu'à 9000 V, 50 fois/seconde) sont générées sur le fil électrifié. L'énergie de ces impulsions de courte durée n'atteint jamais plus de 5 Joules (déterminé légalement) de sorte qu'il n'y a aucun danger pour la personne. Lorsque la tension tombe sous une certaine valeur, une alarme est déclenchée. Si le fil électrifié est touché pendant un bref moment, cela provoquera une chute de tension limitée. Cette chute de tension limitée ne déclenchera toutefois aucune alarme effective puisqu'il faut supposer que la personne ayant touché le fil sera intimidée. Mais, si le fil est touché plus longtemps (plus de 3 secondes), la tension va chuter alors sous un seuil de détection et déclencher subséquemment une alarme.

✓ Basse-tension.

Pendant les heures d'ouverture, la haute tension peut être désenclenchée. Il restera alors toujours sur le fil une basse tension qui protège le fil électrifié contre le sabotage.

Le système peut être réparti sur plusieurs zones. Le nombre de ces zones sera déterminé par le nombre de caméras qui sont chargées de visualiser le périmètre. Les informations peuvent être transmises vers chaque centrale de détection d'intrusion. Le désenclenchement du système peut également se faire via une centrale de détection d'intrusion qui chapeaute le tout.

L'avantage d'un tel système réside dans le fait qu'il existe, à côté de la possibilité de détection, une certaine forme de dissuasion. Le système n'offre aucune sécurisation vis à vis de ceux qui rampent ou ceux qui sautent par-dessus.

##### **2. Détection radar**

Pour réaliser une détection radar dans une zone déterminée, il est nécessaire de disposer d'un émetteur et d'un récepteur. Entre les deux, un champ de détection sera ainsi créé. Tout mouvement dans le champ génère une alarme. En principe, les zones peuvent sécuriser une longueur de 200 mètres.

Les différentes zones doivent être mises en place avec une superposition de manière qu'il ne subsiste aucune zone morte. Ce principe ne peut fonctionner correctement que si un espace suffisant existe entre les clôtures.

Il existe déjà actuellement un radar digital avec lequel la forme du champ de détection peut être optimisée. Ces systèmes sont raccordés entre eux et configurés via un bus RS485.

Ce système offre une protection contre le franchissement par saut mais pas contre un franchissement en rampant.

### **3. Système de détection souterrain avec conduits sous pression**

Les conduits sous pression sont réalisés au moyen d'un caoutchouc synthétique rempli d'un liquide. Les tuyaux pressurisés sont enterrés à environ 25 à 30 cm de profondeur. Deux tuyaux sont enterrés parallèlement. La distance maximale entre les deux conduits atteint 1,5 mètres. De plus petites distances sont également possibles. Une alarme est générée en cas d'une modification de pression inégale entre les deux tuyaux. Il est possible de sécuriser 200 mètres au maximum avec un senseur.

Ce principe est insensible aux conditions atmosphériques. Etant donné que le système est toutefois sensible aux vibrations dans le sol sous l'effet des racines, des taupes, ... il est conseillé d'installer les conduits dans des cuves spéciales souterraines (PUR).

Le système de détection avec conduits sous pression enterrés constitue une sécurité invisible. Cela peut être aussi bien un avantage qu'un désavantage. Le désavantage complémentaire est que des terrassements sont nécessaires pour mettre le système en place.

Ce système offre une protection contre un franchissement en rampant mais pas contre un franchissement en sautant par-dessus.

### **4. Système de détection souterrain avec câble électromagnétique (leaky coax)**

Dans le cas d'un système de détection par câbles électromagnétiques, deux câbles coaxiaux sont utilisés. Le premier câble coaxial sert d'émetteur, le second de récepteur. Le champ électromagnétique créé entre les deux câbles constitue le champ de détection.

Ce système offre une protection contre un franchissement en rampant mais pas contre un franchissement en sautant par-dessus.

### **5. Détection par Infra-Rouge Actif (AIR)**

Entre le poteau émetteur et le poteau récepteur, des faisceaux AIR sont générés. L'interruption d'un de ces faisceaux déclenche une alarme. La distance entre deux poteaux doit être limitée à 80 mètres. Si l'on accroît la distance, on accroît aussi les risques de fausses alarmes.

Les faisceaux AIR sont visibles de telle sorte qu'ils présentent également un effet dissuasif. Les pinceaux AIR peuvent être associés à la centrale de détection d'intrusion qui chapeaute le système. Ce système n'offre aucune protection contre le franchissement par saut ou en rampant.

### **6. Câble microphonique sur la clôture**

Le câble microphonique est un système passif de sécurisation du périmètre. Le système est conçu de telle manière que toute tentative de couper la clôture, de l'escalader ou de la déformer déclenche une alarme.

Les perturbations mécaniques créées en cas d'escalade ou de distorsion provoquent de petites déformations dans le câble microphonique qui produiront un signal électrique en raison de l'effet piézo-électrique.

Le câble microphonique est également visible de sorte qu'il peut aussi avoir un effet dissuasif. Des vents forts peuvent être la cause de fausses alarmes. Ce système n'offre aucune protection contre le franchissement par saut ou en rampant.

Il est possible d'opter soit pour un câble microphonique simple soit pour un câble microphonique double (en forme de boucle). Ce dernier câble offre une fiabilité meilleure compte tenu de son logiciel " selflearning".

## **Protection de la périphérie du bâtiment**

### **Protection des portes et fenêtres**

#### .1. Contacts magnétiques

Les portes et fenêtres, les chambranles et les encadrements des fenêtres peuvent être munis de contacts magnétiques ; dès que l'on ouvre la porte ou la fenêtre le contact est interrompu et l'alerte est donnée.

Ces contacts magnétiques peuvent être ordinaires ou du type bipolaire.

#### .2 Détecteur de bris de vitre.

Il existe une variété de détecteurs de bris de vitres.

- Des détecteurs de contact composés d'une petite boîte munie d'une languette qui, en cas de vibrations, établit un contact qui déclenche l'alerte.
- Des détecteurs acoustiques qui réagissent au bruit (à la fréquence) d'un bris de verre. Le problème avec ce type de détecteurs est que tous les types de verre ne se brisent pas en émettant la même fréquence. Ainsi, du vitrage anti-effraction ou celui résistant aux balles émettent des fréquences différentes se brisant, compte tenu de leur constitution propre.
- Des détecteurs de variation de pression peuvent être installés à l'intérieur d'une vitre thermo pane.

#### .3. Détection filaire

Des fils de cuivre peuvent être fixés à des panneaux, des planchers ou des tuyaux en métal léger... Lors de la rupture du fil l'alarme sera donnée. Les fils de cuivre sont installés à une distance de moins de 10mm l'un de l'autre. Ce système peut être également utilisé dans les vitrages.

Il s'agit d'un système fiable qui ne connaît pas de fausses alarmes.

## **Protection de l'intérieur**

#### .1 Tapis à pression

Un fin tapis est installé sous le revêtement de sol. La pression provoque la fermeture d'un circuit et dès qu'une personne pose le pied sur le tapis l'alarme est déclenchée. Il s'agit là d'un système simple et bon marché.

#### .2 Senseurs infrarouges

Des faisceaux infrarouges sont dirigés vers les portes, les fenêtres et les passages. Ils sont parfois combinés avec des miroirs.

C'est un système bon marché.

#### .3 Détection volumétrique

Cette forme de détection comprend aussi bien des systèmes à micro ondes qu'à ultrasons. Un générateur de micro ondes ou d'ultrasons est installé dans la pièce. Un récepteur enregistre en permanence les mêmes signaux par la réflexion des murs, du revêtement de sol... Tout changement de fréquence (effet doppler) est enregistré par le récepteur.

#### .4 Détection infrarouge passive

Cette forme de détection volumétrique réagit au rayonnement infra rouge dégagé par le corps humain.

.5 Note

- Ces systèmes de détection volumétrique peuvent également être équipés d'une protection anti-masque. Dans ce cas, l'alerte est donnée dès que l'on veut couvrir le senseur.
- Ces systèmes peuvent aussi être équipés de façon à ne pas réagir à la présence de petits animaux domestiques (chats, chiens).

.6. Détection sismique

Ce système travaille sur base d'un aimant suspendu dans un conteneur en métal. Si le système perçoit des vibrations, l'aimant touche le conteneur. Ces détecteurs sont installés dans les murs des constructions et ont pour objet de capter les vibrations et de donner l'alerte. Ils vont donc réagir si l'on tente de forer ou de percer le mur ou un coffre de banque.

Télévision en circuit fermé (CCTV)

En général, l'utilisation d'une installation CCTV permet de répondre aux objectifs suivants :

.1 Evaluation des alarmes

Lorsqu'une alarme est générée, une évaluation de cette situation d'alarme doit être réalisée. Cette évaluation peut être exécutée en envoyant un gardien sur place. Pour réduire le délai d'intervention, des images de la zone concernée peuvent également être transmises à un centre de contrôle (control room) où l'on procède à l'évaluation.

Un couplage automatique de la détection d'effraction et de l'installation CCTV est indispensable puisque le gardien est dans l'impossibilité de regarder en permanence les images visualisées.

.2. Observation

Un site, ou une partie du site, peut être observé en permanence depuis un point central au moyen d'une installation CCTV. La remarque concernant l'impossibilité de regarder en permanence toutes les images est également d'application ici.

La possibilité de détecter des anomalies doit être considérée comme très faible. En outre, il faut disposer du personnel nécessaire pour exécuter cette tâche en permanence.

.3 Commande à distance

Si des portes, des barrières, des grilles, etc ... doivent être commandées à distance, il est conseillé de pouvoir contrôler ces manœuvres visuellement. Dans ce but, des caméras peuvent également être utilisées.

.4 Dissuasion

L'installation visible de caméras peut avoir un effet dissuasif sur des agresseurs potentiels. Il ne faut pas surestimer l'influence de pareille installation sur le comportement des agresseurs. De plus, il faut tenir compte du fait que les agresseurs ont très vite compris que personne ne regarde les images et qu'il y a des zones (mortes) qui échappent à la caméra. Pour réduire ces zones sans images à un minimum, il faut prévoir l'installation d'un grand nombre de caméras. Il ne suffit donc pas d'installer 1 ou 2 caméras pour générer un effet de dissuasion important.

.5. Reconstruction

Si toutes les images obtenues sont enregistrées en permanence, en cas d'incidents, il est possible d'obtenir une meilleure vue sur ce qui s'est passé. Pour qu'une telle installation soit utile il faut, approximativement, savoir quand un incident a eu lieu. Sinon, il faut garder 24, 48 voire un plus grand nombre d'heures d'enregistrements avec le risque de ne

pas trouver l'enregistrement recherché lors de cette visualisation. De plus, pareille installation doit être bien gérée pour ne pas surcharger trop rapidement les bandes ou pour ne pas les utiliser pendant une période plus longue. C'est pour ces raisons que l'on utilise de plus en plus du matériel d'enregistrement digital.

Ces appareils permettent la recherche d'images basée sur les événements (alarmes, mouvements, date et heure).

L'identification de personnes n'est également pas toujours possible car il suffit à l'agresseur de se coiffer d'un béret pour rendre l'identification impossible. L'identification est le plus souvent impossible.

### Détection 'Video-Motion'

Cette technologie de détection est basée sur l'analyse des variations des images. Une unité de traitement spécifique analyse une série d'images subséquentes et détecte ainsi les objets qui bougent (personnes, animaux, objets, ...) en fonction des caractéristiques du système utilisé. Un système de 'video-motion' combine les possibilités des systèmes CCTV et celles offertes par la détection.

### Systemes de contrôle d'accès

#### .1. Objectifs poursuivis

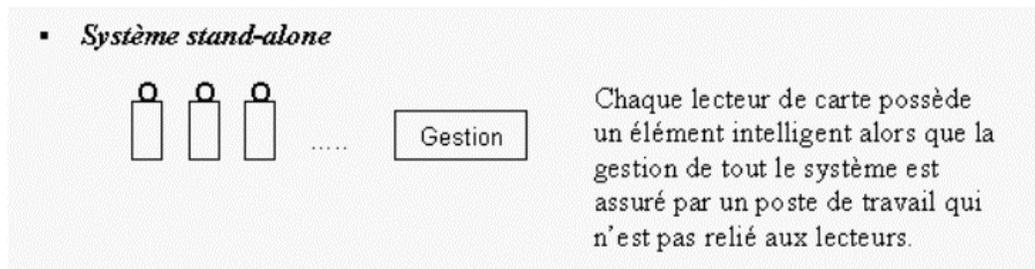
Tout système de contrôle d'accès vise à accorder l'accès aux personnes autorisées et à signaler tout mouvement illicite aussi bien à l'entrée qu'à la sortie.

#### .2. Concept

Le concept du contrôle d'accès précise la nature des contrôles à effectuer (où, quand, qui, quoi) en :

- subdivisant le site en zones caractérisées par un niveau de sûreté défini ;
- fixant les accès à chaque zone ;
- définissant les catégories de personnes autorisées à utiliser ces accès ;
- précisant les éléments à contrôler par accès ;
- fixant la direction de contrôle.

#### .3 Types de systèmes



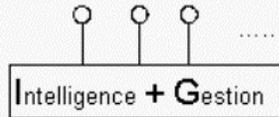
Avantages :

- la panne d'un lecteur n'affecte pas le fonctionnement des autres ;
- le temps de réaction est très court ;
- le câblage à prévoir est réduit.

Inconvénients :

- chaque lecteur doit être programmé séparément ;
- le nombre de données historiques est limité ;
- système limité à la fonction contrôle des accès

▪ **Systeme on line**



Tous les lecteurs sont reliés à une unité centrale où sont concentrées l'intelligence et la gestion.

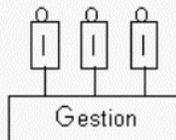
Avantages :

- programmation et gestion sont centralisées ;
- outre la fonction contrôle des accès, il est possible de gérer les alarmes ;
- le nombre de données historiques disponibles est élevé.

Inconvénients :

- en cas de panne du système central, tout le système de contrôle d'accès ne fonctionne plus ;
- le temps de réaction peut être estimé à 3 secondes (ce qui est élevé) ;
- la mise en place nécessite d'importants travaux de câblage ;
- le coût du système est élevé.

▪ **Systeme distribue**



Chaque lecteur est équipé d'une intelligence et relié à une unité centrale assurant la gestion de tout le système.

Avantages :

- programmation et gestion sont centralisées et le système assure à la fois le contrôle des accès et la gestion des alarmes ;
- le nombre de données historiques est élevé ;
- une panne au niveau de l'unité centrale n'affecte pas le niveau local où s'effectuent la lecture et l'évaluation ;
- la panne d'un lecteur n'affecte pas le fonctionnement des autres lecteurs ni de l'unité centrale ;
- le temps de réaction est inférieur à la seconde.

Inconvénient :

- en plus du coût élevé, la mise en place d'un tel système exige un câblage complexe et donc onéreux.

#### .4 Types de cartes

Il existe une multitude de types de cartes différents. Citons les types les plus répandus :

- les cartes optiques munies d'un code barre ;
- les cartes inductives (Wiegand) équipées d'une série de fils parallèles codés 1 ou 0 ;
- les cartes proximity dont les circuits électriques codés permettent un lecteur à proximité du lecteur.

#### .5 Vérification de la personne utilisant la carte

La méthode la plus simple mais efficace consiste à la vérification de l'identité de l'utilisateur de la carte par un gardien qui se base sur sa mémoire ou consulte une banque de données photos.

L'introduction d'un code par l'utilisateur ou des méthodes biométriques (géométrie de la main, voix, iris, empreinte digitale, ...) constituent des techniques modernes permettant la vérification sans intervention humaine.

#### .6. Types de lecteurs de carte

Le type de lecteur est fonction de la technologie de la carte utilisée.

Au niveau du montage le type encastré est à préférer au type apparent qui est facile à monter mais de ce fait vulnérable.

#### .7. Equipement central

Les systèmes 'on line' et 'distribués' disposent d'une unité centrale qui gère les cartes, les accès, les lecteurs, le traitement des alarmes et les données historiques.

Quelques appareils périphériques tels que des imprimantes, modems, impression de cartes, réalisation de photos et validation des cartes visiteurs complètent la performance du système.

#### .8 Parlophonie

Il est nécessaire de disposer d'un parlophone aux entrées pour pouvoir toutefois accorder l'accès à des personnes qui, dans les circonstances ordinaires, n'ont pas d'autorisation de passage.

Le but de l'installation de parlophonie est la réalisation d'une possibilité de communication. L'installation comprend des appareils d'appel, différents appareils répondeurs et un équipement central.

#### .9 Vidéophonie

Pour autoriser des personnes à avoir accès alors que, dans des circonstances normales, elles ne peuvent franchir les entrées placées sous contrôle d'accès, il est indispensable d'équiper ces entrées d'un vidéophone.

Le but de l'installation de vidéophonie est, outre la création d'une possibilité de communication, d'obtenir une image précise du visage de celui qui appelle. L'installation comporte des postes d'appel, divers appareils de réponse et l'appareillage central.

Autres équipement de sûretéÉquipement collectif**Centrales et équipement radio**

Les communications radio d'une installation portuaire doivent satisfaire à un double objectif de sûreté ; elles doivent permettre les liaisons avec la navigation et avec les services de sûreté sur le terrain. En plus, il est possible de conserver une fréquence de travail pour l'exploitation portuaire. Il va de soi que ces fréquences doivent avoir été accordées par l'autorité compétente et que seules celles-ci peuvent être utilisées.

**.1 Centrale**

Pour assurer la liaison avec la navigation maritime il est indispensable d'utiliser de puissants émetteurs-récepteurs. En principe, il s'agira toujours d'un poste fixe utilisant la puissance maximum autorisée. Ces moyens radio ont pour but d'assurer la liaison entre les navires et l'installation portuaire afin d'échanger les informations pertinentes en matière de sûreté. Notez bien qu'un message radio n'a rien de confidentiel et qu'il peut être entendu par un autre récepteur. Pour les communications confidentielles il faudra utiliser d'autres moyens.

La liaison radio peut être complétée par l'utilisation de radios de puissance réduite, portables ou sur véhicule. Une fois le navire amarré, elles pourront être utilisées pour réaliser les communications de routine en matière de sûreté et être prêtes à entrer en action en cas de situation de crise.

Pour la liaison avec le personnel de sûreté il conviendra d'utiliser une autre fréquence. Dès lors, en vue de réaliser une écoute permanente il est recommandé d'utiliser soit un appareil avec un scanning automatique soit avec deux récepteurs.

**.2 Postes mobiles**

Les radios sur véhicule tout comme les radios portables peuvent être utilisées en fonction des nécessités. Le réseau de sûreté se répartit en deux branches, l'une qui est exploitée par le PFSO, ses collaborateurs directs et la cellule chargée du trafic des navires de l'installation portuaire et l'autre réservée exclusivement au personnel de sûreté. Si la sûreté est assurée par un service de gardiennage externe celui-ci peut utiliser ses moyens propres.

**.3 Réseau radio**

La rédaction d'un réseau radio reprenant les différents indicatifs est indispensable.

Exemple :

Hôtel (centrale)				
Poste avec un double récepteur ou scanner automatique.				
Sierra (navigation)			Sécu (Sûreté)	
Sierra 1 Poste sur véhicule du PFSO	Sierra 2 Poste portable de l'adjoint du PFSO	Sierra 3 Poste sur véhicule du manager de l'installation	Equipe de sûreté 1	Equipe de sûreté 2

Un tel réseau radio peut être bâti selon une structure hiérarchique reprenant au sommet le responsable de l'activité et en bas les exécutants. Il est possible d'indiquer le niveau hiérarchique dans l'indicatif en ajoutant un chiffre 11, 12...

**.4 Mise en réseau**

A chaque prise de service il sera procédé à la mise en réseau. On teste ici la liaison entre les différents postes, on leur donne la possibilité de se déplacer, de changer les batteries et d'une façon générale d'optimiser la liaison.

**.5 Procédure radio**

Les messages radio doivent être aussi synthétiques que possible. Il importe de réfléchir au contenu de la communication avant de la faire plutôt que d'hésiter, modifier en cours de transmission et d'occuper ainsi le réseau inutilement. Si cependant on reçoit une question inattendue il est alors recommandé de passer en procédure d'attente.

En vue d'obtenir une certaine forme de confidentialité des messages on conviendra d'une série de mots codes propres à l'installation portuaire. Ces mots peuvent faire référence à un endroit, à une personne, à une procédure ou à toute autre indication ayant trait à une information que l'on veut garder discrète. Ainsi, la transmission d'un message peut prendre la forme suivante :

- Alfa, pour Bravo over, (Demande de Bravo à Alfa de venir en réseau)
- Bravo this is Alfa, over (réponse de alfa:je suis prêt à communiquer avec vous)
- Bravo, this is Alfa Rendez vous au point 3 pour un 30; over (Bravo rendez vous aux quais pour exécution d'une patrouille)
- Bravo, This is Alpha, Wilco out (Alpha j'ai bien compris et j'exécute)

Lorsqu'il s'agit d'épeler des mots, pour des raisons de clarté, il est recommandé d'utiliser l'alphabet phonétique international. Chaque utilisateur du réseau est tenu de le connaître.

### **Centrales téléphoniques et téléphones.**

La plupart des centrales téléphoniques actuelles sont automatiques et vous mettent en liaison directe avec votre correspondant sur base du numéro formé. Pour des raisons d'économie de personnel on centralisera le plus souvent tous les moyens de transmission dans un dispatching où aboutissent les téléphones non reliés à la centrale automatique.

En ce qui concerne la sûreté, il est important que, en cas d'alerte, d'incident ou d'augmentation du niveau de sûreté l'on dispose d'au moins une ligne dédiée Une ligne directe avec les services de secours doit être privilégiée dans les installations portuaires névralgiques (entreprises pétrolières, firmes Seveso)

La téléphonie mobile et les GSM sont de plus en plus répandus et, en situation de crise, chacun utilise son GSM provoquant très rapidement une saturation des réseaux. Une ligne de téléphone fixe ou ISDN reste, en situation de crise, le moyen de communication le plus sûr avec les services de secours.

### **Equipement technique pour le contrôle des personnes et des bagages.**

#### **.1 Système de scanning des bagages.**

Les installations portuaires avec un terminal pour passagers ou des aires de départ pour des voyageurs ou des membres d'équipage vers des installations off shore se trouvent confrontées, en un laps de temps très court, au départ d'un grand nombre de personnes accompagnées parfois de nombreux bagages. Le contrôle de ces bagages, en vue d'y découvrir des objets ou des substances dangereuses ne peut se réaliser dans un délai aussi restreint. Dans ce genre de situation, des appareils de scanning peuvent apporter une solution au problème.

Le bagage est amené sous le scanner par un tapis roulant et l'opérateur est ainsi en mesure d'en voir le contenu sur son écran.

#### **.2 Portiques et détecteurs de métaux.**

Les portiques pour la détection des métaux permettent de manière aisée de contrôler si une personne porte sur elle des objets métalliques.

## **Equipement technique pour le contrôle des cargaisons.**

### **.1 Système de scanning des cargaisons**

Il est impossible de procéder au contrôle physique des centaines de tonnes de chargement se trouvant dans un port international, ce qui engendrerait d'ailleurs des coûts prohibitifs. D'autre part, il faut tenir compte des accords internationaux en matière de transit des marchandises. Ils réservent le contrôle physique des cargaisons aux cas où l'on est en possession d'indications conduisant à suspecter l'un ou l'autre trafic. Le scanning offre la possibilité d'un contrôle sans ouverture du container ou de l'emballage.

Les systèmes de scanning des chargements fonctionnent sur le même principe que celui utilisé pour le contrôle des bagages, seule l'échelle est différente. Il s'agit de portiques fixes ou mobiles avec un scanner à l'intérieur permettant à l'opérateur d'en voir le contenu. Ces systèmes sont malheureusement très.

### **.2 Bascules**

Les bascules pour les conteneurs, les camions, les wagons constituent des moyens de contrôle des chargements qui n'altèrent pas la marchandise ou son emballage. Il va de soi que si, entre le poids constaté et celui indiqué dans le document, apparaît une différence significative, il conviendra alors de se livrer à un contrôle plus approfondi.

### **.3 Matériel de détection radiologique**

La vraisemblance qu'un jour un groupe terroriste entre en possession ou fabrique un engin nucléaire ne cesse de croître. Les notes de presse d'organismes des Nations Unies chargés du contrôle du respect des accords internationaux font état d'un réel danger. Cette conviction n'a cependant pas encore intégré les sociétés portuaires et, à ce jour, bien peu d'initiatives ont été prises en ce domaine.

Une détection systématique des bagages et des chargements est exclue pour le moment. Cependant, il est indispensable que les sociétés portuaires qui manipulent des biens où le risque de transport de matériel nucléaire, de matières premières et d'armes est le plus grand, possèdent des moyens simples de détection individuels afin de pouvoir effectuer un contrôle superficiel en cas de doute. Le danger de radioactivité ne peut être sous-estimé, un transport mal protégé de plutonium peut s'avérer mortel. Il est également bon de savoir qu'il existe des dosimètres individuels pouvant être portés par le personnel et qui indiquent la mesure des radiations auxquelles il a été exposé. Il existe également des portiques de détection radio-active.

## Equipement individuel

### **Détecteurs de métaux portables**

Un détecteur de métal portable permet de contrôler très facilement si une personne est en possession d'objets métalliques.

### **Radios portables**

Les radios portables ont été traitées dans le chapitre « radios »

### **Lampes de poche**

Les lampes de poche doivent être suffisamment puissantes pour permettre de distinguer une situation ou une personne à une certaine distance.

## Tests, mise au point et entretien des systèmes de surveillance

### Équipement de surveillance de l'installation portuaire.

#### Éléments architecturaux

##### **La périphérie**

Les clôtures et les murs doivent être contrôlés journalièrement afin de déceler s'il n'y a pas eu de tentatives de s'introduire à l'intérieur du périmètre ou si la clôture n'a pas été détériorée par d'autres événements (par exemple un orage)

L'état et la fermeture des portes, barrières et dispositifs destinés à limiter la circulation des véhicules doivent également faire l'objet d'une inspection journalière. Il en va de même pour ce qui concerne l'éclairage. Les manquements constatés doivent faire l'objet de réparations dans les plus brefs délais.

##### **Les bâtiments.**

Les points sensibles et vulnérables (ouvertures périphériques, ...) doivent faire l'objet d'une vérification journalière matinale.

#### La surveillance électronique.

Des installations électroniques de surveillance doivent être mises en place par des installateurs professionnels agréés et il faut procéder à des tests périodiques en s'inspirant des conseils donnés par le fabricant et l'installateur.

#### Autre équipement de sécurité

##### Équipement collectif

###### .1 Les équipements radio

Les radios portables sont celles qui risquent le plus d'être endommagées. Les utilisateurs changent en permanence et n'apportent pas tout le soin souhaitable dans l'utilisation de l'appareil. La batterie est la partie la plus sensible de ce type de radio. Lors du rechargement les instructions du constructeur doivent être strictement suivies si l'on veut éviter d'occasionner des dégâts irréparables. C'est la raison pour laquelle il est recommandé de centraliser le rechargement des batteries.

###### .2 Réseau radio.

Avant toute prise de service il y a lieu de réaliser la mise en réseau. Si à cette occasion un membre du personnel vient à constater un fonctionnement défectueux d'un des postes, on disposera encore des délais suffisants pour trouver une solution comme changer la batterie ou le poste.

###### .3 Les centrales téléphoniques

Si l'on dispose d'une ligne directe, il y aura lieu de la tester au moins une fois par mois.

###### .4 Équipement technique pour le contrôle des bagages et des personnes.

###### Scanner pour les bagages

Une fois par mois au moins, il sera procédé au contrôle de ces appareils à l'aide d'un échantillon de référence permettant de contrôler la netteté des images et éventuellement de mettre l'appareil au point. Chaque trimestre il y aura lieu de procéder à l'entretien de l'appareil.

###### Les portiques

Les portiques doivent également faire l'objet d'un test mensuel à l'aide d'une cargaison de référence et d'un entretien trimestriel.

###### Scanner pour les cargaisons

Les données pour ces appareils ne sont pas encore disponibles.

Equipement individuel

Chaque utilisateur teste son matériel avant le départ en service.

**MODULE 6 : Plan de Sûreté de l'Installation Portuaire**  
**(2,5 heures)**

## 16. PLAN DE SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

- 16.1 Un plan de sûreté de l'installation portuaire doit être élaboré et tenu à jour, sur la base d'une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire, pour chaque installation portuaire et doit être adapté à l'interface navire/port. Ce plan doit prévoir des dispositions pour les trois niveaux de sûreté qui sont définis dans la présente partie du Code.
- 16.1.1 Sous réserve des dispositions de la section 16.2, un organisme de sûreté reconnu peut préparer le plan de sûreté de l'installation portuaire d'une installation portuaire particulière
- 16.2 Le plan de sûreté de l'installation portuaire doit être approuvé par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située.
- 16.3 Ce plan doit être élaboré compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code et être rédigé dans la langue de travail de l'installation portuaire. Le plan doit comprendre au moins
- .1 les mesures visant à empêcher l'introduction, dans l'installation portuaire ou à bord du navire, d'armes, de substances dangereuses et d'engins destinés à être utilisés contre des personnes, des navires ou des ports et dont la présence n'est pas autorisée;
  - .2 les mesures destinées à empêcher l'accès non autorisé à l'installation portuaire, aux navires amarrés dans l'installation portuaire et aux zones d'accès restreint de l'installation;
  - .3 des procédures pour faire face à une menace contre la sûreté ou une atteinte à la sûreté, y compris des dispositions pour maintenir les opérations essentielles de l'installation portuaire ou de l'interface navire/port;
  - .4 des procédures pour donner suite aux consignes de sûreté que le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située pourrait donner au niveau de sûreté 3;
  - .5 des procédures d'évacuation en cas de menace contre la sûreté ou d'atteinte à la sûreté;
  - .6 les tâches du personnel de l'installation auquel sont attribuées des responsabilités en matière de sûreté et celles des autres membres du personnel de l'installation portuaire concernant les aspects liés à la sûreté ;
  - .7 des procédures concernant l'interface avec les activités liés à la sûreté des navires;
  - .8 des procédures concernant l'examen périodique du plan et sa mise à jour;
  - .9 des procédures de notification des incidents de sûreté;
  - .10 l'identification de l'agent de sûreté de l'installation portuaire, y compris les coordonnées où il peut être joint 24 heures sur 24;
  - .11 des mesures visant à garantir la protection des renseignements figurant dans le plan;

- .12 des mesures destinées à garantir la protection effective de la cargaison et du matériel de manutention de la cargaison dans l'installation portuaire;
  - .13 des procédures d'audit du plan de sûreté de l'installation portuaire;
  - .14 des procédures pour donner suite à une alerte dans le cas où le système d'alerte de sûreté d'un navire se trouvant dans l'installation portuaire a été activé; et
  - .15 des procédures pour faciliter les congés à terre pour le personnel du navire ou les changements de personnel, de même que l'accès des visiteurs au navire, y compris les représentants des services sociaux et des syndicats des gens de mer.
- 16.3.1. Le personnel qui procède aux audits internes des activités liées à la sûreté spécifiées dans le plan ou qui évalue sa mise en œuvre ne doit pas avoir de rapport avec les activités faisant l'objet de l'audit, à moins que cela ne soit pas possible dans la pratique du fait de la taille et de la nature de l'installation portuaire.
- 16.4 Le plan de sûreté de l'installation portuaire peut être combiné avec le plan de sûreté du port ou tout autre plan d'urgence portuaire ou faire partie de tels plans.
- 16.5 Le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située doit décider quelles sont les modifications qui ne doivent pas être apportées au plan de sûreté de l'installation portuaire sans que les amendements pertinents à ce plan soient approuvés par lui.
- 16.6 Le plan peut être conservé sous forme électronique. Dans ce cas, il doit être protégé par des procédures visant à empêcher que ses données soient effacées, détruites ou modifiées sans autorisation.
- 16.7 Le plan doit être protégé contre tout accès ou toute divulgation non autorisés.

*Les Gouvernements contractants peuvent accepter qu'un plan de sûreté de l'installation portuaire couvre plusieurs installations portuaires à condition que l'exploitant, l'emplacement, l'exploitation, le matériel et la conception de ces installations portuaires soient similaires. Tout Gouvernement contractant qui autorise un autre arrangement de ce type doit en communiquer les détails à l'Organisation.*

- débarquement, les zones d'attente et de contrôle des passagers et du personnel du navire, y compris les points de fouille;
- .3 les zones où ont lieu les opérations de chargement, de déchargement ou d'entreposage des cargaisons et des provisions de bord;
  - .4 les endroits où sont détenus les renseignements sensibles du point de vue de la sûreté, y compris les documents relatifs aux cargaisons;
  - .5 les zones où sont stockées des marchandises dangereuses et des substances potentiellement dangereuses;
  - .6 les postes de contrôle du système de gestion du trafic maritime, les centres de contrôle des aides à la navigation et du port, y compris les salles de contrôle des systèmes de surveillance et de sûreté;
  - .7 les zones où se trouvent les équipements de surveillance et de sûreté;
  - .8 les installations de radio et télécommunications, d'alimentation en électricité, de distribution de l'eau et autres services collectifs; et
  - .9 tout autre endroit de l'installation portuaire auquel l'accès par des navires, des véhicules et des personnes devrait être restreint.

16.26 L'application des mesures de sûreté peut être élargie, avec l'accord des autorités compétentes, de manière à restreindre l'accès non autorisé à des structures depuis lesquelles l'installation portuaire peut être observée.

*Niveau de sûreté 1*

16.27 Au niveau de sûreté 1, le PFSP devrait indiquer les mesures de sûreté à appliquer aux zones d'accès restreint, qui peuvent comprendre :

- .1 l'installation de barrières permanentes ou temporaires autour de la zone d'accès restreint qui soient d'un type jugé acceptable par le Gouvernement contractant;
- .2 prévoir des points d'accès où l'accès puisse être contrôlé par des gardes, lorsqu'ils sont en service, et qui puissent être efficacement verrouillés ou barrés, lorsqu'ils ne sont pas utilisés;
- .3 délivrer des laissez-passer, que les personnes soient tenues de montrer pour indiquer qu'elles ont le droit de se trouver dans la zone d'accès restreint;
- .4 marquer clairement les véhicules qui sont autorisés à entrer dans les zones d'accès restreint;
- .5 prévoir des gardes et des rondes;
- .6 installer des dispositifs automatiques de détection d'intrusion ou des équipements ou systèmes de surveillance pour détecter tout accès non autorisé à une zone d'accès restreint ou tout mouvement à l'intérieur d'une telle zone; et
- .7 contrôler le mouvement des navires au voisinage des navires qui utilisent l'installation portuaire.

*Niveau de sûreté 2*

16.28 Au niveau de sûreté 2, le PFSP devrait prévoir d'accroître la fréquence et le degré de surveillance des zones d'accès restreint et de renforcer le contrôle de l'accès à ces zones. Le PFSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer, lesquelles peuvent consister à :

- .1 renforcer l'efficacité des barrières ou clôtures entourant les zones d'accès restreint et notamment, recourir à des rondes ou utiliser des dispositifs automatiques de détection d'intrusion;
- .2 réduire le nombre des points d'accès aux zones d'accès restreint et renforcer les contrôles appliqués aux autres points d'accès;
- .3 restreindre le stationnement à côté des navires à quai;
- .4 restreindre encore davantage l'accès aux zones d'accès restreint ainsi que les mouvements et l'entreposage à l'intérieur de ces zones.
- .5 utiliser du matériel de surveillance enregistrant et contrôlé en permanence;
- .6 accroître le nombre et la fréquence des rondes, y compris les rondes côté mer le long du périmètre délimitant les zones d'accès restreint ainsi qu'à l'intérieur de ces zones;
- .7 restreindre l'accès à des zones prédéterminées adjacentes aux zones d'accès restreint; et
- .8 faire respecter les restrictions d'accès aux eaux adjacentes aux navires utilisant l'installation portuaire qui sont imposées aux embarcations non autorisées.

### *Niveau de sûreté 3*

- 16.29 Au niveau de sûreté 3, l'installation portuaire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou la menace d'incident de sûreté. Le PFSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par l'installation portuaire, en coopération étroite avec les responsables et les navires se trouvant dans l'installation portuaire. Ces mesures pourraient consister à :
- .1 établir des zones d'accès restreint supplémentaires à l'intérieur de l'installation portuaire, à proximité du lieu de l'incident de sûreté ou du lieu présumé de la menace contre la sûreté, auxquelles l'accès est interdit; et
  - .2 préparer les opérations de fouille des zones d'accès restreint dans le cadre de la fouille de tout ou partie de l'installation portuaire.

### ***Manutention de la cargaison***

- 16.30 Les mesures de sûreté relatives à la manutention de la cargaison devraient permettre de :
- .1 empêcher toute manipulation criminelle; et
  - .2 empêcher qu'une cargaison dont le transport n'est pas prévu soit acceptée et entreposée à l'intérieur de l'installation portuaire.
- 16.31 Les mesures de sûreté devraient comporter des procédures de contrôle de l'inventaire aux points d'accès à l'installation portuaire. Lorsque la cargaison se trouve à l'intérieur de l'installation portuaire, elle devrait pouvoir être identifiée comme ayant été contrôlée et acceptée en vue de son chargement sur un navire ou de son entreposage temporaire dans une zone d'accès restreint en attendant le chargement. Il pourrait être opportun d'imposer des restrictions à l'entrée des cargaisons dans l'installation portuaire, lorsque la date de chargement n'est pas confirmée.

### *Niveau de sûreté 1*

- 16.32 Au niveau de sûreté 1, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer pendant la manutention de la cargaison, lesquelles peuvent consister à :
- .1 procéder à des inspections régulières de la cargaison, des engins de transport et des zones d'entreposage de la cargaison à l'intérieur de l'installation portuaire avant et pendant les opérations de manutention de la cargaison;
  - .2 vérifier que la cargaison entrant dans l'installation portuaire correspond à la note de livraison ou à la documentation équivalente concernant la cargaison;
  - .3 fouiller les véhicules; et
  - .4 vérifier les scellés et autres méthodes utilisées pour empêcher toute manipulation criminelle lors de l'entrée de la cargaison dans l'installation portuaire ou de son entreposage à l'intérieur de l'installation.
- 16.33 L'inspection de la cargaison peut être effectuée par l'un ou l'autre ou tous les moyens ci-après :
- .1 examen visuel et physique; et
  - .2 utilisation de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens.

16.34 En cas de mouvements réguliers ou répétés de la cargaison, l'agent de sûreté de la compagnie (CSO) ou l'agent de sûreté du navire (SSO) peut, en consultation avec l'installation portuaire, conclure des arrangements avec les expéditeurs ou autres personnes responsables de cette cargaison portant sur le contrôle hors site, l'apposition de scellés, la programmation des mouvements, la documentation à l'appui, etc. Ces arrangements devraient être communiqués au PFSO intéressé et approuvé par lui.

#### *Niveau de sûreté 2*

16.35 Au niveau de sûreté 2, la PFSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer pendant la manutention de la cargaison pour renforcer le contrôle; ces mesures peuvent comprendre :

- .1 une inspection détaillée de la cargaison, des engins de transport et des zones d'entreposage de la cargaison à l'intérieur de l'installation portuaire;
- .2 des contrôles plus poussés, selon qu'il convient, pour s'assurer que seule la cargaison, accompagnée des documents requis, entre dans l'installation portuaire, y est entreposée temporairement et est chargée ensuite sur le navire;
- .3 une fouille plus poussée des véhicules; et
- .4 une vérification plus fréquente et plus détaillée des scellés ou autres méthodes utilisées pour empêcher toute manipulation criminelle.

16.36 L'inspection détaillée de la cargaison peut être effectuée par l'un ou l'autre ou tous les moyens ci-après :

- .1 inspections plus fréquentes et plus détaillées de la cargaison, des engins de transport et des zones d'entreposage de la cargaison à l'intérieur de l'installation portuaire (examen visuel et physique);
- .2 utilisation plus fréquente de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens; et
- .3 coordination des mesures de sûreté renforcées avec l'expéditeur ou autre partie responsable en sus des accords et procédures établis.

#### *Niveau de sûreté 3*

16.37 Au niveau de sûreté 3, l'installation portuaire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou à la menace d'incident de sûreté. Le PFSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par l'installation portuaire, en coopération étroite avec les responsables et les navires se trouvant dans l'installation portuaire. Ces mesures pourraient comprendre :

- .1 une restriction ou une suspension des mouvements de la cargaison ou des opérations liées à la cargaison, dans l'ensemble ou dans une partie de l'installation portuaire ou à bord d'un navire donné; et
- .2 une vérification de l'inventaire des marchandises dangereuses et des substances potentiellement dangereuses se trouvant à l'intérieur de l'installation portuaire, et leur emplacement.

### ***Livraison des provisions de bord***

16.38 Les mesures de sûreté concernant la livraison des provisions de bord devraient consister à :

- .1 vérifier les provisions de bord et l'intégrité des emballages;
- .2 empêcher que les provisions de bord soient acceptées sans inspection;
- .3 empêcher toute manipulation criminelle;
- .4 empêcher que les provisions de bord soient acceptées si elles n'ont pas été commandées;
- .5 faire fouiller le véhicule de livraison; et
- .6 escorter les véhicules de livraison à l'intérieur de l'installation portuaire.

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

#### *Niveau de sûreté 1*

16.40 Au niveau de sûreté 1, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer pour contrôler la livraison des provisions de bord. Ces mesures peuvent comprendre :

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

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

- .1 examen visuel et physique; et
- .2 utilisation de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens.

#### *Niveau de sûreté 2*

16.42 Au niveau de sûreté 2, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer pour renforcer le contrôle de la livraison des provisions de bord. Ces mesures peuvent comprendre :

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

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

- .1 fouille plus fréquente et plus détaillée des véhicules de livraison;
- .2 utilisation plus fréquente de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens; et
- .3 restriction ou interdiction imposée à l'entrée des provisions de bord si elles ne doivent pas quitter l'installation portuaire dans un délai spécifié.

*Niveau de sûreté 3*

16.44 Au niveau de sûreté 3, l'installation portuaire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou à la menace d'incident de sûreté. Le PFSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par l'installation portuaire, en coopération étroite avec les responsables et les navires se trouvant dans l'installation portuaire. Ces mesures peuvent comprendre les préparatifs en vue de restreindre ou de suspendre la livraison des provisions de bord dans tout ou partie de l'installation portuaire.

### ***Manutention des bagages non accompagnés***

16.45 Le PFSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer pour vérifier que les bagages non accompagnés (c'est-à-dire les bagages, y compris les effets personnels, qui ne sont pas avec le passager ou le membre du personnel du navire au point d'inspection ou de fouille) sont identifiés et sont inspectés par imagerie, y compris fouillés, avant d'être admis dans l'installation portuaire et, en fonction des arrangements prévus pour l'entreposage, avant d'être transférés entre l'installation portuaire et le navire. Il n'est pas prévu que ces bagages fassent l'objet d'une inspection par imagerie à la fois à bord du navire et dans l'installation portuaire et au cas où les deux sont dotés d'équipements appropriés, la responsabilité de l'inspection par imagerie devrait incomber à l'installation portuaire. Une coopération étroite avec le navire est essentielle et des mesures devraient être prises pour garantir que les bagages non accompagnés sont manutentionnés en toute sûreté après l'inspection par imagerie.

#### *Niveau de sûreté 1*

16.46 Au niveau de sûreté 1, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer lors de la manutention des bagages non accompagnés afin que jusqu'à 100 % des bagages non accompagnés soient soumis à une inspection par imagerie ou une fouille, notamment au moyen d'un appareil d'imagerie par rayons X.

#### *Niveau de sûreté 2*

16.47 Au niveau de sûreté 2, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer lors de la manutention des bagages non accompagnés, dont 100 % devraient être soumis à un contrôle radioscopique.

#### *Niveau de sûreté 3*

16.48 Au niveau de sûreté 3, l'installation portuaire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à l'incident ou à la menace d'incident de sûreté. Le PFSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par l'installation portuaire, en coopération étroite avec les responsables et les navires se trouvant dans l'installation portuaire. Ces mesures peuvent consister à :

- .1 soumettre les bagages non accompagnés à une inspection par imagerie plus détaillée, en effectuant par exemple un contrôle radioscopique sous au moins deux angles différents;
- .2 se préparer à restreindre ou suspendre les opérations de manutention des bagages non accompagnés; et
- .3 refuser d'accepter des bagages non accompagnés dans l'installation portuaire.

### ***Surveillance de la sûreté de l'installation portuaire***

16.49 L'organisation de la sûreté de l'installation portuaire devrait être dotée de moyens permettant de surveiller l'installation portuaire et ses proches abords, à terre et sur l'eau, en permanence, y compris pendant la nuit et les périodes de visibilité réduite, ainsi que les zones d'accès restreint situées à l'intérieur de l'installation portuaire, les navires se trouvant dans l'installation portuaire et les zones autour des navires. Ces moyens de surveillance peuvent comprendre le recours à :

- .1 des dispositifs d'éclairage;
- .2 des gardes chargés de la sûreté, y compris des rondes à pied, motorisées et sur l'eau; et
- .3 des dispositifs automatiques de détection d'intrusion et des équipements de surveillance.

16.50 Lorsqu'ils sont utilisés, les dispositifs automatiques de détection d'intrusion devraient déclencher une alarme sonore et/ou visuelle à un emplacement gardé ou surveillé en permanence.

16.51 Le PFSP devrait spécifier les procédures et les équipements nécessaires à chaque niveau de sûreté ainsi que les moyens de garantir que les équipements de surveillance pourront fonctionner en permanence, compte tenu des effets éventuels des conditions météorologiques ou des coupures de courant.

#### *Niveau de sûreté 1*

16.52 Au niveau de sûreté 1, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté à appliquer qui peuvent consister en une combinaison de moyens d'éclairage, de gardes chargés de la sûreté ou d'équipements de sûreté et de surveillance permettant au personnel chargé de la sûreté de l'installation portuaire :

- .1 d'observer le secteur de l'installation portuaire en général, y compris les accès depuis la terre et l'eau;
- .2 d'observer les points d'accès, les barrières et les zones d'accès restreint; et
- .3 de surveiller les zones et les mouvements autour des navires qui utilisent l'installation portuaire, y compris de faire augmenter l'éclairage fourni par le navire lui-même.

#### *Niveau de sûreté 2*

16.53 Au niveau de sûreté 2, le PFSP devrait définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer pour renforcer les moyens de contrôle et de surveillance. Ces mesures peuvent consister à :

- .1 accroître la couverture et l'intensité de l'éclairage ou l'utilisation des équipements de surveillance, y compris la fourniture d'un éclairage et d'une surveillance supplémentaires;
- .2 accroître la fréquence des rondes à pied, motorisées ou sur l'eau; et
- .3 affecter du personnel de sûreté supplémentaire pour procéder à la surveillance et aux rondes.

### *Niveau de sûreté 3*

16.54 Au niveau de sûreté 3, l'installation portuaire devrait respecter les consignes données par les personnes chargées de réagir à un incident ou une menace d'incident de sûreté. Le PFSP devrait décrire en détail les mesures de sûreté qui pourraient être prises par l'installation portuaire, en coopération étroite avec les responsables et les navires se trouvant dans l'installation portuaire. Ces mesures peuvent consister à :

- .1 allumer l'ensemble de l'éclairage à l'intérieur de la zone portuaire ou éclairer la zone autour de l'installation;
- .2 brancher l'ensemble des équipements de surveillance capables d'enregistrer les activités à l'intérieur ou à proximité de l'installation portuaire; et
- .3 prolonger au maximum la durée pendant laquelle les équipements de surveillance peuvent continuer à enregistrer.

### *Différence des niveaux de sûreté*

16.55 Le PFSP devrait spécifier les procédures et les mesures de sûreté que l'installation portuaire pourrait adopter si elle appliquait un niveau de sûreté inférieur à celui qui s'applique à un navire.

### *Activités qui ne sont pas visées par le Code*

16.56 Le PFSP devrait spécifier les procédures et les mesures de sûreté que l'installation portuaire devrait appliquer en cas d'interface :

- .1 avec un navire qui se trouve dans le port d'un État qui n'est pas un Gouvernement contractant;
- .2 avec un navire auquel le présent Code ne s'applique pas; et
- .3 avec des plates-formes fixes ou flottantes ou des unités mobiles de forage au large en station.

### *Déclarations de sûreté*

16.57 Le PFSP devrait déterminer les procédures à suivre lorsque, sur les instructions du Gouvernement contractant, le PFSO demande une déclaration de sûreté, ou lorsqu'une déclaration de sûreté est demandée par un navire.

### *Audit, révision et amendement*

16.58 Le PFSP devrait indiquer comment le PFSO a l'intention de vérifier le maintien de l'efficacité du PFSP et la procédure à suivre pour examiner, mettre à jour ou modifier le PFSP.

16.59 Le PFSP devrait être révisé si le PFSO le juge nécessaire. En outre, il devrait être révisé :

- .1 si la PFSA concernant l'installation portuaire est modifiée;
- .2 si à la suite d'un audit indépendant du PFSP ou de la vérification, par le Gouvernement contractant, de l'organisation de la sûreté de l'installation portuaire, des lacunes sont identifiées ou la pertinence d'un élément important du PFSP approuvé est mise en question;

- .3 à la suite d'un incident ou d'une menace d'incident de sûreté mettant en cause l'installation portuaire; et
  - .4 à la suite d'un changement de propriété ou de gestion de l'installation portuaire.
- 16.60 Le PFSP peut recommander que des amendements appropriés soient apportés au plan approuvé à la suite de toute révision du plan. Les amendements au PFSP concernant :
- .1 des changements proposés qui pourraient modifier fondamentalement l'approche adoptée pour garantir la sûreté de l'installation portuaire; et
  - .2 la suppression, la modification ou le remplacement des barrières permanentes, des équipements et systèmes de sûreté de surveillance, etc., qui étaient précédemment jugés essentiels pour garantir la sûreté de l'installation portuaire;

devraient être soumis au Gouvernement contractant qui a approuvé le PFSP initial aux fins d'examen et d'approbation. Cette approbation peut être donnée par le Gouvernement contractant, ou en son nom, avec ou sans modification des changements proposés. Lors de l'approbation du PFSP, le Gouvernement contractant devrait indiquer quelles sont les modifications de procédure ou physiques qui doivent lui être soumises pour approbation.

#### ***Approbation des plans de sûreté des installations portuaires***

- 16.61 Les PFSP doivent être approuvés par le Gouvernement contractant compétent; qui devrait prévoir des procédures appropriées concernant :
- .1 la soumission des PFSP;
  - .2 l'examen des PFSP;
  - .3 l'approbation des PFSP, avec ou sans modification;
  - .4 l'examen des modifications soumises après l'approbation; et
  - .5 les inspections ou les audits permettant de vérifier que le PFSP approuvé reste pertinent.

À tous les stades, des dispositions devraient être prises pour garantir le caractère confidentiel du contenu du PFSP.

***Déclaration de conformité de l'installation portuaire***

16.62 Le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située peut délivrer une déclaration de conformité de l'installation portuaire appropriée (SoCPF) indiquant :

- .1 l'installation portuaire;
- .2 que l'installation portuaire satisfait aux dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du Code;
- .3 la période de validité de la SoCPF, qui devrait être spécifiée par les Gouvernements contractants mais ne devrait pas dépasser cinq ans; et
- 4 les dispositions établies en conséquence pour la vérification par le Gouvernement contractant et la confirmation que ces dispositions ont été appliquées.

16.63 La déclaration de conformité d'une installation portuaire devrait être établie suivant le modèle figurant à l'appendice à la présente partie du Code. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le Gouvernement contractant peut, s'il le juge approprié, inclure une traduction dans l'une de ces langues.

**MODULE 7:**  
**Identification des menaces,**  
**reconnaissance et riposte**

## Reconnaissance et détection d'armes, de substances et d'objets dangereux

### Armes à feu

#### But

*L'exécution de la mission de PFSO exige qu'il puisse :*

- évaluer la légalité des actions commises (aussi par les agents) ;
- détecter et reconnaître les différentes armes à feu et leurs munitions ;
- évaluer l'efficacité des armes et leurs munitions ;
- évaluer les dangers collatéraux de l'utilisation d'une arme à feu ;
- évaluer un programme de formation.

### Finalité, conditions et modalités

#### Généralités

Dans une société démocratique, les droits individuels ont une importance primordiale. Tout usage de la force, même s'il est le fait d'un fonctionnaire, constitue une violation des droits individuels. Il en découle que personne - même la police - ne peut faire avoir recours à la force qu'en vertu de la loi, ou **dans les cas** et **aux conditions** qu'elle prévoit.

Les armes à feu figurent en bonne place parmi les moyens violents. En raison des risques et des dommages corporels irréversibles qui peuvent découler de leur usage, ces armes constituent même le moyen ultime.

Pour limiter l'usage de la force, la loi évoque le concept d'absolue nécessité, sans vraiment définir les critères devant permettre au fonctionnaire de classer les situations en fonction du degré de risque.

L'attitude et les agissements de l'adversaire, comme les circonstances dans lesquelles les situations dangereuses se présentent, fournissent au fonctionnaire les informations dont il a besoin pour déceler le danger, l'évaluer en tenant compte de la loi et de ses propres possibilités d'action. Pouvoir évaluer les objectifs et les risques prévisibles constitue donc également l'activité qui caractérise l'art de gérer des situations dangereuses.

Sur le plan légal, la problématique de la violence au moyen d'armes à feu se caractérise par **l'état de nécessité**. Cette cause de justification tient compte du fait que, lors de conflits quelquefois inévitables entre les intérêts individuels - comme le droit au respect de l'intégrité physique - et les intérêts de la collectivité dont fait partie le droit à la sûreté et à la tranquillité, l'échelle des valeurs veut que le premier soit sacrifié au deuxième, à condition que la violation du droit sacrifié soit, en outre, limitée au strict minimum.

En pratique, la notion légale d'absolue nécessité est aussi étroitement associée à la certitude avec laquelle tant les agissements du malfaiteur que les choix de l'intervenant vont se réaliser. Pour avoir cette certitude, il faut tenir compte tant de l'aptitude à passer à l'acte que des possibilités d'action et de la tendance au passage à l'acte de toutes les personnes impliquées dans cette situation. Ce n'est cependant jamais la personne même de l'adversaire qui peut devenir l'objet de l'action, mais exclusivement **ses agissements délictueux**. C'est ainsi que la séparation entre les pouvoirs exécutif et judiciaire est la mieux garantie.

Ceci met en évidence l'importance de l'approche qu'ont les fonctionnaires de la loi. L'usage des armes à feu ne peut être simplement assimilé à un quelconque article de loi, mais il est défini avant tout par l'esprit et la finalité des lois.

Les droits de l'homme, les engagements internationaux comme les règles de déontologie policière nationale ou internationale ont, dans ce cadre, une importance majeure. Ils peuvent être considérés comme autant de cadres de référence qui se complètent mutuellement. Il est opportun de citer ici les règles les plus importantes pour définir le point de vue qu'il convient d'avoir.

*Quelques règles existantes peuvent servir de guide.*

### **La déclaration universelle des droits de l'homme (D.U.D.H.)**

*Art. 3. «Tout individu a droit à la vie, à la liberté et à la sûreté de sa personne ».*

*Art. 5. «Nul ne sera soumis à la torture ni à des peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants ».*

*Art. 9. «Nul ne peut être arbitrairement arrêté, détenu ni exilé ».*

### **La Convention européenne des droits de l'homme et des libertés fondamentales (C.E.D.H.)**

*La C.E.D.H. fut signée le 4 novembre 1950 par les États membres du Conseil de l'Europe. Contrairement à la D.U.D.H., ce traité est contraignant pour les signataires. Deux organismes juridictionnels - la Commission des droits de l'homme et la Cour de Strasbourg - furent créés pour en faire respecter les dispositions. Celles qui concernent les interventions violentes avec usage d'armes à feu sont les suivantes*

- le droit à la vie et à l'intégrité physique (Art. 2 et 3) ;
- le droit à la liberté (Art. 5: « Nul ne peut être privé de sa liberté, sauf dans les cas prévus par la loi ») ;
- le principe de la présomption d'innocence;
- le droit à la vie privée.

### **La déclaration européenne sur la police**

Elle fut acceptée par le Conseil de l'Europe le 8 mai 1979, et comprend trois parties

(1) Déontologie

(2) Statuts

(3) Guerre et autres circonstances exceptionnelles

*Dans la partie «déontologie », quelques valeurs sont formulées afin de préciser l'attitude à adopter lors d'interventions dans le cadre de situations dangereuses :*

- obligation de protéger la société par des moyens légaux ;
- intégrité, impartialité, dignité ;
- obligation de refuser d'exécuter des missions illégales ;
- obligation de s'opposer à la violation des lois ;
- emploi judiciaire de la force ;
- instruction en matière d'usage des armes;
- obligation d'accorder une assistance médicale aux personnes arrêtées.

### **Les Nations unies adoptent un code de bonne conduite à l'intention des serviteurs de la loi**

*Ce code de bonne conduite fut accepté par l'Assemblée générale des Nations Unies le 17 décembre 1979. Les principales dispositions de la Déclaration européenne sur la police furent plus ou moins reprises dans le code de l'O.N.U. :*

- obligation constante d'exécuter ce que prévoit la loi, d'être au service de la société et de protéger toutes les personnes contre les actes illégaux;
- protection de la dignité humaine et des droits fondamentaux de tout individu;

- lors de l'exécution de ces tâches, limiter le recours à la force au strict nécessaire ;
- interdiction de pratiquer la torture ainsi que tout autre traitement ou châtiment cruel inhumain ou humiliant ;
- protection totale de la santé des personnes que les forces de l'ordre ont privé de leur liberté.

## La législation nationale

### Conséquences en matière d'opérations et de formation

La loi prévoit que lors de cette délicate question de l'usage des armes, l'accent soit mis sur l'importance de la qualification, de la formation et du comportement des fonctionnaires.

Seules des instructions générales et une formation bien conçue peuvent affiner l'utilisation d'armes à feu considérée dans les lois.

Les fonctionnaires doivent se perfectionner dans l'application des principes légaux (rendre opérationnel et concrétiser). Parce qu'il s'agit souvent de situations dans lesquelles des vies sont mises en péril, la détermination d'un niveau de risque acceptable est d'une importance capitale. Le résultat escompté et les conséquences néfastes tant de l'action de l'adversaire que de la solution adoptée constituent les critères sous l'angle desquels ces principes sont examinés. C'est ainsi que les inconvénients prévisibles et le résultat escompté d'un choix ou d'un ensemble de choix peuvent être accrus ou réduits par un comportement anticipatif adapté permettant d'atteindre un niveau de risque acceptable.

En résumé, il peut être admis que, pour maîtriser une situation dangereuse à l'aide d'une arme à feu et donc intervenir de manière adéquate, il convient toujours de respecter quatre principes qui sont les principes de **nécessité**, de **légalité**, de **progressivité** et de **proportionnalité**.

#### (a) Le principe de légalité

Il faut aussi se demander si le but à atteindre est légal, si l'adversaire commet un acte illégal et si l'intention que concrétise l'intervenant est légale tant au point de vue de l'esprit que de la lettre de la loi.

#### (b) Le principe de nécessité

Le but de l'intervention ou de la prestation ne peut-il être atteint autrement? L'usage de la force et surtout celui d'armes à feu pouvant mettre en péril des vies humaines doit être postposé le plus possible en diversifiant l'action et en se préparant progressivement à intervenir dans les meilleures conditions au moment le plus opportun.

#### (c) Le principe de progressivité

Il ne faut pas seulement épuiser progressivement les diverses possibilités; elles doivent en outre être choisies en fonction de la menace, et être adoptées avec une certaine proportionnalité. Il est fondamental de discerner et d'évaluer correctement les risques prévisibles, et de pouvoir comparer les conséquences possibles des divers agissements. Les inconvénients qui entrent en ligne de compte peuvent avoir un caractère aussi bien physique que psychique ou matériel. Il ne faut pas oublier qu'il peut y avoir des conséquences dommageables pour les adversaires mais aussi et surtout pour des tiers et les intervenants. Les résultats peuvent de même être aussi bien de nature psychologique que matérielle.

#### (d) Le principe de proportionnalité

L'ampleur de l'intervention est limitée par le principe de proportionnalité. La loi précise clairement la limite en cas d'usage des armes à feu contre des personnes, c'est-à-dire que les

agissements menaçants doivent être susceptibles de causer immédiatement et inéluctablement des préjudices physiques ou psychiques graves.

### Généralités, critères et données pour évaluer l'efficacité et les dangers

#### **Le comportement de la balle**

Les caractéristiques d'un système « arme munitions » déterminent le comportement du projectile. Ce comportement détermine à son tour tant le résultat désiré que les dommages collatéraux aux personnes et biens. Il est donc d'une importance primordiale pour un PFSO de connaître aussi bien les caractéristiques de l'arme que le comportement des munitions.

#### **Efficacité du tir**

*L'efficacité du tir est déterminé par :*

- l'énergie potentielle de la balle au moment de l'impact ;
- le principe de fonctionnement (comportement de la balle sur et dans la cible) ;
- du 'hit probability' ;
- de la capacité perforante ;
- de la puissance du tir ;
- de la distance effective ;
- de la force d'arrêt ;
- de la consistance (même effet dans différentes circonstances) de l'arme ainsi que des munitions.

#### **Effets collatéraux : les dangers**

*Les effets collatéraux déterminent le danger pour les personnes et les biens vulnérables.*

#### Possibilités de balles perdues

La portée

La portée d'une arme dépend de sa fabrication et du type de munition utilisé.

Lorsque l'on parle de portée efficace, il s'agit de la distance à partir de laquelle le tireur a une bonne chance d'atteindre la cible visée.

La portée maximale, quant à elle, représente la distance totale parcourue par le projectile une fois qu'il a quitté le canon.

Les armes de poing ont une portée efficace qui peut varier entre 15 et 200 mètres tandis que pour les fusils et les armes plus lourdes, cette portée peut atteindre 1000 mètres.

La portée maximale d'une arme de poing atteint un minimum de 100 mètres tandis que celle des fusils et armes plus lourdes s'exprime en milliers de mètres.

Gabarit létal

Le gabarit létal est le résultat de la distance létale maximale et la dispersion à cette distance.

Gabarit dangereux

Le gabarit dangereux est le résultat de la distance maximale dangereuse et la dispersion à cette distance.

### **Possibilités de ricochets**

Dans ce contexte, les matériaux qui nous intéressent sont les murs et l'acier.

### **Possibilités de perforation**

Dans ce contexte les matériaux qui nous intéressent sont l'acier, le bois, le casque, le gilet pare-balle.

### **Possibilités de pénétration et de sur pénétration**

Dans un matériel mou (corps humain).

### **Possibilités de fragmentation pendant l'impact**

Cercle dangereux des fragments des munitions éclatées.

### **Possibilité de coups de feux involontaires**

Certaines armes sont, de ce point de vue, plus sensibles que d'autres ; c'est notamment le cas pour :

- le shot gun pendant les manipulations ou les mouvements du tireur ;
- certains pistolets après armement ;
- les PM en tir automatique ;
- les PM fonctionnant à culasse ouverte.
- 

L'utilisation de toutes ces armes nécessite une formation spécifique.

## **Les différents systèmes d'armes**

Les armes peuvent être réparties en armes à canon rayé, à canon lisse ou selon leur fonctionnement.

### **Armes à canon lisse**

Les armes à canon lisse sont généralement des armes de chasse. Les munitions utilisées pour ce type d'arme sont généralement la chevrotine dont les grains varient en grosseur en fonction de la cible que l'on veut atteindre. Pour le petit gibier, on utilise de la fine chevrotine. Les armes de chasse ont une portée maximale et efficace limitée. Après une certaine distance, variable en fonction de l'arme (longueur et diamètre du canon), de la munition utilisée, de la charge et des plombs employés, ces derniers vont se disperser et le pouvoir de pénétration va diminuer.

### **Armes à canon rayé**

Les armes de ce type sont pourvues d'un canon muni de rayures lesquelles donnent au projectile un mouvement de rotation. Ce mouvement tournant augmente la portée et la précision de l'arme.

### **Selon le mécanisme de fonctionnement**

#### **Armes à répétition**

Il faut armer l'arme après chaque tir. La cartouche doit être introduite dans la chambre ou être amenée devant le chien (revolvers).

#### **Armes semi automatiques**

On ne doit pas réarmer après chaque coup ; l'arme est, à l'issue du tir, prête pour un nouvel emploi ; il suffit d'actionner à nouveau la détente.<sup>2</sup>

#### **Armes automatiques**

---

<sup>2</sup> Remarque : les armes de chasse modernes et les 'Shot Guns' sont déjà semi automatiques.

*Les armes automatiques continuent à tirer tant que l'on maintient le doigt sur la détente et qu'il reste des munitions dans le chargeur.*

### **Les armes type**

*En gros on peut distinguer 4 armes types :*

- Les armes de poing  
Armes destinées essentiellement à la défense individuelle
- Les pistolets mitrailleurs (PM)  
Armes destinées essentiellement au combat rapproché
- Les fusils  
Armes destinées essentiellement au combat à distance et tir de précision
- Les « shot guns ».  
Armes destinées à la chasse ou pour faire des gros dégâts à courte distance.

La performance de ces armes est parfois augmentée par un viseur optique, un laser (pour marquer le but), une lampe torche ou un cache flamme.

### **Les différents types de munitions**

#### **Les munitions supersoniques et subsoniques**

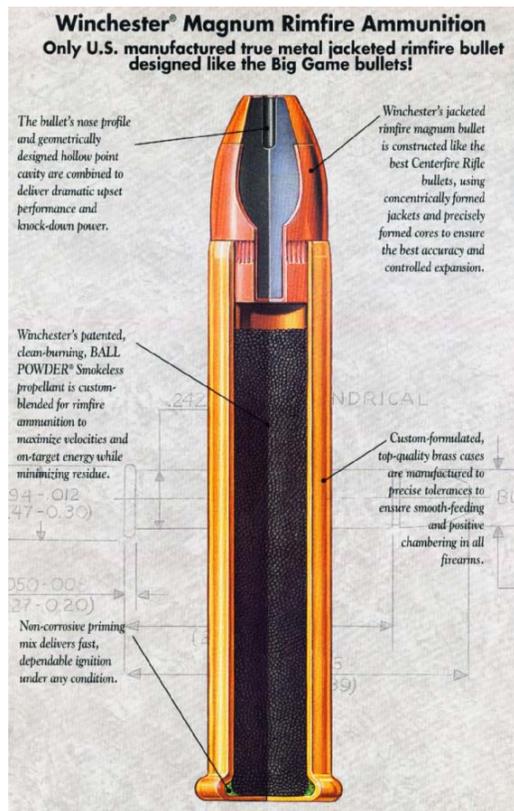
*Les munitions des fusils sont généralement supersoniques. Ces munitions provoquent ce qu'on appelle l'effet choc (neutralisation immédiate par le « stress signal ou neuroshock») dû à la vitesse de pénétration. Il existe différents calibres.*

*Le mécanisme de perforation et de pénétration diffère des munitions subsoniques. Les munitions subsoniques sont généralement des munitions pour PM, armes de poing et armes à canon lisse. Une exception : le munitions 5.7 du PM P90 et pistolet Five Seven.*

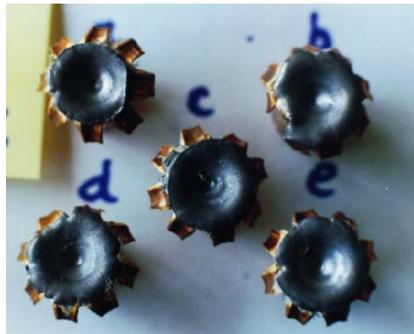
#### **Selon le principe de fonctionnement**

*Hollow point : remise d'énergie par expansion (balle facilement déformable) dans du matériel mou. (Comme certaines parties du corps humain)*

Exemple d'une balle à tête creuse (HP= « Hollow Point », Pointe Creuse)



Exemple d'expansion d'une balle HP



Remise d'énergie par basculement dans du matériel mou : SS 90 du P90 et Five Seven  
Balle difficilement déformable : pénétration par effet « needle point : munition Ball et 5.7

- Munitions à fragmentation
- Munitions chevrotine
- Munitions perforantes
- Munitions traçantes

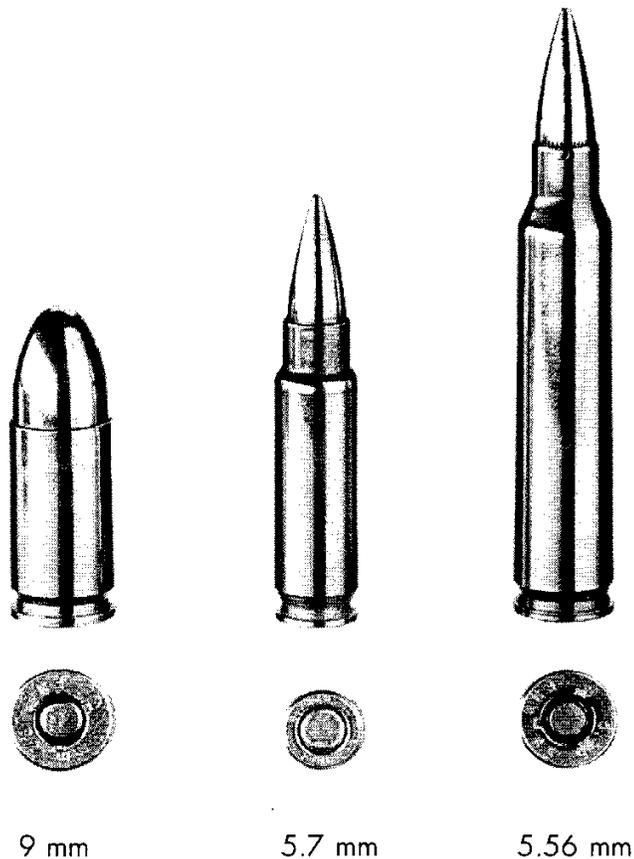
### Selon le calibre

Le calibre est le diamètre interne du canon. Selon le type d'arme, le calibre sera exprimé en millimètres ou en pouces. Un pouce est équivalent à 25,4 millimètres. C'est ainsi que l'on parle d'une arme de calibre 7,65 (mm) ou .22 (0,22 pouce) ou 5,56 mm) ou 5.7mm ou 9mm ou 10mm ou .44 et .45.

### Les munitions type

*Vu les différences entre les munitions il est intéressant de distinguer des types de munitions. Généralement il y a lieux de distinguer 3 types de munitions*

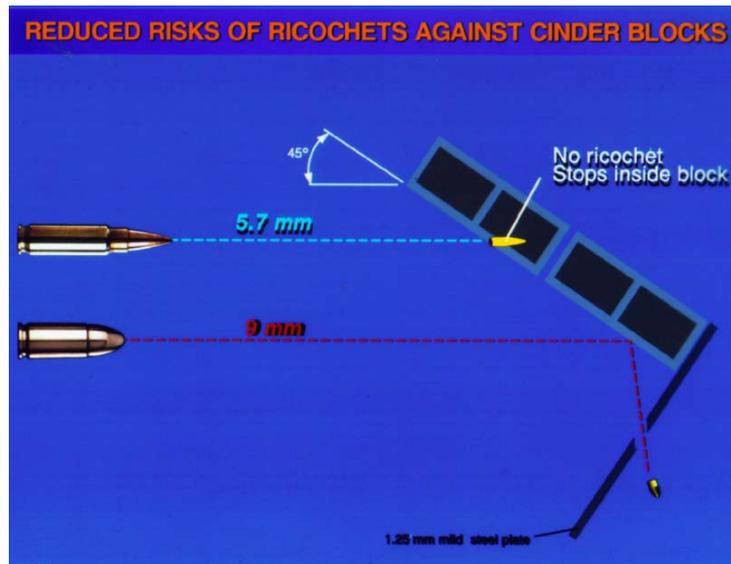
- Les munitions pour arme de poing et PM
- Les munitions pour fusil
- Les munitions pour les « shot guns »





**.1 Caractéristiques communes pour les munitions pour arme de poing et PM (Mun 9mm)**

- Energie potentielle moyenne : de 350 à 400 J : assez pour neutraliser dans des circonstances idéales
- Forme : balle arrondie ou aplatie : aérodynamisme et force de perforation réduite.
- Vitesse subsonique : +/- 400 m/s : diminution du hit probability et de la précision à moyenne distance ; plus grande dispersion.
- Précision : bonne jusqu'à 50m maximum.
- Hit probability : bonne jusqu'à 15 à 20m
- Possibilités de ricochets : grandes, donc diminution de l'efficacité et augmentation du danger pour les tiers et les biens vulnérables.



Perforation : mushroom effect : munitions arrêtées par gilets par-balles (surtout les munitions HP).

- Sur pénétration : grande pour les balles, moins grande pour les HP.
- Consistance : vu la grande possibilité de déformation peu de consistance dans le comportement après touche.
- Force d'arrêt (stopping power): les balle à tête creuse (hollow point, HP) : assez. Pas d'effet de choc (SS : stress signal).
- Blessures : HP : plus grande cavité et plus difficile à réparer. Formation de projectiles secondaires possible. Donc plus efficace mais aussi plus de dommages collatéraux possible

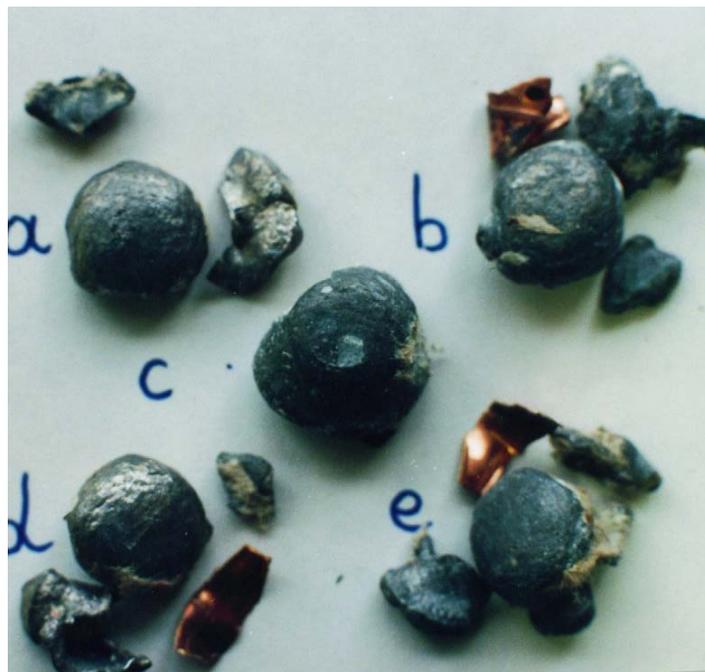
La portée :

- Effective : +/- 20 m
- Létale : +/- 800 m
- Dangereuse : + 800 m.

## Effect d'une balle HP .22 sur une pomme

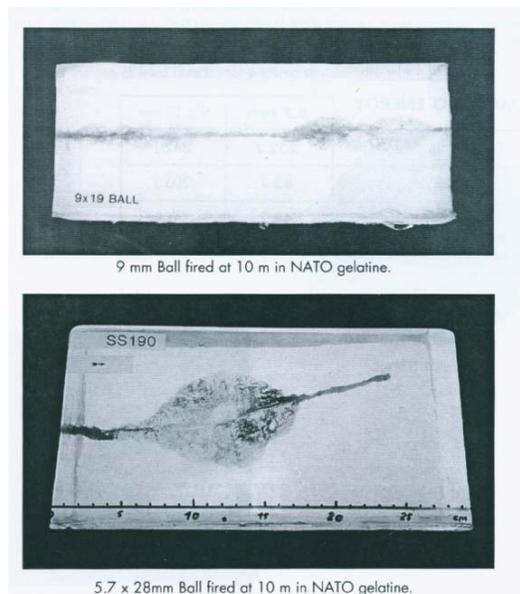


## Projectiles secondaires



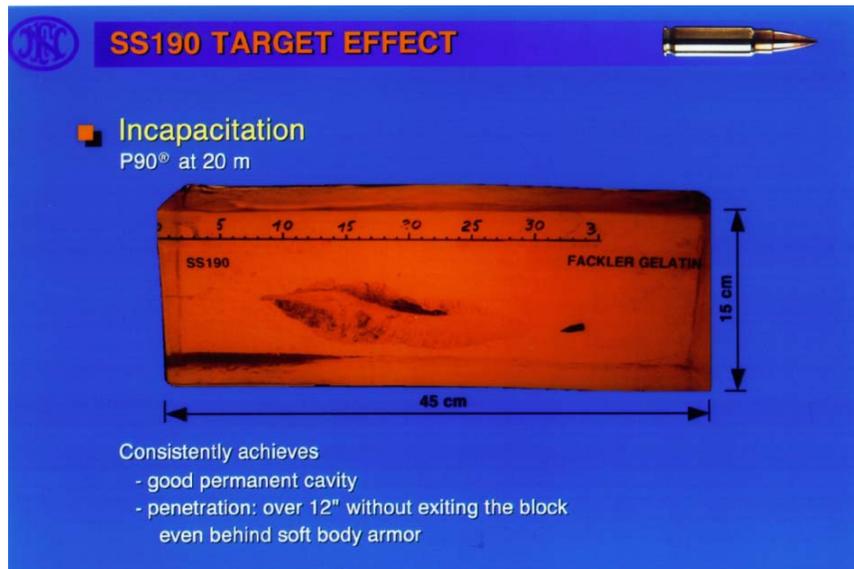
## .2 Caractéristiques communes aux munitions pour fusil

- Energie potentielle grande à très grande: elle varie selon les différentes munitions entre : 450 à 3427 J et même à 15825 J pour le fusil .50.
- Sauf pour quelques cartouches plus légères, l'énergie potentielle est trop puissante ce qui augmente considérablement les dangers d'effets collatéraux.
- Forme : balle pointue : forme aérodynamique et force de perforation élevée surtout pour les munitions perforantes.
- Vitesse supersonique : +/- allant de 700 à 910 m/s : trajectoire plat et précis: hit probability accru, précision à grande distance et dispersion réduite.
- Précision : bonne jusqu'à 150 et parfois à 200m
- Hit probability : bonne de 150 à 400 m suivant les munitions
- Possibilité de ricochets : grand mais moins que les munitions d'armes de poing.
- Perforation : grande: « needle point » effet : balles passent gilets pare-balles, casque et autres protections en acier aussi à plus longue distance.
- Sur pénétration : grande sauf pour les munitions 5.7. Augmentation des dangers collatéraux.



- Consistance : grande consistance vu la déformation et capacité ricochet relativement réduite.
- Force d'arrêt (stopping power): grande capacité d'arrêt aussi à plus longue distance. Effet de choc (SS : stress signal) très probable.

- Blessures : grande cavité. Donc plus efficace mais aussi plus de dommages collatéraux possibles

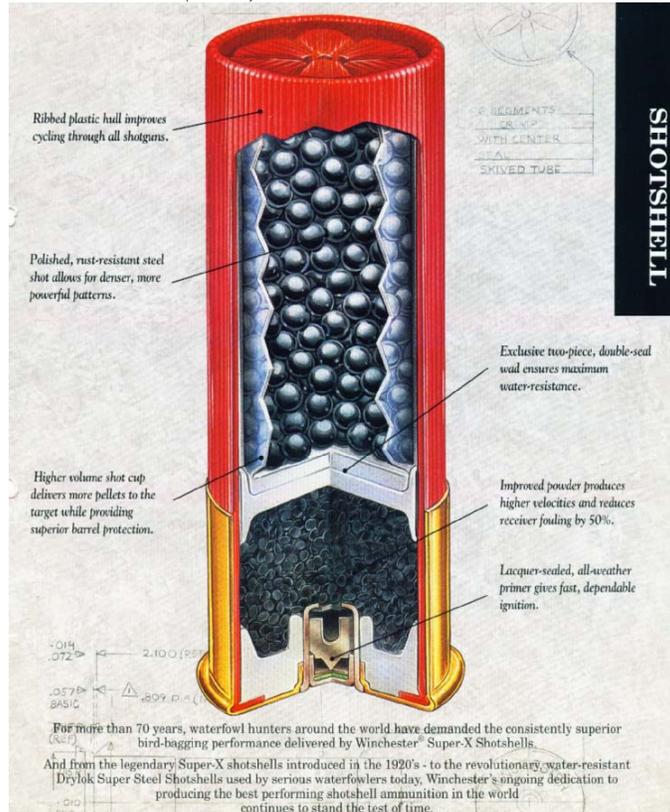


La portée :

- Effective : 150 à 400 m
- Létale : +/- 2000 m
- Dangereuse : + 2500 m.

### . 3. Caractéristiques communes aux munitions pour les « shot guns »

Pour les munitions de chevrotine (Pb 9).



- Energie potentielle très grande à courte distance mais très réduite à moyenne distance vu la grande dispersion des chevrotines. Donc effets collatéraux réduits à plus grande distance.
- Précision : à courte distance.
- Dispersion : plus d'un mètre à 20m de distance.
- Hit probability : très grande à courte distance. Se réduit très vite avec une augmentation de la distance et ce compte tenu de la dispersion.
- Possibilité de ricochet : réduite vu forme et matière des balles.
- Perforation : réduite surtout à moyenne distance.
- Sur perforation : faible.
- Force d'arrêt : grande uniquement à courte distance (-20m).
- Blessure : grande cavité mais uniquement à courte distance.

La portée :

- Effective : jusqu'à +/- 20m
- Létale : +/- 50m
- Dangereuse : 150 m.

### Les armes de poing

Les armes de poing les plus répandues sont les pistolets et les revolvers. Un pistolet est plat et possède un chargeur; le revolver est équipé d'un barillet qui amène les cartouches devant le chien.

### **Les revolvers**

#### Quelques types de revolver



#### **500 S&W Magnum**

Smith&Wesson SKU: 163504

Calibre: 500 S&W Magnum

5 cartouches

Capacité: 5 Rounds

Longueur du canon: 4 » (3 » + 1 » Compensateur)

*Revolver Cal .44*

29 - .44 Magnum



**Specifications**

Manufacturer: Smith & Wesson  
Gun Type: Revolver

Caliber: .44  
Barrel Length: 152.4 mm/ 6 inch; 212.7 mm/ 8.375 inch

Features:  
Drilled & Tapered  
Double Action  
Price: \$554 to \$566

*Revolver .357*

19 - .357



**Specifications**

Manufacturer: Smith & Wesson  
Gun Type: Revolver

Caliber: .357  
Barrel Length: 63.5 mm/ 2.5 inch; 101.6 mm/ 4 inch; 152.4 mm/ 6 inch

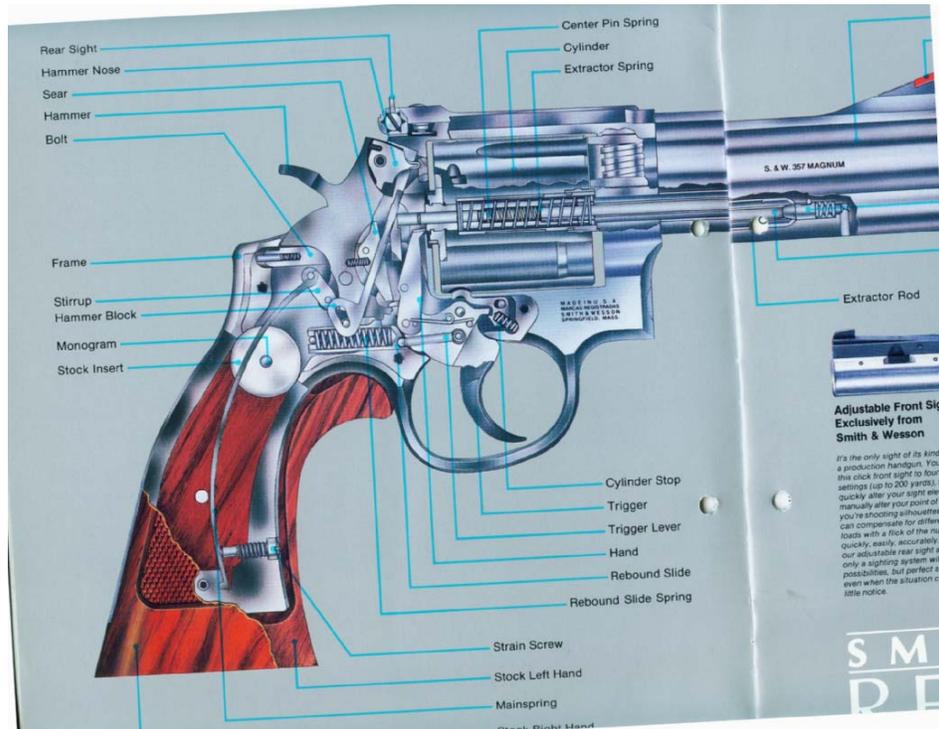
Features:  
Drilled & Tapered  
Double Action  
Price: \$416 to \$430

### Caractéristiques et fonctionnement

Calibres : généralement 9mm mais aussi .38 ; .357 ; .40 ; .41 ; .44 ; .45 et 10mm.

La puissance de feu : cadence de tir: tir de répétition donc limité en comparaison d'une arme automatique et semi automatique.

Le temps de rechargement est long comparé au pistolet.



L'armement du chien fait tourner le barillet et amène une nouvelle cartouche devant le chien. Un revolver peut donc tirer plusieurs fois, en fonction du nombre de chambres du barillet (en général six), sans qu'une douille soit éjectée. Ceci signifie que, lors de l'enquête de police subséquente, on ne trouvera aucune douille sur les lieux du crime. Pour recharger, après avoir tiré la dernière cartouche, on fait basculer le barillet et on enlève les douilles, la plupart du temps à l'aide d'un extracteur. Il existe aussi, pour les revolvers, des chargeurs qui permettent de garnir toutes les chambres en une fois.

### Munitions utilisées

*Utilisation des différentes sortes de munition pour armes de poing :*

- Ball.
- HP (munitions expansives).

*Soft point.*



## **Les pistolets**

### **Quelques types de pistolets**

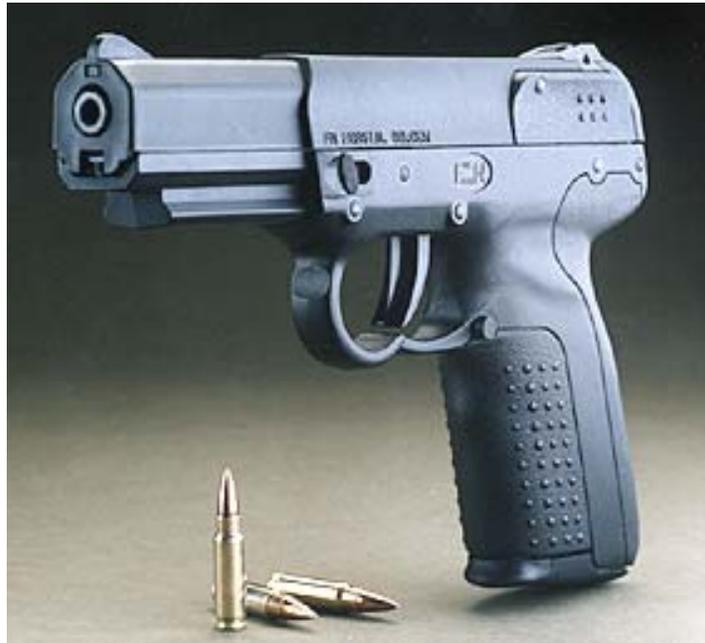
Les cartouches sont placées dans un chargeur qui est glissé dans la crosse de l'arme et amène les cartouches l'une après l'autre devant le canon. Pour armer, on ramène la glissière vers l'arrière. Sous la pression du ressort du chargeur une cartouche est poussée devant le canon. Sous l'action d'un ressort, la glissière repart vers l'avant introduisant la cartouche dans la chambre. Il suffit d'actionner la détente pour faire partir le premier coup. Il est à remarquer qu'un pistolet fonctionne en semi automatique. Le départ du coup repousse la glissière vers l'arrière, la douille est extraite et éjectée, une nouvelle cartouche est introduite dans la chambre et l'arme est prête pour un nouveau tir.

Parmi les pistolets modernes nous trouvons le MK3 et le 1001 de FN 9 mm ainsi que le Five Seven.

**FN MK3**

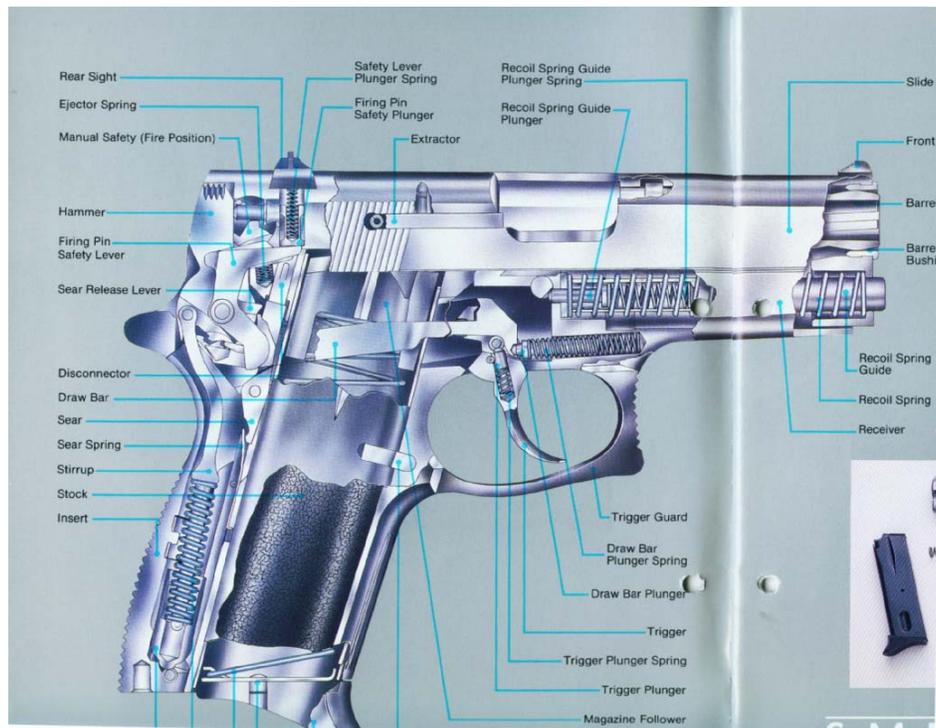


*Un pistolet exceptionnel : le Five Seven tire des munitions de fusil !*



- Très léger.
- Tire des munitions de fusil.
- Ambidextre.
- Manipulation très simple.
- Grande capacité de chargeur : 20 cartouches.
- Faible recul.

## Caractéristiques et fonctionnement



Calibres : généralement 9mm.

La puissance de feu : cadence de tir: tir semi automatique

Chargement rapide par chargeurs comportant 7 à 15 cartouches.

Poids : environ 1000 gr

## Les pistolets mitrailleurs

### **Quelques types de pistolets mitrailleurs**



*La FN P90 en est un exemple frappant d'un PM moderne et le seul PM tirant des munitions de fusil.*



FN P90  
Calibre 5,7 mm  
Longueur 500 mm  
Longueur du canon 256 mm  
Poids 3 kg (chargé)  
Cadence de tir: 900 coups par minute  
Portée efficace maximale: 200 mètres.

### Caractéristiques

Calibres : généralement 9mm.

La puissance de feux : cadence de tir: tir à répétition ou en rafale.

Chargement.

### Munitions utilisées et leurs caractéristiques

*Voir armes de poing.*

### Efficacité du tir

Distances effectives : 35m;

Hit probability : groupement de tir de précision à 25m pour un bon tireur sans limite de temps avec le PM UZI : 22cm.

Avec le P90 : groupement de tir de précision à 10m pour un bon tireur sans limite de temps avec le P90 : 15cm ;

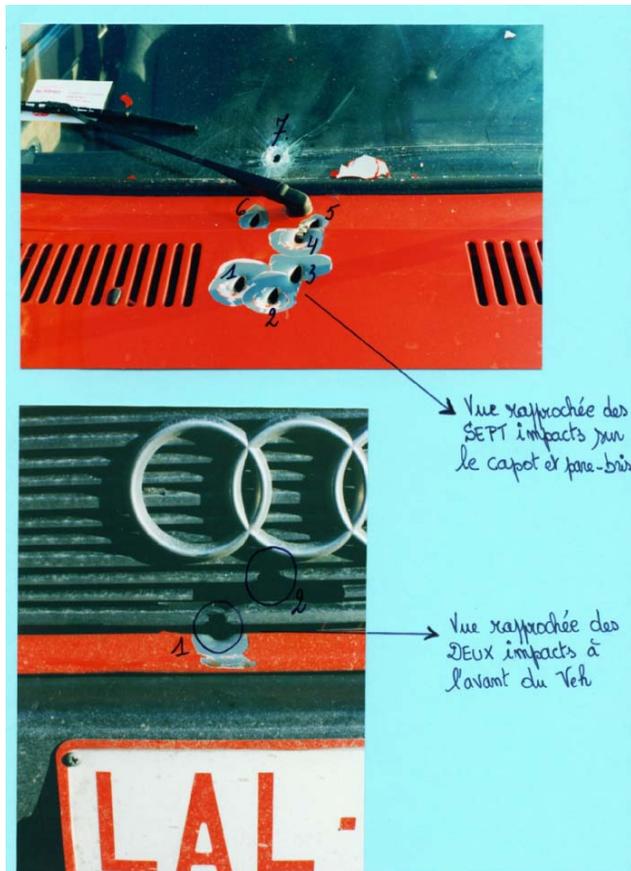
Cadence de tir en rafale – 400 c/s. Sauf pour de P90 : 900 c/s ;

Diminution considérable de la précision en rafale.

Stopping power : peu efficace avec les Mun Ball. Meilleure avec les Mun HP.

Perforation : Mun 9mm distance de tir 15m.

Pare brise et carrosserie de voiture : oui



Verre renforcé : en coups par coups : non ; en rafale dirigé : oui.

Blocs de construction rapide : non ; en rafale dirigé : oui.

Gillet pare-balle : non à partir de 4 couches de kevlar pour la HP et 6 couches pour la Ball.

*Pénétration à distance effective :*

- HP : pas de sur pénétration avec cavité.
- Ball : sur pénétration avec peu de cavité.

*Neutralisation:*

- HP : 50% des coups valables.
- Ball : peu de chance de neutralisation immédiate.

Conclusion : système d'arme relativement efficace contre des personnes se trouvant à courte distance à condition d'utiliser les munitions HP. Devient très dangereuse en tir de rafale.

**Effets collatéraux**

- Gabarit léthal : 800m
- Gabarit dangereux : 1200m
- Capacité de ricochet : relativement grand (plus grand que les munitions de fusil).  
Le tir en rafale augmente les ricochets.
- Capacité perforante à courte distance : considérable :
- 4 plaques d'acier. Donc dangereux pour conteneur contenant des produits vulnérables (inflammables, explosifs) ;
- Block de béton de construction : non en coup par coup, oui en tir en rafale.

L'effet de cavité de la HP provoque des blessures considérables et généralement mortelles.

L'effet de cavité est considérablement agrandi en tir précis.

L'impact sur une matière dure provoque une fragmentation de la balle. Ces fragments peuvent être mortels à 10m.

Le départ involontaire du coup est difficile mais reste possible si l'arme est armée, en cas d'action involontaire du doigt sur la détente.

## Les fusils

### **Fusils à canon court**

*Ces fusils ont un canon plus long que les PM mais plus court que les fusils à canon long. Ces armes sont destinées à tirer à partir de l'épaule et utilisent des munitions type fusil. Les fusils à canon court ont une portée efficace et maximale plus grande et tirent aussi bien en rafale qu'en coup par coup. Ces armes combinent une grande maniabilité à une grande puissance de feu et sont très recherchées par les terroristes.*

### **Quelques exemples : le kalachnikovAK 74, Heckler & Koch modèle 53, Styer, Styer(Autriche)**



### *Le HK53 "Short Assault Rifle" calibre 5.56 NATO (Allemagne)*



#### **Caractéristiques du HK 53**

- Mode opératoire : fusil automatique à ouverture retardée ; verrou rotatif emprunt de gaz par évent et piston.
- Munitions de type fusil avec des munitions de calibre 5.56 courtes ou longues.
- La puissance de feux : cadence de tir en rafale : 700 coups/m. Parfois contrôle de rafale de 3 coups possible.
- Poids entre 3 et 3.5 kg.
- Longueur entre 700 et 800 mm. Crosse rabattable.

#### **Munitions utilisées et leurs caractéristiques**

Munitions de type fusil donc avec vitesse supersonique de +/- 950 m/s.

Energie à 25m : 1600 J/

Choix entre munitions : Ball, HP, soft point, traçante ; perforante ou blanc.

#### **Efficacité du tir**

Distance efficace: +200m

Hit probability: bon groupement de tir

Stopping power: par basculement de la balle. Grande cavité permanente et temporaire. Grande consistance. Possibilité de provoquer le neuroshock très probable. Tous ces éléments garantissent une grande probabilité de neutralisation immédiate.

Perforation : « needle effect ». Perce facilement un gilet pare-balle normal.

*A une distance de 100m :*

Acier (120 HB) : 6mm : oui;

Casque PASGT : oui;

Pare brise : oui;

Verre fortement renforcé : oui;

Bloc de construction rapide : oui ;

Gillet pare-balle : oui sans problème ; non à partir de 48 couches de kevlar.

Efficacité accrue par l'utilisation de cache flamme, viseur optique, lunette de nuit ou lampe torche.

Conclusion : système d'arme efficace contre des personnes et les biens vulnérables. L'effet est augmenté par l'utilisation de munitions perforantes ou traçantes.

### Effets collatéraux

- Gabarit létal : 1300m pour la cartouche courte et 1700m pour la cartouche longue.
- Gabarit dangereux : 2000m.
- Ricochet : moins probable que les munitions armes de poing
- Sur pénétration : oui, même après avoir pénétré un couvert comme veste pare-balles.
- Conclusion : arme très dangereuse aussi bien pour des personnes que pour du matériel vulnérable.

### **Fusils à canon long**

*Ces fusils ont un canon plus long et sont destinés à être utilisés comme arme d'épaule. Ils ont aussi une plus grande portée maximale et efficace.*

*Les anciens fusils et les fusils modernes pour tireurs d'élite sont des armes à répétition. Cela signifie qu'il faut déverrouiller après chaque coup, la douille est alors éjectée, et lorsque le verrou est de nouveau repoussé vers l'avant il introduit une cartouche dans la chambre. On utilise des armes à répétition lorsque l'on souhaite mettre l'accent sur la précision de l'arme. On évite ainsi le manque de précision provoqué par le fonctionnement en automatique.*

### Quelques exemples

Les fusils à canon long



Un exemple de fusil moderne pour tireur d'élite : le Mini-Hecate sniper rifle, .338 Lapua Magnum



**FN Mini-Hecate sniper rifle**

Calibre .338  
Magasin de 10 cartouches  
Longueur du canon 700 mm  
Longueur 110 cm

#### Caractéristiques

Calibres : généralement 7.62.

La puissance de feu : tire en semi automatique et en automatique. Chargeurs +/- 20 cartouches.

#### Munitions utilisées et leurs caractéristiques

Munitions de type fusil donc avec vitesse supersonique de +/- 830 m/s.

Energie à 24m : 31001 J.

Choix entre munitions : Ball, HP, soft point, traçante ; perforante ou blanc.

#### Efficacité du tir

Distances effectives: 400m

Hit probability: bon groupement de tir

*Stopping power: grande cavité permanente et temporaire. Grande consistance. Possibilité de provoquer le neuroshock très probable.*

*Perforation : « needle effect ». Passe facilement un gilet pare-balle normal.*

A une distance de  $\pm 600$  m :

acier (120 HB) : 3.5mm : oui;

Helmet PASGT : oui;

Pare brise : oui;

Verre fortement renforcé : oui;

Bloc de construction rapide : oui ;

Gillet par balle : oui sans problèmes ; non à partir de 48 couches de kevlar ;

Acier Cr-Ni : à une distance 125m : 6mm.

*Pour les munitions.50 (fusil spécial police)*

- Acier (450 HB): à .35mm à une distance de 950m Sur pénétration : oui.  
Neutralisation immédiate : oui.

**Effets collatéraux**

- Gabarit léthal : +2000 m
- Gabarit dangereux : 3000m
- Sur pénétration : oui, même après couvert comme veste pare-balle.
- Conclusion : système d'arme très dangereux aussi bien pour des personnes que pour le matériel vulnérable.

Les armes a canon lisse

**Les armes de chasse et Shot guns**

Un exemple

*Le fusil à pompe Browning BPS (Browning Pump Shotgun) - SP (Special Police)*



- Le Riot Gun est un fusil à pompe, anti-émeute à canon lisse raccourci, destiné à tirer des projectiles à létalité variable: plomb 00 (912 chevrotines), balle ou gerbe de balles en caoutchouc, projectiles lacrymogènes etc... ; son canon court sert à faciliter les manipulations et à réduire l'encombrement; le remplacement éventuel de la crosse d'épaule par une poignée pistolet poursuit le même objectif.
- Cependant, il peut également tirer une balle unique pouvant atteindre plus de 30 grammes en calibre 12 et une vitesse de quelques 400ms, ce qui en fait une arme redoutée par les malfrats.
- Le fusil est à répétition, avec un magasin tubulaire logé sous le canon.
- Le réarmement est assuré par un mouvement de va-et-vient de la sous-garde.
- Rien que le fait d'armer le fusil à pompe provoque un bruit caractéristique qui peut décourager un malfaiteur.
- Utilisé à des distances ne dépassant pas une trentaine de mètres, il est à même de libérer bien plus de plombs à chaque pression sur la détente, qu'aucune arme de poing, à des vitesses similaires.

### **Caractéristiques et fonctionnement**

Le fusil à pompe Browning Spécial Police de calibre 12 est doté d'un canon lisse de 51cm, avec ¼ choke seulement. Il peut tirer indistinctement les cartouches normales de 70mm et le magnum de 76 mm.

Son magasin tubulaire peut contenir 8 cartouches de 70mm ou 7 cartouches de 76mm.

La carcasse ne comporte pas de fenêtre d'éjection latérale; celle-ci se fait vers le bas, à travers l'orifice d'alimentation, ce qui limite l'introduction de corps étrangers.

Arrêteur de glissière

Il verrouille la culasse et le garde-main lorsque le chien interne est armé; après percussion il les libère à nouveau.

Le garde-main peut néanmoins être manoeuvré lorsqu'on appuie sur le levier d'arrêteur de glissière situé à l'arrière gauche du pontet, pour, par exemple, éjecter une cartouche chambrée, décharger l'arme, etc...

### **Sûretés**

La sûreté interne de percuteur est commandée par le verrou de culasse (28); il immobilise le percuteur en retrait dans son logement de culasse pendant le mouvement du garde-main; le percuteur n'est libéré que lorsque les pièces mobiles sont totalement verrouillées vers l'avant, avec le tenon supérieur avant du verrou de culasse engagé au fond dans son logement de verrouillage dans la carcasse.

La sûreté de détente est située au dessus de la carcasse, à portée du pouce. Poussée vers l'avant, elle découvre un point rouge indiquant que la détente est libérée. En position arrière, elle recouvre le point rouge et bloque la détente. Le poussoir de sûreté, en position de tir.

### **Chargement :**

La sûreté est mise et le garde-main est en position avant.

Introduire les cartouches une à une par l'orifice de chargement, jusqu'à ce que le culot soit retenu par l'arrêteur de cartouche.

Lorsque le magasin est rempli, manoeuvrer le garde-main vers l'arrière puis vers l'avant, ce qui déverrouille la culasse, arme le chien, transfère une cartouche du magasin dans la chambre et verrouille la culasse contre le canon.

On peut ensuite remplacer cette cartouche pour compléter le magasin (6 de 76mm ou 7 de 70mm, en plus de celle se trouvant dans la chambre).

### **Tir :**

Il suffit de libérer la sûreté avec le pouce en la poussant vers l'avant, de viser et de presser sur la détente.

Tirer le garde-main vers l'arrière pour éjecter l'étui vide; repousser le garde-main vers l'avant pour transférer une nouvelle cartouche du magasin dans la chambre.

### **Déchargement :**

Éjecter la cartouche éventuellement chambrée en pressant le levier d'arrêteur de glissière et simultanément en actionnant le garde-main vers l'arrière.

Tout en maintenant l'arrêteur de glissière enfoncé, effectuer un mouvement de va et vient avec le garde-main, afin de vider le magasin.

S'assurer que l'arme est bien vide, le magasin, la chambre et le transporteur.

Ramener le garde-main en avant.

### Munitions utilisées et leurs caractéristiques

Le fusil à pompe peut tirer différentes cartouches : différents shot shells (graines : Pb 9 à 00), sabot slugs (projectiles sous calibrés), Brenneke, gaz lacrymogène, balles en caoutchouc, sac de sable.

### Efficacité du tir

Les cartouches Pb9 (petites graines) sont généralement utilisées. Elles causent des dégâts à courte distance (max 20m). Après 20m la dispersion est trop grande pour une neutralisation immédiate. Le Brenneke a une grande force destructive jusqu'à 50m et est généralement utilisé pour un tir contre les voitures.

### Effets collatéraux avec munitions à graines

- Gabarit efficace : maximum 20m.
- Gabarit léthal : 50m.
- Gabarit dangereux : 150m.

*L'utilisation de munitions à graines étant particulièrement dangereuses dans des endroits fréquentés et, compte tenu du fait qu'en pratique on constate beaucoup de départs de coups involontaires, une formation spécifique à l'usage de cette arme est nécessaire.*

### Evaluer un programme de formation

*Un programme de formation valable comprend au moins une **formation de base** et des **sessions régulières d'entraînement** orientées vers les problèmes spécifiques rencontrés durant l'exécution des missions. Les mesures de sûreté forment une partie essentielle du programme.*

### **MESURES DE SURETE**

- Sur le plan individuel

Même si le tireur pense pouvoir être sûr de l'état de son arme (chargée ou pas, armée..) il doit, chaque fois qu'il la prend en main, exécuter les mesures de sûreté tout en veillant à ce que l'index soit allongé le long du pontet.

- Enlever le chargeur ; dans le cas du Riot gun les cartouches seront enlevées de l'arme avec la pompe.
- Désarmer l'arme et examiner la chambre.
- Au stand de tir, le tireur se présentera avec une arme vide ce qui signifie qu'il aura déjà pris les mesures de sécurité. Il ne peut avoir aucune munition avec lui.
- Durant les déplacements avec une arme le canon sera dirigé à 45° vers le haut.
- Il est FORMELLEMENT interdit de pointer son arme en direction d'une tierce personne même si l'on « sait » que l'arme est vide.
- L'index sera toujours étendu le long du pontet. Il ne sera appliqué sur la détente qu'au moment où l'on prend la position de tir. Après le tir, il revient dans la position originale c'est-à-dire étendu le long du pontet.
- Lorsque la position de tir est prise l'arme ne peut jamais être dirigée vers une partie du corps.
- Lors du tir le tireur doit compter ses cartouches.
- Après chaque exercice de tir les mesures de sûreté seront prises.
- Lorsque l'on saisit un pistolet l'index est étendu le long de la gaine.

- L'organisation des exercices de tirs
- Lors de la rédaction d'un programme de tir une attention toute particulière sera apportée aux mesures de sûreté propres à la structure du stand de tir et du type d'exercice.
- Tout scénario complexe sera préparé minutieusement
- Lors de mise en place d'un parcours de tir, on fera particulièrement attention à la distance entre les obstacles. Ceux-ci ne peuvent en aucun cas se trouver dans le secteur de tir d'un autre tireur
- Lorsque le tir s'exécute par groupe, aucun tireur ne peut se trouver dans le champ de tir de son collègue. L'alignement doit être conservé.
- Le mélange de différentes munitions dans une même arme est interdit.
- L'encadrement
- Pour des tireurs néophytes il faut un aide moniteur par tireur
- Pour des tireurs avertis le moniteur déterminera le nombre d'aides moniteurs en fonction de la nature de l'exercice

## Explosifs

### Répartition

On les répartit traditionnellement en explosifs provoquant une déflagration et ceux produisant une détonation. Une détonation provoque un déplacement d'air qui peut atteindre des vitesses supersoniques de 900 m par seconde, la pression grimpe de 250 à 400 Gpa (Giga Pascal) en une fraction de seconde. Une déflagration provoque un déplacement d'air 100 fois plus lent. La pression développée est du même ordre. A côté de ces deux groupes, on trouve les explosifs artisanaux composés de différents produits, carburants ou gaz.

### Explosifs provoquant une déflagration

La poudre noire est l'explosif le plus ancien encore utilisé aujourd'hui pour les feux d'artifices ou dans certaines cartouches. La poudre noire, est comme son nom l'indique, une poudre noire, granuleuse, composée de salpêtre, de charbon de bois et de soufre. La composition actuelle de cet explosif dans la pyrotechnie est formée de poudre métallique (magnésium, aluminium) et d'oxydants

### Explosifs qui provoquent une détonation

Inventée par Alfred Nobel, fondateur du prix qui porte son nom, la dynamite est le plus ancien explosif stable. Il s'agit d'un mélange de glycérine (C<sub>3</sub>H<sub>8</sub>O<sub>3</sub>) et d'acide azotique (HNO<sub>3</sub>). La dynamite était fabriquée en bâtons de couleur brunâtre. La vieille dynamite à la caractéristique de commencer à « transpirer » ; en vieillissant la nitroglycérine va s'accumuler à la surface des bâtons. A ce moment, leur manipulation devient extrêmement dangereuse et peut provoquer une explosion à tout instant. Actuellement, ce type d'explosif n'est plus utilisé car il existe sur le marché des produits plus puissants et plus stables.

Le T.N.T ou trinitrotoluène est l'un des successeurs de la dynamite. Il est à la fois plus stable et plus puissant. Il se présente sous forme de blocs, le plus souvent, brun clair. Un bloc de ce type suffit pour briser un rail de chemin de fer.

Le semtex est un explosif à base de cellulose et de nitrate. Il a été inventé par le Tchèque Stanislav Berbera et est, pour l'instant, l'explosif moderne le plus puissant. Une petite quantité de semtex (100 grammes) peut occasionner des dégâts importants. Il se présente sous la forme d'une pâte habituellement de couleur grise à l'odeur d'amande amère.

Les explosifs modernes peuvent aussi être fabriqués sous forme de « bombes à modeler ». L'explosif a alors l'aspect de mastic et peut être modelé dans la forme souhaitée.

### Les explosifs artisanaux

Les IED (Improvised Explosive Device) sont des engins mis en place ou fabriqués de manière artisanale et comprenant des produits chimiques destructeurs, mortels, nocifs, incendiaires ou pyrotechniques destinés à tuer, détruire...

### Types d'IED

*On distingue traditionnellement :*

- Les HOAX.  
Il s'agit d'engins factices présentant un certain nombre de caractéristiques qui font penser à un engin explosif, mais qui après examen se révèlent ne contenir aucun des éléments que l'on trouve dans un objet réel.
- Les HME (**H**ome **M**ade **E**xplosive)  
Ils s'agit d'explosifs de fabrication artisanale. Les matières intervenant dans la fabrication des HME proviennent en grande partie des engrais ou des fertilisateurs chimiques. Il s'agit généralement de produits faciles à trouver soit

en pharmacie, en droguerie ou dans les magasins de produits chimiques. L'« ANFO » (Ammonium Nitrate (engrais) Fuel Oil) est un exemple d'explosif artisanal utilisé par les terroristes. Le carburant utilisé est généralement de l'essence. La mise à feu est réalisée avec un explosif classique.

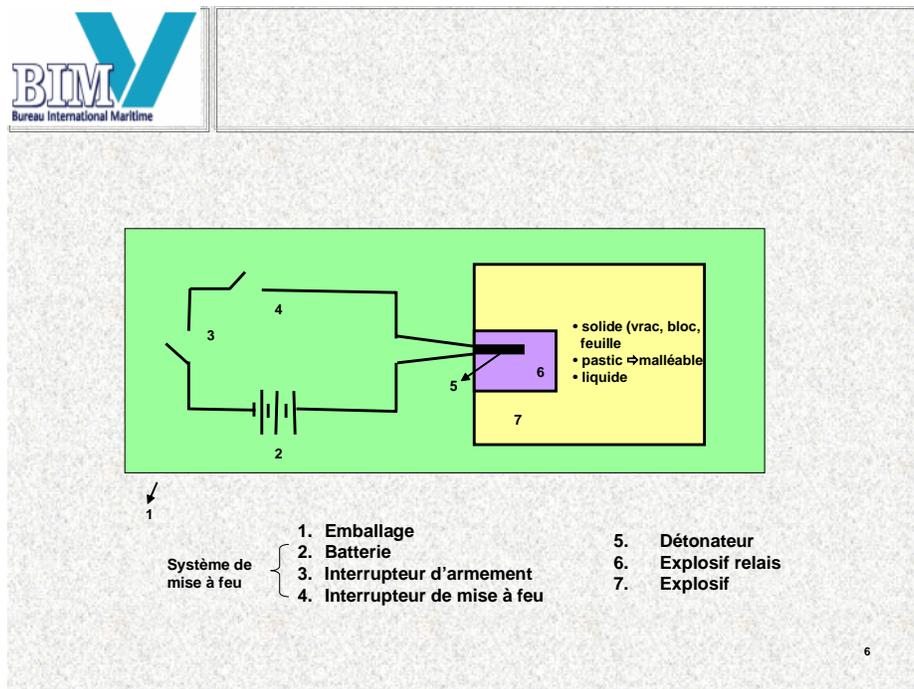
En combinaison avec d'autres explosifs, un mélange gazeux peut être utilisé pour amplifier l'effet destructeur. Le gaz utilisé peut être de l'acétylène (CH<sub>2</sub>), du butane ou du propane en bonbonne.

- Les HMI (**H**ome **M**ade **I**ncendiary)
 

Il s'agit de compositions incendiaires de fabrication artisanale. Ils sont réalisés au départ d'un mélange de différents produits inflammables avec des produits inertes. La gamme des mélanges possibles est extrêmement étendue (toutes les essences et les produits facilement inflammables avec des produits inertes comme le sucre, le savon, la poudre d'aluminium).
- Les booby trap
 

Ce sont des engins improvisés dissimulés dans des objets d'utilisation courante et qui explosent lorsqu'on les manipule.

### Composants d'un IED



- La charge principale
 

En général, les explosifs ou compositions incendiaires utilisés dans les IED sont de fabrication artisanale.
- Le système de mise à feu
 

Les explosifs classiques détonnent généralement sous l'action d'un détonateur. Dans le cas d'un IED d'autres moyens improvisés peuvent être utilisés, avec ou sans charge relais, en fonction de la composition des éléments utilisés dans le mélange.
- Les interrupteurs
 

Les systèmes employés pour l'armement et le fonctionnement des IED sont

également fabriqués artisanalement ou directement utilisés dans leur présentation habituelle avec d'éventuelles modifications.

- Les pièges  
Il s'agit de systèmes mis en place soit dans le but de faire fonctionner l'engin par inadvertance, ou soit pour empêcher de l'enlever, de le neutraliser ou de le détruire en cas de raté.  
Il est difficile de séparer les pièges des interrupteurs car ils répondent en général au même principe de fonctionnement. Leur différence réside principalement dans le but poursuivi.
- L'emballage  
Il a pour but soit d'en faciliter la manipulation ou le transport, soit de camoufler l'engin en lui donnant un aspect banal.

#### Principes de fabrication d'une bombe.

Pour fabriquer une bombe on aura besoin d'un explosif (classique ou pas), d'un mécanisme de mise à feu et d'un détonateur.

Nous avons déjà traité des explosifs. Le mécanisme de mise à feu peut être mécanique comme par exemple un réveil qui actionne une détente à une heure déterminée ; il peut s'agir d'une mise à feu électrique ou électronique voire une réaction chimique. Mais il peut s'agir tout simplement d'une mèche comme lors de cette tentative d'attentat à bord d'un avion de ligne où le terroriste essayait d'allumer la mèche raccordée à ses « chaussures explosives ». Actuellement les terroristes utilisent le plus souvent un mécanisme de mise à feu électronique. Il peut être actionné avec une minuterie, à distance via une liaison filaire ou sans fil. Les GSM sont de plus en plus utilisés dans les mécanismes de mise à feu. Ce fut notamment le cas dans les attentats contre les chemins de fer à Madrid. Mais il existe toute une série de mécanismes de mise à feu de haute technologie comme des détecteurs de chaleur, des détecteurs à infrarouge, des détecteurs de vibrations.... Les mécanismes ne doivent pourtant pas faire appel à la technologie de pointe pour être ingénieux; on peut par exemple concevoir un mécanisme de mise à feu qui réagit lorsque l'on soulève le colis contenant la bombe.

Le détonateur peut être de différents types. Il s'agit d'un petit conteneur, la plupart du temps en cuivre, avec une grande force explosive laquelle peut être déclenchée par une influence extérieure minimale. Un détonateur est très fragile et peut exploser lors d'une erreur de manipulation (par exemple en le laissant tomber). C'est la raison pour laquelle les détonateurs ne seront jamais transportés avec les explosifs. L'utilisation de détonateurs d'airbags de voiture semble actuellement très populaire. Des groupes terroristes peuvent en effet se les procurer facilement. Une effraction dans un véhicule récent suffira et il s'agit d'un matériel très fiable. Le vol de détonateurs d'airbags de voiture est une indication qui doit faire penser à une activité terroriste.

Dans un colis piégé classique on trouvera généralement une source électrique (le plus souvent une pile), des fils électriques, un détonateur et un explosif. L'auteur tachera naturellement de dissimuler son colis piégé et il n'apparaîtra pas sous la forme que l'on pourrait imaginer.

## La recherche de colis piégés ou de bombes et les réactions en cas de découverte.

### La recherche

Le meilleur conseil que l'on puisse donner est de garder les yeux ouverts. L'attention est le meilleur détecteur de bombe. Tout le monde participe à la recherche et il est important que les habitués des lieux y participent. Etant familiarisés avec les lieux, ils seront les mieux à même pour voir s'il y a-t-il quelque chose qui les frappe ou apparaît comme « anormal » ou inhabituel. Une serviette qui semble oubliée, une voiture chargée de bonbonnes qui veut pénétrer dans l'installation portuaire sans que l'utilisation d'un tel chargement n'apparaisse clairement, une voiture qui sans aucune raison est abandonnée à proximité d'un bâtiment et dont le propriétaire ne peut être trouvé.

### Réactions en cas de découverte d'un colis que l'on suspecte d'être piégé

En cas de découverte d'un tel colis, la première recommandation consiste à ne pas y toucher, à rester à distance et à envisager les différents mécanismes de mise à feu. Ce qui importe n'est pas l'examen du paquet mais celui des circonstances dans lesquelles il a été découvert. Ce sont elles qui vous conduiront à renforcer ou éluder votre suspicion. Si vous restez convaincu que quelque chose ne va pas, faites évacuer l'endroit où le paquet a été découvert et faites appel à la police. Celle-ci déterminera s'il y a lieu de faire appel aux services spécialisés. Vous trouverez d'autres commentaires sur les réactions à avoir en cas de menaces d'attentat à la bombe au chapitre 9 « Préparation aux situations de crise, drills et exercices ».

## Armes nucléaires, chimiques et biologiques (NBC)

### Armes nucléaires

#### **La bombe atomique classique**

##### **Principes de base**

Une bombe atomique fonctionne selon le principe de la fission nucléaire. Ces deux derniers mots révèlent déjà le principe. Un noyau d'atome se divise en deux noyaux plus petits. Il ne s'agit pas d'une fission parfaite, il y a simultanément libération de neutrons et d'une grande quantité d'énergie. Cette réaction ne peut pas se déclencher spontanément. Nous avons besoin d'un initiateur. On utilise à cet effet un neutron de faible énergie (appelé neutron lent). Ce neutron lent sera bombardé dans un noyau d'uranium. (Il ne doit pas être trop rapide car dans le cas contraire il traverserait le noyau). Le noyau ne peut continuer à exister et il se scinde. Les neutrons qui sont libérés permettent de recommencer le processus et l'on obtient ainsi une réaction en chaîne, une explosion nucléaire.

**Sortes de bombes atomiques classiques (bombes A)**

Bombes à l'uranium.

La première bombe à l'uranium, et la seule qui a d'ailleurs effectivement été utilisée, est celle qui fut lancée en 1945 contre Hiroshima et qu'on a baptisée « Little Boy. »

Il ne s'agissait pas d'une grosse bombe. Elle avait trois mètres de long et 70 cm de diamètre. Elle pesait quatre tonnes mais avait une puissance équivalente à celle de 12500 tonnes de TNT.

Comme exposé dans la description du principe de base, l'uranium peut se scinder lorsqu'il est bombardé par un neutron. S'il y a assez d'uranium il y aura une telle libération de neutrons qu'une réaction en chaîne sera déclenchée. La quantité de matière nécessaire, appelée aussi masse critique se situe un peu sous les 25 kilos.

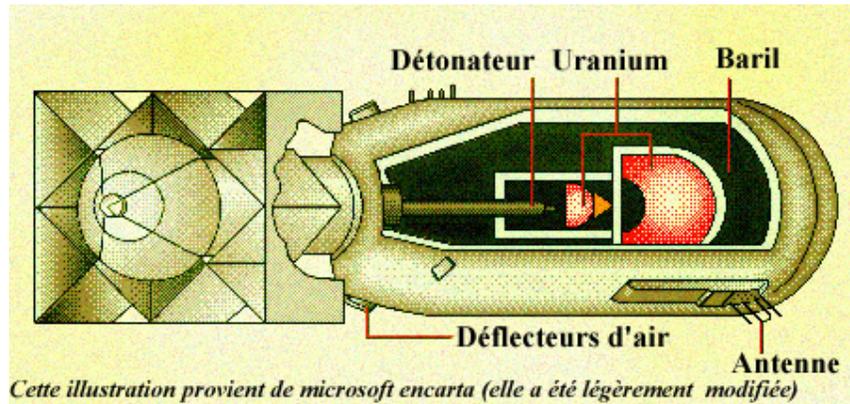
Présentation schématique:

1	2	3	4
1TNT	2Petite quantité d' U235		U 235 25 kg

1. Grande quantité de TNT. (une tonne?)
2. petite quantité d'uranium
3. Ecran en acier
- 4.25 Kg d'uranium 235.

Fonctionnement

[Image de Little Boy](#) (nom code de la bombe atomique d'Hiroshima)



*Schéma représentant une vue intérieure.*

Il y a plusieurs types de bombes atomiques. Un de ceux-ci est le type revolver (gun-type). On l'appelle de cette manière parce qu'une petite partie d'uranium est tirée sur une autre, pour qu'il se soude ensemble et forment un assemblage surcritique. On peut le voir sur le dessin en haut de ce texte. C'est quand ces deux parties sont unies que la réaction se produit et que la bombe explose.

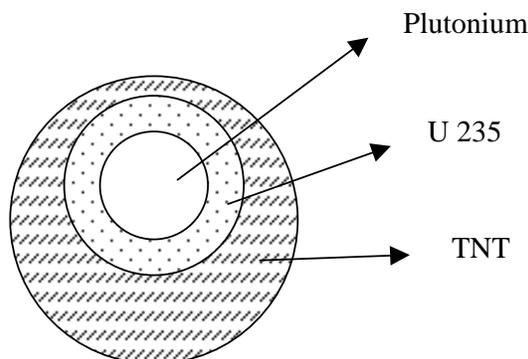
Conséquences de l'explosion.

En plus d'une explosion équivalente à celle de milliers de tonnes de TNT, des incendies sont déclenchés sur de grandes surfaces et une quantité importante de radiations radioactives se répand et provoque une contamination jusqu'à des centaines de kilomètres (voir l'accident de Tchernobyl). Les bombes A peuvent en quelques instants tuer ou blesser des milliers de personnes.

Les bombes au plutonium

La seconde bombe atomique utilisée par les américains contre le Japon était une bombe au plutonium baptisée Fat Man. Fat Man avait plus ou moins la même longueur que Little Boy avec un diamètre deux fois plus important. Dans cette bombe se trouvait une balle de 7 Kg de plutonium. Pour atteindre la masse critique, cette balle était compressée par une grande quantité de TNT amené à explosion au moment de la compression. De cette façon le plutonium est compressé jusqu'à 80% de son volume initial.

Représentation schématique:



Fonctionnement :

La sphère centrale d'uranium se conduit comme un réflecteur de neutrons. Les neutrons qui sont libérés par la fission du plutonium sont absorbés par l'uranium et renvoyés dans le plutonium qui peut à nouveau se scinder. L'explosion de Fat Man a dégagé une puissance équivalente à celle de 20.000 tonnes de TNT.

Conséquences de l'explosion

En principe, elles sont les mêmes que celles d'une bombe à uranium.

Remarques générales:

Pour fabriquer une bombe atomique il faut de l'uranium enrichi ou du plutonium. Ces deux substances sont fabriquées dans les centrales nucléaires. Ces deux matières dégagent une radioactivité importante ; le plutonium notamment dégage des rayonnements importants. Il s'agit d'une substance hautement toxique et la moindre contamination peut être mortelle. Un transport effectué sans protection serait mortel pour le transporteur mais aussi pour tous ceux qui se trouvent dans les environs. Pour se protéger des rayonnements ces substances doivent être protégées par un manteau en métal ou un container ce qui ne garantit cependant pas une étanchéité parfaite. Le produit de base pour la fabrication d'armes nucléaires est le minerai d'uranium. Il se distingue d'autres minerais par sa grande radioactivité.

### **Les bombes « sales »**

Les rayonnements sont dangereux et peuvent être mortels. Ainsi, si à l'occasion d'une explosion classique on peut simultanément répandre une grande quantité d'éléments radioactifs, à court ou à long terme, on provoquera la mort ou des blessures à des milliers de personnes. Compte tenu du nombre important de déchets nucléaires disponibles, par exemple dans les anciens pays de l'URSS, on peut dire que le danger est bien réel.

### **Détection**

Ce sont les radiations qui indiqueront la présence de matériel destiné à la fabrication d'armes nucléaires ou d'une arme nucléaire elle-même. Un compteur Geiger classique de fabrication récente suffit.

A côté des radiations, le poids important résultant de la lourde protection nécessaire peut également donner une indication. Il y a, à côté de cela, l'enquête ordinaire quant à la provenance, la destination, la nature des marchandises transportées.

### **Mesures à prendre en cas de découverte d'un envoi suspect**

Faites évacuer immédiatement les environs et prévenez la police.

### **Mesures de protection individuelles**

Les deux modes de contamination auxquels on peut être exposé au moment de la découverte d'un envoi suspect sont l'irradiation directe, s'il s'agit d'un élément hautement radioactif (uranium 235 ou plutonium par exemple), ou l'inhalation de poussières radioactives.

**Mesures à prendre :**

- quittez immédiatement l'endroit de la découverte et placez-vous de façon à avoir le vent dans le dos lorsque vous regardez l'endroit que vous venez de quitter. Vous éviterez ainsi d'inhaler des poussières en suspension dans l'air ;
- protégez-vous au moyen d'un masque ;
- déshabillez-vous ;
- placez les vêtements enlevés dans un sac en plastique et fermez le hermétiquement ;
- prenez une douche ;
- revêtez d'autres vêtements.

**Mesures de protection collectives**

Evacuez, en accord avec les autorités, tout ou partie des installations en tenant compte de la direction du vent.

**Agents chimiques****Gaz toxiques****Commentaires**

Catégorie de gaz toxiques	Symptômes	Variétés	Description
Gaz neurotoxique	Le nez coule, la respiration est difficile, rétrécissement de la pupille (Myosis), flux de salive, bave, besoin d'uriner, transpiration abondante, contraction des muscles de la peau, convulsions et la mort.  La vitesse à laquelle apparaissent ces symptômes dépend du mode de contamination. (par les voies respiratoires, par la peau, le sang, la digestion). Les délais peuvent varier d'une minute à deux heures.	Tabun en Sarin.	Le tabun a été utilisé par un groupement terroriste dans le métro au Japon. Il s'agit d'un gaz incolore à l'odeur fruitée. Le sarin est un gaz incolore et inodore. Ces deux gaz peuvent être transportés sous forme liquide à 20° Celsius.  Comme contre poison on utilise l'atropine.
Les agents vésicants	La peau devient rouge, le sujet ressent des chatouillements aux endroits les plus sensibles, des cloques et des plaies purulentes apparaissent. Toux, étouffement, cécité. Ces symptômes apparaissent en fonction du type de contamination soit immédiatement, après quelques heures ou quelques jours.	Ypérite	L'ypérite est le gaz toxique utilisé par les Allemands pour la première fois durant la première guerre à Ypres. C'est un gaz incolore à l'odeur de moutarde (raison pour laquelle ce gaz est également appelé gaz moutarde). A 20° Celsius il peut être transporté sous forme liquide. On ne connaît pas de contrepoison direct.
Les agents asphyxiants	Symptômes On constate une irritation immédiate du nez et de la gorge, des quintes de toux, vomissements, bleuissement des oreilles et des lèvres, oppression de la poitrine, mort. Si le sujet survit, on constatera à long terme une destruction des poumons. Il n'y a pas de contre poison connu.	Phosgène et diphosgène	Il s'agit de deux gaz incolores à l'odeur de paille coupée. A 20° Celsius le phosgène est un gaz et le diphosgène un liquide.
Les agents hémotoxiques	Irritation du nez et de la gorge, toux, oppression de la poitrine, irritation	Acide cyanhydrique	Ces deux premiers produits sont des gaz incolores à l'odeur d'amande. L'arsine est

Catégorie de gaz toxiques	Symptômes	Variétés	Description
	des yeux. Les victimes succombent par étouffement par atteinte des poumons et absence d'oxygénation.	, chlorure de cyanogène, Arsine.	également incolore mais sent l'ail. Les deux gaz se présentent sous forme de vapeur à 20°C.
Les agents incapacitants	Paralysent la victime et troublent ses capacités de raisonnement. Certains gaz ont un effet 'knock-out'.	BZ	Il n'y a pas énormément de documentation en rapport avec ces gaz. Le plus connu est le BZ. Mais il en existe de nouvelles formes tel que celui employé par les Russes contre les Tchétchènes lors de leur prise d'otages au théâtre à Moscou.

### **Détection**

Il n'est pas aisé de conserver de pareilles substances tout à fait hermétiquement durant le transport. Il sera donc possible de constater, dans une plus ou moins grande mesure, l'apparition de symptômes tels que décrits ci-dessus chez des personnes mises en contact avec le transport. Une telle apparition constitue une première indication de présence de produits de cette nature. La méthode utilisée pour assurer la protection des produits constitue un second indice. D'autres indications peuvent naturellement être distillées de la provenance, de la destination ou de la nature du produit.

### **Mesures à prendre en cas de transport suspect**

Dégagez sans délai les environs et avertissez la police et si possible utilisez des masques à gaz. Il faut aérer au maximum, déshabiller les victimes et les placer immédiatement sous la douche. On ne touchera les vêtements qu'avec des gants en caoutchouc.<sup>3</sup>

### **Produits incendiaires**

- De tels produits peuvent être utilisés seuls ou avec des explosifs. En combinaison avec des explosifs le pouvoir de destruction s'en trouve accru.
- On peut les répartir en trois catégories: les carburants, les métaux et les mélanges de carburants et de métaux.
- Le carburant le plus connu est le napalm.
- En fonction de sa composition on parlera de M1, M2, ou M4. Ce sont des grains blancs ou bruns qui absorbent l'humidité. Ces granulés sont mélangés à de l'essence et on obtient ainsi un liquide épais qui brûle vivement et est très difficile à éteindre.
- Parmi les métaux incendiaires nous trouvons le magnésium et le « thermiet », mélange composé d'oxyde de fer et d'aluminium.
- Il existe des mélanges d'essence et de métal PT1 et PTV.
- Parfois on y ajoute du phosphore blanc ou du sodium pour en renforcer l'effet.

<sup>3</sup> Attention:

- un masque à gaz avec un filtre ne protège que contre le gaz toxique pour lequel le filtre a été réalisé
- Les produits cités peuvent provoquer des empoisonnements par contact avec la peau et les yeux. Protéger la respiration ne suffit donc pas! Un vêtement de protection est indispensable.

**Détection**

Ce seront surtout les caractéristiques externes et les éléments habituels d'enquête (origine, destination, nature) qui pourront conduire à la découverte de ces produits.

**Mesures à prendre lors de la découverte d'un tel transport**

Prendre immédiatement toutes les mesures anti-incendie et faire appel à la police et aux pompiers.

Les agents biologiques**Définition**

Les agents biologiques sont des micro-organismes vivants ou leurs déchets toxiques qui sont répandus en vue de causer des maladies ou la mort.

Maladies	Agent	Groupe	Incubation	Transmission	Contagion	Symptômes	Immunité	Traitement	Décontamination
Charbon	Bacilles Anthracis	Bactéries	1-7 jours	Blessures ; inhalation, ingestion	Néant	Infections locales.	Possible à éviter	Antibiotiques, sérum	Brûler les cadavres contaminés
Cholera	Vibrio Comma	Bactérie	1- 5 jours	Eau ou nourriture contaminées	Très	Infection importante des voies digestives, vomissements, ...	Vaccination possible	Effets limités. Antibiotiques	Faire bouillir, désinfecter.
Diphthérie	Corynebacterium diphtheriae	Bactérie	2-5 jours	Contact direct avec des objets contaminés ou avec des malades	Très	D'abord légère fièvre ensuite tout à coup très forte	Vaccination	Antibiotiques	Antiseptiques ou faire bouillir.
Peste pneumonique	Pasteurella pestis	Bactérie	1-7 jours	Poux et rats	Très	Infection de l'appareil respiratoire	Vaccination, sérum	Sulfamide, streptomycine.	Faire bouillir, hypochlorite.
Variole		Virus	7-21 jours	Contact avec des malades ou des objets contaminés	très	Forte fièvre, petites cloques sur la peau et qui s'infectent.	Vaccination tous les trois ans.		Résiste longtemps aux désinfectants.

**Propagation par des groupes terroristes**

La propagation de ces agents peut se faire par aérosol dans les souterrains mais aussi à l'intérieur de bâtiments ou de navires. L'eau potable peut également être infectée. Elle peut également se faire par l'envoi de lettres ou de paquets contaminés comme ce fut le cas avec le bacille du charbon.

**Détection**

On ne peut ici que renvoyer à la vigilance des agents de sûreté.

**Réactions**

Il faut requérir immédiatement l'assistance de la police et des secours médicaux. Il conviendra d'isoler les personnes contaminées, d'évacuer la zone, d'en interdire les accès et de les garder sous contrôle.

© BIMV SA, SEPTEMBRE 2004



## **Méthodes physiques de recherche et inspections non destructives**

### **Méthodes d'inspection physiques**

#### **Aperçu**

Le contrôle des personnes, des bagages et des véhicules est appliqué dans le cadre des activités de surveillance exécutées principalement aux accès à l'installation portuaire.

Lors de l'entrée, le contrôle est orienté vers la découverte d'armes ou autres objets dangereux tandis qu'à la sortie, l'accent est mis sur la prévention du vol de marchandises.

#### **Exécution du contrôle**

#### **Contrôle des personnes**

##### **Contrôle manuel**

- Contrôle manuel à même les vêtements

Ce contrôle doit toujours être effectué par un agent du même sexe que celui de la personne contrôlée. Faites enlever le veston de la personne et remettre son bagage à main. Déposez-le dans un endroit sûr mais visible pour son propriétaire. Invitez la personne à vider ses poches et en placer le contenu dans un petit bac prévu à cet usage et contrôlez-le. Invitez ensuite la personne à écarter les bras et palpez-la avec les deux mains de haut en bas.

Soyez attentif à des grosseurs anormales sur le corps. Si vous avez un doute demandez à la personne ce qu'elle a sous ses vêtements et le cas échéant invitez-la à le monter. Contrôlez ensuite le veston et demandez à la personne d'en montrer le contenu des poches. N'oubliez pas le contrôle des chaussures. Le cas échéant demandez à la personne de les enlever et examinez-les. Veillez à ce que la personne contrôlée récupère l'ensemble de ce qui lui appartient et passez ensuite au contrôle suivant.

- Contrôle des bagages

Lors du contrôle des bagages, il faudra faire preuve de prudence ; la personne qui remet son bagage souhaite en récupérer le contenu intact. De plus, le contrôle en lui-même doit inciter à la prudence. Il peut y avoir dans le bagage un objet dangereux ou même une bombe. Il est donc dangereux de fouiller en aveugle dans la partie basse du bagage. Il faut voir ce que l'on contrôle. L'attention doit se porter d'emblée sur les piles, briquets, armes, explosifs et autres objets dangereux.

#### **Emploi de moyens techniques**

##### **Scanner pour bagages**

Faites déposer le bagage sur le tapis roulant par le visiteur. Contrôlez sur l'écran si certaines zones ne sont pas visibles ou si vous distinguez des objets suspects. Si c'est le cas, recommencez le scanning sous un autre angle. S'il persiste encore un doute, passez au contrôle manuel du bagage.

#### **Détecteurs de métaux portables et portiques**

##### **Contrôle à l'aide d'un détecteur de métaux portable**

Remettez à la personne un petit bac dans lequel elle peut déposer tous ses objets métalliques en vue de leur contrôle. Examinez ces objets. Invitez la personne à tendre les bras et faites passer le détecteur de haut en bas le long de tout le corps. N'oubliez pas les chaussures ! Lorsque le signal indique la présence d'un objet métallique demandez à la personne de le montrer.

##### **Contrôle par passage sous un portique pour la détection de métaux**

Remettez à la personne un petit bac dans lequel elle peut déposer tous ses objets métalliques en vue de leur contrôle. Examinez ces objets. Faites franchir le portique. Lorsque le signal retentit indiquant la présence d'un objet métallique, demandez à la personne ce qui peut être à l'origine du signal. L'intéressé pourra la plupart du temps fournir une explication. Il peut

s'agir d'une réflexion sur du papier d'aluminium emballant des médicaments. Faites placer l'objet à l'origine du signal dans le bac et faites repasser la personne sous le portail jusqu'à ce qu'il ne réagisse plus.<sup>4</sup>

#### Réactions en cas de découverte d'un objet dangereux

Lors de la découverte d'objets dangereux ou d'objets dont la détention est interdite à l'intérieur de l'installation portuaire (couteau de poche, briquet, GSM dans des installations où il y a danger d'explosion, appareil photo...) la personne est invitée à les remettre à l'entrée. Afin d'éviter toutes discussions, des containers ou des sacs en plastique pouvant être fermés et où l'on peut inscrire le nom de la personne seront prévus. Ces dépôts doivent en permanence être sous surveillance. Ils seront restitués lorsque la personne quittera l'installation portuaire.

En cas de découverte d'armes ou d'explosifs on ne demandera pas à la personne de les remettre mais, on lui interdira l'accès à l'installation et la police sera avertie. Si nécessaire les règles concernant l'alerte à la bombe seront appliquées.

---

<sup>4</sup> Certaines personnes ont des objets métalliques dans le corps qui leur ont été implantés à l'occasion d'une opération (broches, plaques en métal dans le crâne...) Dans ce cas ces personnes disposent généralement d'une attestation médicale.

## **Coordination et exécution d'une fouille**

### **Planning**

Confronté à une alerte à la bombe ou à la présence d'un autre objet suspect on commencera par fouiller le terrain et /ou le bâtiment. Il sera important de pouvoir intervenir rapidement et de manière coordonnée. De plus, ce sont les auteurs qui décideront du moment où surviendra pareil incident. En d'autres termes, rien ne garantit que l'alerte sera déclenchée au moment où le responsable de la sûreté se trouve sur place.

Parfois aussi les auteurs fixeront une limite de temps. Il sera donc indispensable de passer à l'exécution d'une fouille soigneuse et rapide.

C'est la raison pour laquelle il sera nécessaire de planifier les fouilles à l'avance.

Un plan de fouille sera d'abord établi. Ce plan répartira le port et les bâtiments en zones en tenant compte du degré de difficulté pour réaliser la fouille, de l'étendue du terrain, de la nature de la zone (zone interdite, d'accès restreint, zone où il faut tenir compte de mesures de sûreté spéciales). De cette façon, l'installation portuaire et les bâtiments sont répartis en zones de fouilles homogènes. Une zone de fouille est une zone qui peut être fouillée par une seule équipe (le cas échéant composée d'une seule personne). Le plan doit également prévoir quel matériel est à disposition du personnel pour l'exécution de la fouille et où il est entreposé. Il indiquera aussi un responsable par zone, la façon dont le rapport de fouille sera rédigé et à qui il sera remis. Il s'agira de préférence du PFSO qui se trouvera à ce moment dans un endroit central. Enfin, le personnel concerné devra être informé. Si l'on tient compte du fait que, lors de la plupart des fouilles, les endroits à contrôler devront, compte tenu du risque, être évacués, il y aura lieu d'établir des plans d'évacuation pour tout ou partie de l'installation portuaire.

### **Utilisation de Check-lists**

Pour chaque zone de fouille il sera établi une check-list reprenant un récapitulatif de tous les endroits et installations à fouiller, les items nécessitant une attention particulière, les endroits où un colis piégé pourrait être déposé, la façon d'y avoir accès, les règles de sécurité à respecter et les réactions à avoir lors de la découverte d'un objet suspect. En fonction du type de zone (intérieur, extérieur, quais, premier, second ou troisième étage...) la couleur de ces check-lists sera différente de façon à pouvoir les identifier rapidement. De cette façon lorsque toutes les check-lists seront rentrées, on sera assuré que l'ensemble de la zone a été fouillée.

### **Equipement d'une équipe de fouille**

Cet équipement doit être prêt à l'avance et se trouver en un endroit connu de l'équipe. Il peut être composé d'une lampe de poche, de tournevis, de clés, de miroirs avec un manche télescopique, de casques, de gants, de formulaires pour communiquer les résultats de la fouille.

### **Procédures**

Une équipe de fouille doit travailler suivant un planning ; ainsi, un membre peut contrôler à droite tandis que l'autre contrôle à gauche. On commence par examiner le sol, ensuite on cherche à hauteur des hanches puis des épaules et finalement plus haut. On démarre toujours du même point et on arrête au même point. Les parties fouillées par l'homme de gauche et par celui de droite doivent se recouvrir.

Les membres de l'équipe doivent être en mesure de reconnaître un paquet suspect. La meilleure façon de le faire consiste à être familiarisé avec l'environnement et à reconnaître ce qu'il est normal d'y trouver ou pas.

L'équipe de fouille doit rester en contact avec la centrale ou le PFSO. Il ne faut cependant pas perdre de vue que le passage en émission à proximité d'une bombe peut en provoquer l'explosion. Un signe ou une indication servira à indiquer qu'une zone a été fouillée et est sûre. Ce signe peut être, s'il s'agit d'un bâtiment, un grand autocollant vert apposé sur la porte. Ces autocollants doivent naturellement être conservés dans un endroit sécurisé de façon à éviter les utilisations abusives. La réaction à avoir lors de la découverte d'un engin explosif improvisé doit être connue de l'équipe de fouille.

Quelques règles de base:

- n'emportez pas avec vous d'appareils émettant un signal électrique : GSM, radio, sémadigit ;
- ne touchez aucun objet suspect. Prévenez les autorités compétentes et isolez la zone ;
- ne modifiez pas la position des commutateurs électriques dans la zone à fouiller. Si la lumière est allumée ne l'éteignez pas et si elle est éteinte ne l'allumez pas ;
- utilisez tous vos sens. Des objets peuvent dégager une odeur bizarre ou produire un bruit inhabituel ou d'autres indications peuvent paraître anormales et faire penser à un engin suspect. Si vous sentez une odeur d'amande amère, soyez particulièrement prudent car il peut s'agir d'un explosif ;
- observez les serrures et la fermeture de tous les endroits fermés à clé. Vous pourrez peut-être constater que les vis de la plaque de protection d'un lecteur de badges ont été enlevées ou dévissées. Ceci pourrait, par exemple, indiquer que la mise à feu a été raccordée au lecteur de badge ;
- prenez soin que la zone à fouiller soit évacuée. Travaillez en collaboration avec la police et éventuellement les pompiers ;
- tenez compte du temps nécessaire pour évacuer et l'heure annoncée pour l'explosion ;
- un contrôle approfondi doit être la règle. Rien ne doit être négligé ;
- en cas de menace grave, de relèvement du niveau de sûreté ou si l'on dispose de suffisamment de temps, il faut tenir compte du fait que les services de police ont en leur possession des moyens supplémentaires pour exécuter un sweeping : chiens explosifs, appareils de détection... Dans ces cas, il conviendra de prendre une décision, de commun accord, quant à l'exécution de la fouille.

### Endroits où des objets dangereux peuvent être dissimulés

Chaque terminal ou installation portuaire est différent d'un autre. Il ne sera donc pas possible de déterminer avec certitude les endroits où ces engins doivent être recherchés. Il n'y a pas de règles quant à savoir où et comment chercher. Les terroristes ou les criminels ont pour premier objectif que le paquet ou la bombe déposée ne soit pas trouvée. Ils veilleront donc à ce que l'objet soit bien dissimulé. Citons à titre d'exemple, quelques endroits pouvant dissimuler une bombe ou un colis suspect :

- le long des quais : sous l'eau fixé à un pilier du mur, dans des renforcements des murs, dans les boîtes électriques, dans des conteneurs vides, sous des amarres ou chaînes le long du quai, dans des wagons de chemins de fer ouverts ou scellés, dans des coffres à matériel ou à d'autres endroits où l'on entrepose l'outillage, dans des cabines de grue non fermées... ;
- sur le terrain du port : dans des réservoirs, des tas de rebuts et de déchets, des citernes, le coffre des voitures, sous les sièges des véhicules... ;
- dans les magasins : entre ou sous les cargaisons, dans des extincteurs... ;
- dans les bâtiments : derrière les pots de toilette, dans les poubelles et les corbeilles à papier, derrière de faux murs ou au-dessus de faux plafonds, dans les conduits de ventilation, dans les cabines d'ascenseur, sur l'ascenseur à côté de la trappe d'évacuation...

### Reconnaissance sur base non-discriminatoire de personnes représentant un risque potentiel

#### Caractéristiques générales et attitudes de personnes présentant un danger pour la sûreté

D'une façon générale nous pouvons dire que tout ce qui est inhabituel doit attirer l'attention du personnel de sûreté. S'il n'y a pas d'explication immédiate et logique pour le fait constaté ou la situation observée, il faudra se montrer suspicieux. Un bon agent de sûreté est curieux et cherche une explication à tout ce qu'il voit.

La présence inexplicable d'un véhicule, en stationnement sur un parking vide, tôt le matin, à proximité d'un point sensible de l'installation portuaire, doit amener à se poser des questions. Manifestement ce fait nécessite que l'on s'informe sur l'identité du propriétaire et que l'on inspecte le véhicule. Des vitres teintées devront encore pousser à se montrer plus circonspect. La présence de bonbonnes de gaz ou d'un chargement non identifié est alors suffisante pour donner l'alerte.

Des personnes étrangères à l'installation portuaire, qui prennent des photos, se montrent particulièrement intéressées par l'organisation et le fonctionnement et traînent dans les environs peuvent être également considérées comme suspectes.

Le personnel de sûreté n'ayant pas la compétence pour identifier des personnes sur la voie publique il conviendra, en cas de suspicion sérieuse, de faire appel aux services de police. Si la personne se rend sur le terrain de l'installation portuaire ou si elle veut y pénétrer il sera alors permis de l'interpeller et lui interdire l'accès. L'expulser manu militari n'est toutefois pas autorisé. Pour cela il faudra faire appel à la police.

Un véhicule occupé par des personnes étrangères à l'installation portuaire qui, sans raison apparente, se tient à proximité des installations doit attirer l'attention du personnel de sûreté. Si de surcroît, il est muni d'une plaque étrangère il faut commencer à se demander ce que ce véhicule et ses passagers font là. En cas de doutes persistants, on appliquera la même procédure que pour les personnes.

Le personnel de sûreté se montrera également attentif aux embarcations qui restent aux environs des quais sans raison apparente. S'il se trouve à bord des personnes qui prennent en photo une cargaison de matériel militaire il faudra commencer à se poser des questions. On peut, en effet, planifier ou commettre un attentat au départ de l'eau ou recueillir les informations nécessaires pour le réaliser. Dans ce cas, il n'y a pas de choix, il faut prévenir la police pour le contrôle subséquent.

La troisième dimension ne devra pas être négligée et elle sera aussi l'objet de l'attention du personnel ; un petit avion qui fait des cercles au-dessus d'un navire est suspect. Dans ce cas, il convient non seulement de prévenir la police mais également le SSO du navire.

Le personnel de sûreté se doit d'être attentif aux personnes qui prétendent devoir effectuer des travaux dans l'installation portuaire. Il faudra chaque fois exiger le bon de travail. En principe, les services de sûreté devront être informés au préalable des travaux exécutés par des tiers à l'intérieur des installations. Si ce n'a pas été le cas le responsable sera contacté par téléphone afin d'obtenir confirmation. S'il n'est pas possible d'obtenir cette confirmation les personnes seront refoulées.

Des demandes téléphoniques ou des e-mails bizarres avec des demandes d'information sont a priori suspects.

Finalement, la plus grande prudence est de mise pour la prise en charge et la remise de paquets sans adresse d'expéditeur ou de destinataire. Si le cas se présente, il est loisible au membre du personnel de refuser le paquet ou de le faire ouvrir pour en contrôler le contenu avant de l'accepter.

#### Nécessité de l'attention et de la vigilance.

La routine est sans doute la plus grande menace qui plane sur un service de sûreté. Seule une attention soutenue et une vigilance de tous les instants peuvent garantir la sûreté. Ce n'est pas parce qu'il ne s'est rien passé hier et aujourd'hui qu'il n'arrivera rien demain.

La routine développe des automatismes. Ce qui est un avantage pour un pompier est un inconvénient pour un membre des services de sûreté. Si ce dernier exécute sa tâche sans réfléchir, il devient aveugle aux choses qui devraient lui apparaître comme suspectes. C'est la raison pour laquelle il importera d'apporter une certaine variation dans les services de façon à maintenir l'attention en éveil. Cette variation a comme avantage accessoire d'obliger l'adversaire à prendre de nouvelles initiatives et à improviser. Et, toute improvisation est un risque d'échec même pour l'adversaire.

## Techniques pour esquiver la sûreté

### Détourner l'attention

Une manière classique pour esquiver les mesures de sûreté et d'alarme consiste à détourner l'attention du personnel de sûreté.

Ceci peut se réaliser en créant un incident. Une personne peut, par exemple, jouer à l'homme ivre et occuper le gardien pendant que son complice se glisse dans l'installation portuaire. L'adversaire peut également déclencher une alerte incendie et profiter de la confusion pour placer une bombe.

Dans d'autres cas, il usera la patience du personnel en générant de fausses alertes à répétition. Après la dixième il y a fort à parier que plus personne ne sera attentif à la onzième ; ce sera le moment de frapper pour l'adversaire.

La meilleure façon de combattre ces manœuvres d'évitement consiste à ne jamais perdre de vue la mission de base et à être toujours conscient que chaque incident peut être une manœuvre de diversion. En partant de cette idée on pourra rapidement déjouer les fausses alertes et les incidents fictifs.

### Neutralisation de l'équipement technique

Les badges peuvent être volés, perdus, falsifiés ou copiés. Le code du clavier peut être découvert. Il est possible de détecter une protection infrarouge au moyen de lunettes ad hoc et donc de l'éviter. De fortes pluies, de pluie ou du brouillard peuvent aveugler les appareils de détection sur le terrain ou provoquer de fausses alarmes. (Senseurs infrarouges). Des senseurs ordinaires pour la détection d'ouverture de portes ou de fenêtres peuvent être pontés. Des tapis à pression peuvent être déplacés ou, si l'on sait où ils se trouvent contournés. Il est possible de ponter une détection filaire et d'en couper une partie sans générer d'alarme. La CCTV peut être aveuglée par des phares de voiture. Des orages ou la foudre peuvent interrompre le fonctionnement du système d'alerte ou générer de fausses alertes par induction. Pour se défendre face à de telles pratiques, il conviendra de contrôler, tester, et entretenir régulièrement les installations.

### Frauder avec les chargements

Le contenu d'un conteneur peut être différent de ce qui apparaît sur les documents. Un conteneur, en principe vide, peut toutefois renfermer de la marchandise. Des conteneurs peuvent avoir un double fond ou de fausses parois.

L'emballage peut avoir été trafiqué: le bois des caisses peut avoir été évidé afin de créer une cachette pour de la drogue ou des explosifs. Le contenu de récipients peut avoir été remplacé : un pot de confiture peut contenir un autre produit. En superposant les marchandises sur une palette il est possible d'aménager au milieu d'elles un endroit libre pouvant servir pour des buts terroristes.

En d'autres termes, il faudra être attentif à tout ce qui peut sembler bizarre comme un plancher surélevé dans un conteneur ou des parois soudées

### Bagages non accompagnés

Il y a lieu de toujours contrôler les bagages non accompagnés des passagers ou des membres d'équipage.

## Principes de base de l'intervention contre une foule

### Principes d'intervention

Les entreprises de gardiennage doivent éviter :

- de s'immiscer ou d'intervenir dans un conflit politique ou dans un conflit de travail;
- d'intervenir lors de ou à l'occasion d'activités syndicales ou à finalité politique ;
- il est interdit aux entreprises de gardiennage et aux services internes de gardiennage d'exercer une surveillance sur les opinions politiques, philosophiques, religieuses ou syndicales (ou sur l'appartenance mutualiste), ainsi que sur l'expression de ces opinions (ou de cette appartenance) et de créer à cette fin des banques de données.

Compte tenu de ce qui précède nous nous limiterons aux réactions lors d'attentats ou de catastrophes.

### Principes de base de la psychologie des foules

Là où des personnes se rassemblent en grand nombre comme des concerts pop, des festivités, des grèves, des manifestations, il existe un danger de débordements. Lorsqu'ils surviennent à l'occasion de manifestations ou de grèves, il s'agit d'un problème pour les autorités administratives et la police. C'est à elles qu'il appartient de maintenir et de rétablir l'ordre.

Lors d'un incident de sûreté, un attentat ou une catastrophe les services de sûreté peuvent être confrontés à une masse de gens sous une pression psychologique importante et poussée par l'instinct de conservation.

Des rassemblements de personnes peuvent se former sans raison apparente parce, par hasard, à un moment donné un grand nombre d'individus se trouvent en un endroit donné. Si, ce grand nombre de personnes n'a que des objectifs individuels, il ne s'agit pas d'une foule. Une foule prend naissance lorsque ce grand nombre de personnes poursuit le même but. Ce dernier peut varier en fonction des circonstances.

Une foule se crée une identité et va se conduire autrement que l'individu. La foule se conduit comme un enfant naïf, il lui faut un leader. Ce sera l'occasion pour certains tribuns de prendre la foule en main, la manipuler et l'envoyer dans la direction qu'ils souhaitent. Pour l'individu, la foule joue le rôle de refuge psychologique, d'abri qui permet d'éluder la responsabilité personnelle. Cette dernière et les décisions sont abandonnées au groupe. Le groupe suit son leader.

Un groupe est également sensible aux suggestions de personnalités dominantes. Une foule ne réagit qu'à des signaux clairs, au leader ou à la masse elle-même. Elle ne supporte aucun doute, ne souhaite pas faire de choix.

L'hystérie de la foule est un phénomène qui existe et peut conduire à des situations tout à fait délirantes. Nous pouvons trouver dans l'histoire toute une série d'exemples allant de la chasse aux sorcières jusqu'au suicide de masse dans des sectes religieuses. A ce moment, les individus ne raisonnent plus logiquement face aux faits ou aux situations mais réagissent automatiquement et suivent le groupe. Dans ces circonstances, une foule déchaînée est semblable à un animal sauvage. Les principes moraux ou éthiques sont balayés par le but commun de la foule. Ce qui doit se passer pour atteindre ce but n'a aucune espèce d'importance, le but doit être atteint à tout prix, même s'il faut renverser ou piétiner d'autres personnes.

## **Techniques d'intervention**

### **Généralités**

Des principes de base il est possible de distiller les éléments qui doivent présider aux techniques d'intervention.

Veillez, en situation de crise, à prendre directement la direction des opérations. Ne laissez pas la foule se choisir un leader. Pour conduire la foule, envoyez toujours des signaux clairs, indiquez la direction à suivre.

### **Directives pratiques**

- A long terme:
  - rédigez des plans d'urgence : plans d'évacuation, plans catastrophe, plans pour des situations particulières (attentat à la bombe, prise d'otages) ;
  - désignez des responsables ;
  - prenez des dispositions pour les transmissions ;
  - faites exécuter les travaux préparatoires indispensables (faites dégager les voies d'évacuation, signalisation, procédures...) ;
  - prévoyez le matériel indispensable (mégaphones,...) ;
  - donnez les formations nécessaires;
  - faites faire des exercices et répéter les drills ;
  - contrôlez régulièrement la préparation.
  
- Pendant la situation de crise
  - Gestion de crise
    - o Agissez avec rapidité, résolument et efficacement. En situation de crise ce n'est plus le moment d'hésiter, il faut décider. Plus la réaction sera rapide, plus l'efficacité sera grande.
    - o Analysez en permanence l'évolution de la situation, anticipez, n'agissez pas uniquement de façon réactive mais aussi de façon proactive.
    - o Donnez directement la direction de la foule à un membre de votre personnel et communiquez votre décision à la masse par exemple au moyen d'un haut parleur où vous annoncerez : « suivez les indications du responsable de la sûreté qui porte le casque rouge».
  - Pour ce qui concerne la conduite sur le terrain
    - o Prenez la direction des opérations et faites le bien comprendre. Si malgré tout un leader naturel semble se dégager de la foule vous avez le choix, ou vous le récupérez pour vos propres objectifs et vous lui donnez une mission ou vous l'isolez et veillez à ce qu'il ne puisse entrer en contact avec la foule.
    - o Ne parlez pas à la cantonade mais réagissez toujours à l'encontre d'individus. Si quelqu'un se conduit d'une manière non adéquate ou non souhaitée, faites lui la remarque de façon à ce que chacun l'entende. Quant à vous, donnez l'exemple là où c'est nécessaire.

- Techniques pratiques
  - o Pour barrer certains accès, utilisez des barrières que vous ferez surveiller par du personnel de sûreté du côté opposé à celui de la foule. Vous veillerez à ce que les extrémités des barrières s'appuient sur un obstacle (mur, clôture) de façon à ce qu'elles ne puissent pas être contournées. La foule sera conduite en la précédant et en la poussant à l'arrière. On veillera à canaliser des deux côtés l'accès à interdire au moyen de barrières, en fermant les portes, en engageant du personnel et en guidant la foule dans la bonne direction.

#### Importance de bonnes communications en situation de crise

En situation de crise les communications se révèlent d'une importance primordiale. Pour cette raison, il importera de contrôler régulièrement le bon fonctionnement des communications radio et de veiller à ce que le matériel soit testé et bien entretenu. Les liaisons avec les navires entrants, avec le personnel de sûreté, les liaisons téléphoniques avec la direction, l'état-major de crise, les services de secours doivent pouvoir fonctionner parfaitement et en tout temps. En cas de panne, la liaison doit immédiatement être rétablie à l'aide de moyens de secours.

Il ne sera pas perdu de vue que les communications radio peuvent toujours faire l'objet d'une écoute par l'adversaire. Pour limiter ce risque, l'usage d'une bonne procédure radio, telle qu'elle a été explicitée dans le cours, sera appliqué.

**MODULE 8 : Actions de Sûreté de l'Installation Portuaire**  
**(1 heure)**

Les recommandations pertinentes sont énoncées dans les paragraphes 15, 16 et 18

#### 8.1. Actions requises par différents niveaux de sûreté

- énumère les trois niveaux de sûreté et les actions requises pour chaque niveau.

#### **Mise en place du niveau de sûreté**

“Niveau de sûreté” désigne la qualification du degré du risque qu’un incident ou une tentative d’incident de sûreté se produise.

#### **Règle 3 : Obligations des Gouvernements contractants en matière de sûreté**

1 Les Administrations doivent établir des niveaux de sûreté et veiller à ce que les renseignements concernant ces niveaux soient fournis aux navires autorisés à battre leur pavillon. Lorsque des changements sont introduits, les renseignements concernant les niveaux de sûreté doivent être mis à jour lorsque les circonstances l’exigent.

2 Les Gouvernements contractants doivent établir des niveaux de sûreté et veiller à ce que les renseignements concernant ces niveaux soient fournis aux installations portuaires situées sur leur territoire ainsi qu’aux navires avant leur arrivée ou pendant leur séjour dans un port situé sur leur territoire. Lorsque des changements sont introduits, les renseignements concernant les niveaux de sûreté doivent être mis à jour lorsque les circonstances l’exigent.

#### **Règle 7 : Menaces contre les navires**

1 Les Gouvernements contractants doivent établir des niveaux de sûreté et veiller à ce que les renseignements sur les niveaux de sûreté soient communiqués aux navires exploités dans leur mer territoriale ou ayant fait part de leur intention d’entrer dans leur mer territoriale.

2 Les Gouvernements contractants doivent fournir un point de contact par l’intermédiaire duquel ces navires peuvent solliciter des conseils ou une assistance et auxquels ils peuvent signaler tout problème de sûreté que pourraient susciter d’autres navires, mouvements ou communications.

3 Lorsqu’un risque d’attaque a été déterminé, le Gouvernement contractant intéressé doit informer les navires concernés et leur Administration :

- .1 du niveau de sûreté actuel;
- .2 de toutes mesures de sûreté qui devraient être mises en place par les navires concernés pour se protéger contre l’attaque, conformément aux dispositions de la partie A du Code ISPS; et
- .3 des mesures de sûreté que l’État côtier a décidé de mettre en place, lorsqu’il y a lieu.

## 14. SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

- 14.1 Une installation portuaire est tenue de prendre des mesures correspondant aux niveaux de sûreté établis par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel elle est située. Les mesures et procédures de sûreté doivent être appliquées dans l'installation portuaire de manière à entraîner le minimum de perturbations ou de retards pour les passagers, le navire, le personnel du navire et les visiteurs, les marchandises et les services.
- 14.2 Au niveau de sûreté 1, les activités suivantes doivent être exécutées par le biais de mesures appropriées dans toutes les installations portuaires, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code, en vue d'identifier et de prendre des mesures de sauvegarde contre les incidents de sûreté :
- .1 veiller à l'exécution de toutes les tâches liées à la sûreté de l'installation portuaire;
  - .2 contrôler l'accès à l'installation portuaire;
  - .3 surveiller l'installation portuaire, y compris la ou les zones de mouillage et d'amarrage;
  - .4 surveiller les zones d'accès restreint pour vérifier que seules les personnes autorisées y ont accès;
  - .5 superviser la manutention de la cargaison;
  - .6 superviser la manutention des provisions de bord; et
  - .7 veiller à ce que le système de communication de sûreté soit rapidement disponible.
- 14.3 Au niveau de sûreté 2, les mesures de protection additionnelles spécifiées dans le plan de sûreté de l'installation portuaire doivent être mises en œuvre pour chacune des activités décrites dans la section 14.2, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 14.4 Au niveau de sûreté 3, les autres mesures spéciales de protection spécifiées dans le plan de sûreté de l'installation portuaire doivent être mises en œuvre pour chacune des activités décrites dans la section 14.2, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du présent Code.
- 14.4.1 En outre, au niveau de sûreté 3, les installations portuaires sont tenues de suivre et d'exécuter toutes consignes de sûreté spécifiées par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située.
- 14.5 Lorsqu'un agent de sûreté de l'installation portuaire est informé qu'un navire a des difficultés à satisfaire aux prescriptions du chapitre XI-2 ou de la présente partie du Code ou à mettre en œuvre les mesures et procédures appropriées décrites dans le plan de sûreté du navire, et dans le cas du niveau de sûreté 3, à la suite de toutes consignes de sûreté données par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située, l'agent de sûreté de l'installation portuaire et l'agent de sûreté du navire doivent rester en liaison et doivent coordonner les mesures appropriées.
- 14.6 Lorsqu'un agent de sûreté de l'installation portuaire est informé qu'un navire applique un niveau de sûreté supérieur à celui de l'installation portuaire, cet agent le notifie à l'autorité compétente, se met en rapport avec l'agent de sûreté du navire et coordonne les mesures appropriées, si nécessaire.

## 8.2. Interface navire/port.

« *Interface navire/port* » désigne les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes, de marchandises, ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire.

## **Navires projetant de s'arrêter dans un port d'un autre gouvernement contractant.** **Règle 9 Mesures liées au contrôle et au respect des dispositions**

### 1 Contrôle des navires au port

- 1.1 Aux fins du présent chapitre, tout navire auquel le présent chapitre s'applique est soumis à un contrôle, lorsqu'il se trouve dans un port d'un autre Gouvernement contractant, par des fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement, lesquels peuvent être les mêmes fonctionnaires que ceux qui sont chargés d'exécuter les fonctions décrites à la règle I/19. Un tel contrôle doit se limiter à vérifier la présence à bord d'un certificat international de sûreté du navire ou d'un certificat international provisoire de sûreté du navire en cours de validité, délivré en vertu des dispositions du Code ISPS (le Certificat), lequel, s'il est valable, doit être accepté sauf s'il existe des raisons sérieuses de penser que le navire ne satisfait pas aux prescriptions du présent chapitre ou de la partie A du Code ISPS.
- 1.2 S'il existe de telles raisons, ou lorsqu'un certificat valable n'est pas présenté alors qu'il est exigé, les fonctionnaires dûment autorisés par le Gouvernement contractant doivent imposer une ou plusieurs des mesures de contrôle à l'égard du navire en question prévues au paragraphe 1.3. Toute mesure ainsi imposée doit être proportionnée, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS.
- 1.3 Ces mesures de contrôle consistent à inspecter le navire, à retarder ou retenir le navire, à restreindre les opérations, y compris le déplacement dans le port, ou à expulser le navire du port. De telles mesures de contrôle peuvent comprendre en supplément ou à titre de rechange d'autres mesures administratives ou correctives de moindre portée.

### 2 Navires ayant l'intention d'entrer dans un port d'un autre Gouvernement contractant

- 2.1 Aux fins du présent chapitre, un Gouvernement contractant peut exiger que les navires ayant l'intention d'entrer dans ses ports fournissent aux fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement, afin de s'assurer qu'ils satisfont aux dispositions du présent chapitre avant leur entrée dans un port dans le but d'éviter d'avoir à imposer des mesures de contrôle ou prendre des dispositions, les renseignements ci-après concernant :
  - .1 le fait que le navire possède un certificat en cours de validité et le nom de l'autorité ayant délivré ce certificat;

- .2 le niveau de sûreté auquel le navire est actuellement exploité;
- .3 le niveau de sûreté auquel le navire a été exploité dans un port précédent quelconque où il s'est livré à une activité d'interface navire/port au cours de la période spécifiée au paragraphe 2.3;
- .4 les mesures de sûreté spéciales ou additionnelles qui ont été prises par le navire dans un port précédent quelconque où il s'est livré à une activité d'interface navire/port au cours de la période spécifiée au paragraphe 2.3;
- .5 le maintien de procédures appropriées de sûreté du navire pendant toute activité de navire à navire menée au cours de la période spécifiée au paragraphe 2.3; ou
- .6 d'autres renseignements pratiques relatifs à la sûreté (à l'exception des renseignements détaillés concernant le plan de sûreté du navire), compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS.

Si le Gouvernement contractant en fait la demande, le navire ou la compagnie doit fournir une confirmation, jugée acceptable par ce Gouvernement contractant, des renseignements prescrits ci-dessus.

- 2.2 Tout navire auquel le présent chapitre s'applique qui a l'intention d'entrer dans le port d'un autre Gouvernement contractant doit fournir les renseignements énumérés au paragraphe 2.1 aux fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement qui en font la demande. Le capitaine peut refuser de fournir de tels renseignements étant entendu que ce refus peut entraîner le refus d'entrée au port.
- 2.3 Le navire doit conserver un dossier des renseignements visés au paragraphe 2.1 pour la période couvrant les 10 dernières escales dans des installations portuaires.
- 2.4 Si, après avoir reçu les renseignements énumérés au paragraphe 2.1, les fonctionnaires dûment autorisés par le Gouvernement contractant du port dans lequel le navire a l'intention d'entrer ont des raisons sérieuses de penser que le navire ne respecte pas les prescriptions du présent chapitre ou de la partie A du Code ISPS, ces fonctionnaires doivent chercher à établir une communication avec le navire et entre le navire et l'Administration afin de rectifier la non-conformité. Si une telle communication n'entraîne pas de rectification, ou si ces fonctionnaires ont par ailleurs des raisons sérieuses de penser que le navire ne respecte pas les prescriptions du présent chapitre ou de la partie A du Code ISPS, ils peuvent prendre à l'égard du navire les dispositions prévues au paragraphe 2.5. De telles dispositions doivent être proportionnées, compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS.
- 2.5 Ces dispositions sont les suivantes :
  - .1 obligation de rectifier la non-conformité;
  - .2 obligation imposée au navire de se rendre à un endroit spécifié dans les eaux territoriales ou les eaux intérieures de ce gouvernement contractant;
  - .3 inspection du navire, lorsque celui-ci se trouve dans la mer territoriale du Gouvernement contractant dans le port duquel il a l'intention d'entrer; ou
  - .4 refus d'entrée au port.

Avant de prendre de telles dispositions, le Gouvernement contractant doit informer le navire de ses intentions. Lorsqu'il a connaissance de ces renseignements, le capitaine peut changer d'avis et décider de ne plus entrer au port. Dans ce cas, la présente règle ne s'applique pas.

### 3 Dispositions supplémentaires

#### 3.1 Dans le cas où :

- .1 une mesure de contrôle, autre qu'une mesure administrative ou corrective de moindre portée, visée au paragraphe 1.3, est imposée, ou
- .2 l'une quelconque des dispositions visées au paragraphe 2.5 est prise, un fonctionnaire dûment autorisé par le Gouvernement contractant doit en informer immédiatement par écrit l'Administration en spécifiant les mesures de contrôle qui ont été imposées ou les dispositions qui ont été prises ainsi que leurs motifs. Le Gouvernement contractant qui impose les mesures de contrôle ou prend des dispositions doit également notifier à l'organisme de sûreté reconnu qui a délivré le Certificat au navire concerné ainsi qu'à l'Organisation que de telles mesures de contrôle ont été imposées ou de telles dispositions prises.

3.2 Lorsque l'entrée au port est refusée ou que le navire est expulsé du port, les autorités de l'État du port devraient communiquer les faits pertinents aux autorités de l'État des ports d'escale suivants pertinents, s'ils sont connus, ainsi qu'aux autorités de tout autre État côtier pertinent, en tenant compte des directives que doit élaborer l'Organisation. Le caractère confidentiel et la protection des renseignements communiqués doivent être garantis.

3.3 Le refus d'entrée au port, en vertu des paragraphes 2.4 et 2.5, ou l'expulsion du port, en vertu des paragraphes 1.1 à 1.3, ne doivent être imposés que lorsque les fonctionnaires dûment autorisés par le Gouvernement contractant ont des raisons sérieuses de penser que le navire constitue une menace immédiate pour la sûreté ou la sécurité des personnes ou des navires ou autres biens et qu'il n'existe pas d'autres moyens appropriés d'éliminer cette menace.

3.4 Les mesures de contrôle visées au paragraphe 1.3 et les dispositions visées au paragraphe 2.5 ne doivent être imposées, en vertu de la présente règle, qu'en attendant que la non-conformité les ayant entraînées ait été rectifiée de manière jugée satisfaisante par le Gouvernement contractant, compte tenu des mesures proposées par le navire ou l'Administration, le cas échéant.

3.5 Lorsque les Gouvernements contractants exercent un contrôle en vertu du paragraphe 1 ou prennent des dispositions en vertu du paragraphe 2 :

- .1 tout doit être mis en œuvre pour éviter qu'un navire soit indûment retenu ou retardé. Si un navire a été indûment retenu, ou retardé, par suite de l'exercice de ce contrôle, il a droit à réparation pour les pertes ou préjudices subis; et
- .2 l'accès nécessaire au navire ne doit pas être empêché dans des cas d'urgence ou pour des raisons humanitaires et aux fins de la sûreté.

### **8.3. Utilisation de la Déclaration de Sûreté**

« Déclaration de sûreté » désigne un accord conclu entre un navire et soit une installation portuaire soit un autre navire avec laquelle ou lequel une interface se produit et spécifiant les mesures de sûreté que chacun appliquera.

#### **5. DÉCLARATION DE SÛRETÉ**

5.1 Les Gouvernements contractants doivent déterminer quand une déclaration de sûreté est requise, en évaluant le risque qu'une interface navire/port ou une activité de navire à navire présente pour les personnes, les biens ou l'environnement.

5.2 Un navire peut demander qu'une déclaration de sûreté soit remplie lorsque :

- .1 le navire est exploité à un niveau de sûreté supérieur à celui de l'installation portuaire ou d'un autre navire avec lequel il y a interface;
- .2 il existe un accord entre les Gouvernements contractants au sujet d'une déclaration de sûreté visant certains voyages internationaux ou navires spécifiques effectuant de tels voyages;
- .3 il y a eu une menace pour la sûreté ou un incident de sûreté mettant en cause le navire ou l'installation portuaire, selon le cas;
- .4 le navire se trouve dans un port qui n'est pas tenu d'avoir ou de mettre en œuvre un plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé; ou
- .5 le navire exerce des activités de navire à navire avec un autre navire qui n'est pas tenu d'avoir et de mettre en œuvre un plan de sûreté du navire approuvé.

5.3 L'installation portuaire ou le ou les navires, selon le cas, doivent accuser réception des demandes de déclaration de sûreté pertinentes faites en vertu de la présente section.

5.4 La déclaration de sûreté doit être remplie par :

- .1 le capitaine ou l'agent de sûreté du navire pour le compte du ou des navire(s); et, s'il y a lieu,
- .2 l'agent de sûreté de l'installation portuaire ou, si le Gouvernement contractant en décide autrement, une autre entité responsable de la sûreté à terre, pour le compte de l'installation portuaire.

5.5 La déclaration de sûreté doit indiquer les mesures de sûreté requises qui pourraient être partagées entre une installation portuaire et un navire ou entre des navires, ainsi que la responsabilité de chacun.

5.6 Les Gouvernements contractants doivent spécifier, compte tenu des dispositions de la règle XI-2/9.2.3, la durée minimale pendant laquelle les déclarations de sûreté doivent être conservées par les installations portuaires situées sur leur territoire.

Les Administrations doivent spécifier, compte tenu des dispositions de la règle XI-2/9.2.3, la durée minimale pendant laquelle les déclarations de sûreté doivent être conservées par les navires autorisés à battre leur pavillon.

## 5. DÉCLARATION DE SÛRETÉ

### Généralités

5.1 Une déclaration de sûreté (DoS) devrait être remplie lorsque le Gouvernement contractant de l'installation port

5.1.1 L'indication qu'une déclaration de sûreté est nécessaire peut être donnée par les résultats de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire (PFSA) et les raisons et circonstances qui exigent l'établissement d'une déclaration de sûreté devraient être mentionnées dans le plan de sûreté de l'installation portuaire (PFSP).

5.1.2 L'indication qu'une déclaration de sûreté est nécessaire peut être donnée par une Administration pour les navires autorisés à battre son pavillon et à la suite de l'évaluation de la sûreté du navire et devrait être mentionnée dans le plan de sûreté du navire.

5.2 Il est probable qu'une déclaration de sûreté sera demandée aux niveaux de sûreté les plus élevés, quand un navire a un niveau de sûreté supérieur à celui de l'installation portuaire ou d'un autre navire avec lequel il y a interface et pour les activités d'interface navire/port ou navire/navire qui présentent un risque accru pour les personnes, les biens ou l'environnement, pour des raisons qui tiennent au navire en question, y compris sa cargaison ou ses passagers, ou aux circonstances dans l'installation portuaire, ou une combinaison de ces facteurs.

5.2.1 Lorsqu'un navire ou une Administration, au nom des navires autorisés à battre son pavillon, demande qu'une déclaration de sûreté soit remplie, l'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO) ou l'agent de sûreté du navire (SSO) devrait prendre acte de cette demande et étudier les mesures de sûreté appropriées.

5.3 Un PFSO peut aussi demander une déclaration de sûreté avant des activités d'interface navire/port qui ont été identifiées dans la PFSA approuvée comme posant un problème particulier. Il peut s'agir, par exemple, de l'embarquement ou du débarquement de passagers et du transfert, du chargement ou du déchargement de marchandises dangereuses ou de substances potentiellement dangereuses. La PFSA peut aussi signaler les installations situées dans des zones à forte densité de population ou à proximité de ces zones, ou encore les opérations ayant un effet économique important qui justifient l'établissement d'une déclaration de sûreté.

5.4 Une déclaration de sûreté a essentiellement pour objet de s'assurer que le navire et l'installation portuaire ou d'autres navires avec lesquels il y a interface parviennent à un accord sur les mesures de sûreté qu'ils prendront chacun de leur côté conformément aux dispositions de leurs plans de sûreté approuvés respectifs.

5.4.1 La déclaration de sûreté convenue devrait être signée et datée à la fois par l'installation portuaire et le(s) navire(s) intéressé(s), pour indiquer qu'il est satisfait au chapitre XI-2 et à la partie A du présent Code et devrait indiquer sa période de validité, le ou les niveaux de sûreté pertinents, ainsi que les coordonnées des points de contact pertinents.

5.4.2 Un changement du niveau de sûreté peut obliger à réviser la déclaration de sûreté ou à en remplir une nouvelle.

5.5 La déclaration de sûreté devrait être établie en anglais, en espagnol ou en français ou dans une langue comprise à la fois de l'installation portuaire et du ou des navires intéressé(s).

5.6 Un modèle de déclaration de sûreté figure à l'appendice 1 à la présente partie du Code. Ce modèle doit être utilisé pour établir une déclaration de sûreté entre un navire et une installation portuaire. Si la déclaration de sûreté doit être établie entre deux navires, ce modèle doit être ajusté en conséquence.

**Modèle de déclaration de sûreté entre un navire et une installation portuaire<sup>5</sup>****Déclaration de sûreté**

Nom du navire :	
Port d'immatriculation :	
Numéro OMI :	

Nom de l'installation portuaire :

*La présente Déclaration de sûreté est valable du .....au....., pour les activités ci-après*

*(liste et description des activités)*

*aux niveaux de sûreté ci-après*

Niveau(x) de sûreté établi(s) pour le navire :

Niveau(x) de sûreté établi(s) pour l'installation portuaire :

*L'installation portuaire et le navire conviennent des mesures et des responsabilités ci-après en matière de sûreté pour garantir le respect des prescriptions de la partie A du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.*

Activité	La mention SSO ou PFSO dans ces colonnes indique que l'activité doit être exécutée, conformément au plan pertinent approuvé, par	
	L'installation portuaire	Le navire
Exécution de toutes les tâches liées à la sûreté		
Surveillance des zones d'accès restreint pour veiller à ce que seul le personnel autorisé y ait accès		
Contrôle de l'accès à l'installation portuaire		
Contrôle de l'accès au navire		
Surveillance de l'installation portuaire, y compris les zones d'amarrage et les zones autour du navire		
Surveillance du navire, y compris les zones d'amarrage et les zones autour du navire		
Manutention de la cargaison		
Livraison des provisions de bord		
Manutention des bagages non accompagnés		
Contrôle de l'embarquement des personnes et de leurs effets		
Disponibilité rapide des systèmes de communications de sûreté entre le navire et l'installation portuaire		

<sup>5</sup> Le présent modèle de déclaration de sûreté doit être utilisé pour établir une déclaration de sûreté entre un navire et une installation portuaire. Si la déclaration de sûreté doit être établie entre deux navires, le présent modèle doit être ajusté en conséquence.

*Les signataires du présent accord certifient que les mesures et arrangements en matière de sûreté dont l'installation portuaire et le navire seront chargés pendant les activités spécifiées satisfont aux dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du Code, qui seront appliquées conformément aux dispositions déjà indiquées dans leur plan approuvé ou aux arrangements spécifiques convenus qui figurent dans l'annexe jointe.*

Fait à .....le .....

Signature pour le compte et au nom	
de l'installation portuaire :	du navire :

<i>(Signature de l'agent de sûreté de l'installation portuaire)</i>	<i>(Signature du capitaine ou de l'agent de sûreté du navire)</i>
Nom et titre de la personne qui a apposé sa signature	
Nom :	Nom :
Titre :	Titre :

Coordonnées (à remplir selon qu'il convient) (indiquer les numéros de téléphone, les voies ou les fréquences radioélectriques à utiliser)	
pour l'installation portuaire :	pour le navire :
Installation portuaire	Capitaine
Agent de sûreté de l'installation portuaire	Agent de sûreté du navire
	Compagnie
	Agent de sûreté de la compagnie

#### **8.4. Implémentation des procédures de sûreté**

- énumère les mesures et procédures de sûreté aux trois niveaux de sûreté requise pour garantir l'exécution de tous les devoirs de sûreté de l'installation
- contrôle l'accès à l'installation
- contrôle l'embarcation des personnes et de leurs effets à bord
- contrôle les zones restreintes pour n'autoriser l'accès qu'aux personnes autorisées
- contrôle le traitement de la cargaison et la livraison des provisions du navire
- assure l'examen des bagages non accompagnés et
- contrôle la sûreté de l'installation portuaire et de ses alentours

#### **Organisation et exécution de tâches sécuritaires dans l'installation portuaire**

*Sauf les instructions de l'article 16.3, le PSP doit avoir fixé les points suivants, relatifs à tous les niveaux de sûreté :*

- le rôle et la structure de l'organisation sécuritaire de l'installation portuaire ;
- les tâches et responsabilités, ainsi que les conditions de formation de tout le personnel de l'installation portuaire à mission de protection et les mesures d'exécution nécessaires à une estimation de leur efficacité individuelle ;
- les connexions de l'organisation sécuritaire de l'installation portuaire avec d'autres autorités locales ou nationales à mission de protection ;
- les systèmes de communication fournis pour permettre une communication effective et ininterrompue entre le personnel de sûreté de l'installation portuaire, les navires dans le port, et, si applicable, les autorités nationales ou locales à mission de protection ;
- les procédures ou mesures de précaution utilisées pour conserver à tout moment une telle communication ininterrompue ;
- les procédures et pratiques de protection des informations sensibles relatives à la sûreté enregistrées sur papier ou format électronique ;
- les procédures d'estimation de l'efficacité permanente des mesures et procédures de sûreté et des appareils de protection, en ce compris l'identification des réactions aux perturbations ou au fonctionnement défectueux des appareils ;
- les procédures qui permettent de fournir et d'estimer les rapports relatifs aux éventuels manquements ou problèmes de sûreté ;
- les procédures d'approvisionnement du navire ;
- les procédures d'entretien et d'actualisation de la documentation sur des produits et substances dangereux, et leur emplacement dans l'installation portuaire ;
- les moyens utilisés pour avertir et obtenir des services de patrouilles sur les berges et des équipes de recherche spécialisées, dans la recherche de bombes et les investigations sous-marines notamment ;
- les procédures d'assistance des chefs de la sûreté navale lors de la vérification d'identité de ceux qui désirent embarquer ; et
- les procédures utilisées pour faciliter l'autorisation de rester à quai pour les membres d'équipage ou les changements de personnel dans l'équipage, et également l'accès des visiteurs au navire, dont les représentants des organisations syndicales et de bien-être pour les marins.

**MODULE 9 : Préparation aux situations de crise,  
drills et exercices**

Plans d'urgenceGénéralités

L'établissement d'un plan catastrophe général applicable à toutes les situations de crise s'impose tant au niveau de l'entité concernée qu'au niveau de divers échelons administratifs (local, supra-local, national en fonction de l'ampleur de l'événement). Ce plan prévoit un maximum de procédures pour donner l'alerte, engager les services qui habituellement interviennent en pareilles circonstances, coordonner l'intervention des différentes disciplines et avertir les populations. Enfin, il est complété de directives spécifiques en fonction du type de situation :

<b>Plan catastrophe général</b>				
<b>Directives spécifiques</b>				
Inondations	Pollution	Catastrophe chimique	Accident nucléaire	.....

Procédure d'alerte

L'entité concernée, en l'occurrence la PF, met au point une procédure d'alerte permettant l'avertissement, dans les délais les meilleurs, des responsables locaux (dont le PFSO) et de la police qui se charge de la transmission des informations aux autorités responsables. Le PFSO ou son remplaçant préviennent aussitôt les services de sûreté et de secours de la PF appelés à intervenir.

Engagement des services d'intervention

Les plans catastrophe précisent de manière non équivoque la répartition des tâches entre les différents services d'intervention comprenant cinq disciplines :

- les opérations de secours ;
- l'assistance médicale et sanitaire ;
- la police des régions touchées ou menacées ;
- l'appui logistique ;
- l'information de la population.

Opérations de secours

Les opérations de secours sont en première instance de la compétence des pompiers.

Elles comprennent:

- la maîtrise de l'accident ou de la catastrophe (éteindre l'incendie, prendre les mesures pour empêcher l'extension des conséquences, sécuriser ou évacuer les produits dangereux, déterminer le périmètre de la zone avant l'arrivée de la police) ;
- la recherche et le sauvetage des personnes et des biens ;
- le colmatage des brèches et le renforcement des digues ;
- la réquisition de personnes ou de biens.

L'assistance médicale et sanitaire

Elle comprend:

- le rappel de personnel soignant (médecins et infirmiers) ;
- le tri des victimes, les premiers soins et l'établissement des fiches individuelles qui les accompagneront ;
- l'établissement d'un ou plusieurs postes de secours ;
- l'assistance matérielle et psychologique ;
- le rappel de moyens de transport pour les blessés ;

- l'évacuation des victimes ;
- l'aide à l'identification des cadavres ;
- les mesures et directives pour la décontamination ainsi que la surveillance de l'eau potable.

#### La police des régions touchées ou menacées

Les services de police sont compétents pour les matières suivantes :

- le maintien de l'ordre : ils veilleront à libérer et tenir à disposition les zones nécessaires aux opérations de secours, à l'assistance médicale et sanitaire ainsi qu'aux autres services indispensables ;
- la mise en place d'un périmètre d'isolation à l'intérieur duquel la circulation des services de secours peut se dérouler sans entraves. L'accès à cette zone sera refusé à toutes les personnes non autorisées ;
- l'organisation des règles de circulation à hauteur du périmètre d'isolation ;
- la réservation d'itinéraires et de zones de parking en dehors du périmètre d'isolation pour le transport des services de secours et les évacuations. Le périmètre d'isolation est donc la limite qui ne peut être franchie que par les personnes concernées ;
- l'assistance aux autres disciplines pour les transmissions, l'exécution d'escortes, l'assistance aux services de secours ;
- l'enquête judiciaire ;
- l'identification des victimes décédées.

#### L'appui logistique, travaux divers, assistance, transport

Ces missions reviennent principalement à la protection civile ou aux forces armées :

- assistance : renfort en personnel et matériel de secours aux services sur place ;
- logistique : fourniture de matériel de secours complémentaire, approvisionnement en nourriture et eau potable, aide à l'évacuation et installation d'un centre de coordination.

#### L'information de la population

En cas d'inondation, pollution, incident chimique ou catastrophe nucléaire, la population doit être informée via la TV ou la radio afin qu'elle prenne un certain nombre de mesures.

La police ou un autre service public peut également être chargée de cette mission d'alerte et devra à cet effet disposer de véhicules équipés de haut-parleurs.

#### Données générales applicables à tous les plans de secours

Chaque plan de secours doit prévoir les éléments ci-dessous, complétés et adaptés aux spécificités de la menace.

- La détermination de la source de l'incident potentiel, de la zone où existe un réel danger et de l'évaluation des risques d'aggravation.
- Le mode de déclenchement de l'alerte, l'information des services de secours, de la police, l'activation du système d'alerte.

- Le rassemblement des moyens nécessaires pour limiter le danger autant que faire ce peut et permettre l'arrivée des premiers secours.
- La mise en œuvre des procédures destinées à protéger le personnel, les biens et l'environnement. Si nécessaire, on prévoira l'évacuation du personnel superflu.
- Les précautions à prendre pour préserver les valeurs essentielles et garantir la continuité des activités principales.
- La mise en place d'un poste de commandement et d'un centre pour la gestion de l'information. On prévoira des listes de personnel et l'ouverture d'un carnet de campagne.
- - la mise en place des moyens de transmission (téléphone, radio,...), l'avertissement des responsables ainsi que ceux des entreprises voisines (y compris le personnel de sécurité (SSO, CSO).
- La prise de contact avec les services de secours, les services de police et les autorités concernées à partir du moment où elles arrivent sur les lieux. (la mission générale de chaque service de secours a été développée dans le chapitre « plans catastrophes »)).
- Le rappel si nécessaire de personnel supplémentaire comme des artisans, des techniciens.
- Les mesures sociales comme la relève du personnel engagé, les périodes de repos, le logement de fortune, les rations de secours ...
- Le suivi de la situation, le contrôle de l'efficacité de la circulation des informations et des recommandations, sans négliger l'aspect relations publiques.

En dehors de ces données il conviendra de développer des procédures adaptées à chaque menace.

#### Les plans d'évacuation

Chaque plan d'évacuation devra reprendre les éléments ci-dessous.:

Il devra déterminer la personne ou le service responsable pour décréter l'évacuation.

En principe ce sera la direction qui décidera de l'évacuation. Cette responsabilité peut toutefois être déléguée au responsable de la sécurité ou de la sûreté.

Une fois les autorités administratives sur place, cette responsabilité sera prise en charge suivant le cas par la police ou les pompiers.

En tout état de cause, la personne responsable au sein de l'entreprise doit être désignée sans ambiguïté. En l'absence d'une telle désignation, le danger est grand qu'au moment critique on assiste à des tergiversations.

Ce plan indiquera les responsables de l'exécution pratique

Il doit avoir, dans chaque entité, un responsable désigné. Il accompagnera l'évacuation de la zone dont il est responsable et prendra ou fera appliquer les mesures spécifiques qui peuvent varier en fonction de la zone ou de l'incident. Ainsi, un incident peut nécessiter l'ouverture de toutes les fenêtres et un autre la mesure contraire. Cette personne sera responsable de l'évacuation complète ; elle devra donc contrôler les toilettes et tous les autres endroits où du personnel peut se trouver. Elle contrôlera aussi la sécurité des voies

d'évacuation, ce qui ne signifie pour autant pas qu'elle parcoure l'ensemble de l'itinéraire ; il s'agit d'un contrôle rapide et superficiel

Il déterminera comment se fera la diffusion de l'ordre d'évacuation.

Le responsable d'une entité et tout le personnel doivent connaître sans équivoque possible la façon dont l'ordre d'évacuation sera communiqué. Ce peut être une sirène, une communication par le système d'appel général, un appel de téléphonie pour le responsable de l'entité...

Le plan reprendra les mesures à prendre en cas d'évacuation.

Ces mesures varieront en fonction de la nature de l'incident. En cas d'incendie on demandera de garder les fenêtres fermées afin de ne pas attiser le feu par des courants d'air. S'il s'agit d'une alerte à la bombe, on fera exactement le contraire pour créer un chemin au souffle provoqué au moment de l'explosion. Pour un incendie on demandera de fermer les portes et les armoires ; s'il s'agit d'une alerte à la bombe on demandera de laisser tout ouvert, de façon à faciliter le contrôle.

Il prévoira des itinéraires d'évacuation sur le terrain de la zone portuaire et dans les bâtiments.

Les voies d'évacuation doivent être suffisamment larges pour permettre aux membres du personnel de quitter la zone dangereuse, en groupe, en un minimum de temps. Il faut éviter qu'en parcourant ces chemins, le personnel soit confronté à de nouvelles menaces. C'est ainsi qu'en plein air on évitera les endroits où se trouvent des citernes de gaz et dans les bâtiments, celles du mazout de chauffage. On veillera à ce que les trajets d'évacuation soient libres d'obstacles afin d'éviter des chutes ou des blessures et qu'il ne s'y trouve pas d'objets ou de situations rendant possible la dissimulation d'une bombe (poubelles, photocopieuses...)

Le plan indiquera la signalisation à apporter aux voies d'évacuation.

Les chemins d'évacuation doivent être clairement signalés. Les indications doivent être apposées de façon visible et indiquer la direction à suivre.

Des zones de rassemblement (sûres) seront prévues

Ces zones doivent offrir, aux personnes évacuées, une protection contre les différentes menaces. S'il s'agit d'une alerte à la bombe, un parking rempli de véhicules personnels n'est pas a priori l'endroit indiqué. Une zone de rassemblement à proximité d'un réservoir de gaz paraît tout aussi peu indiquée en cas d'incendie. Afin de garantir le caractère sécuritaire de ces zones, il y aura lieu de les inspecter régulièrement.

Les mesures à prendre après l'évacuation.

Après l'évacuation, il sera important de contrôler si l'ensemble du personnel a été évacué et si personne n'est resté en arrière. Les blessés seront comptabilisés, les premiers soins donnés et ils seront remis aux services de secours. Le personnel nécessaire à la continuation des activités sera rassemblé ; la situation au plan de la sécurité et de la sûreté sera évaluée avant la reprise de tout ou partie des activités.

### Mesures d'urgence en cas d'incendie

#### L'alerte

Lors de la découverte d'un incendie, l'alerte doit être donnée immédiatement aux responsables des services de sûreté ou de sécurité de l'installation portuaire qui s'occuperont du déroulement subséquent des procédures. S'il n'est pas possible ou s'il est difficile de

contacter l'un de ces deux responsables, il sera fait immédiatement appel aux pompiers. Il conviendra de ne pas omettre ensuite de prévenir les services de la PF.

Les services responsables de la lutte contre l'incendie déclencheront l'alerte incendie pour le personnel et la zone portuaire concernés. Cette alerte peut être donnée par l'intermédiaire d'une sirène, d'un système de hauts parleurs ou de tout autre moyen permettant de contacter simultanément un maximum de personnel.

#### La lutte contre le feu

Si possible, le personnel directement concerné peut tenter de lutter immédiatement contre le feu avec les moyens disponibles (lances d'incendie, extincteurs).

Si des responsables pour la lutte contre l'incendie ont été désignés, il sera fait appel à eux pour une première attaque du foyer (ils peuvent par exemple indiquer leur qualité en plaçant un insigne de pompier sur la porte de leur bureau). La première attaque du foyer peut s'avérer fort importante pour la suite des opérations mais, elle ne doit pas mettre le personnel en danger. Il sera tenu compte des dégagements de fumées qui peuvent rapidement conduire à des asphyxies. Une première tentative rapide est donc possible mais devra être interrompue à temps.

##### 9.1.2.2.3. Premières réactions lors de la réception de l'alerte

Les activités sont immédiatement interrompues et les fenêtres fermées. Chacun rassemble, sans perdre de temps, ses effets personnels et quitte le bureau en fermant la porte derrière lui. (pas à clé). Les directives du personnel responsable de l'évacuation seront alors suivies.

#### L'évacuation

Chacun suit les indications du responsable et en son absence celles des pictogrammes. Lorsqu'il existe une possibilité de choix, on préférera toujours le chemin d'évacuation le plus court.

Les ascenseurs ne seront pas utilisés en cas d'alerte incendie, le courant pourrait être coupé et les fuyards bloqués dans la cabine. D'autre part, les cages d'ascenseur constituent des cheminées dans lesquelles le feu et la fumée peuvent s'engouffrer.

Faire demi-tour est interdit et très dangereux car la situation peut évoluer en quelques minutes avec une telle rapidité que toute fuite deviendra impossible.

Une fois hors du bâtiment ou de la zone dangereuse, il y a aura lieu de se rendre le plus rapidement possible à la zone de rassemblement et de s'annoncer au responsable.

#### Tâches du personnel de sûreté

L'endroit de l'incendie sera isolé et les mesures seront prises afin que les services de secours puissent y accéder facilement.

Les plans des bâtiments et autres endroits où le feu a éclaté, seront tenus à disposition des services de secours. Un poste de commandement sera établi ; pour ce faire l'aide des services de police, chargés de l'enquête, peut être sollicitée.

## Situation de crise

### Alertes à la bombe

#### Généralités

80% des entreprises sont un jour confrontées à une alerte à la bombe. Cette alerte peut trouver son origine dans le renvoi d'un membre du personnel, une grève, une blague ou d'autres raisons du même type. Même s'il s'agit clairement d'une fausse alerte et, s'il y a peu de chances qu'il s'agisse d'un attentat terroriste, il sera malgré tout nécessaire d'en identifier l'auteur. Chacun, pouvant être confronté ce type d'alerte, il est important de connaître et respecter les directives suivantes.

#### Menace d'un attentat à la bombe par téléphone

La personne qui reçoit la communication doit être convaincue de l'importance de son rôle tant dans l'évaluation de la menace que dans la prise des mesures de sûreté et la réussite de l'enquête subséquente.

Elle enclenchera, si possible, immédiatement, l'enregistrement automatique et, si d'autres personnes sont présentes, elle allumera le haut parleur de telle façon que chacun puisse entendre la communication et se préparer à passer en phase d'alerte.

Celui qui reçoit la communication utilisera le formulaire prévu à cet effet :

Il y enregistrera le moment exact de la réception, ce qui peut être d'une importance capitale lorsqu'une limite de temps est fixée avant l'explosion.

Le contenu de la conversation sera noté de façon exhaustive, y compris les fautes de syntaxe, de vocabulaire... Le type de liaison (ligne intérieure ou extérieure) sera mentionné.

Le préposé essaiera d'obtenir un maximum d'informations en rapport avec l'engin, l'endroit où il se trouve, le moment de l'explosion, les raisons de cet attentat....

Il veillera à rester calme et aimable. La communication sera prolongée autant que possible, par exemple en faisant répéter le message, en commettant des erreurs, en transférant à un autre correspondant...

La personne qui reçoit la communication devra se forger une idée sur son interlocuteur. (Certains malades mentaux donnent même leur nom). On lui demandera donc d'apporter une réponse à un ensemble de questions telles que l'identité de la personne, sa voix, son accent, la façon dont elle s'exprime, les bruits de fond. Dans la mesure du possible, le responsable sera prévenu pendant que se déroule la conversation.

La police sera avertie et le préposé au téléphone se tiendra à sa disposition. Les responsables décideront s'il y a lieu de passer ou pas à une fouille.

#### Menaces écrites d'attentat à la bombe

L'enveloppe et la lettre seront conservées dans un sac en plastic.

La lettre sera aussi peu manipulée que possible.

L'heure de réception de la missive sera notée ainsi que l'identité du courrier.

Le réceptionnaire se tiendra à la disposition de la police.

Les réactions subséquentes dépendront du contenu.

#### Découverte d'un engin suspect ou d'une « voiture piégée »

Les mesures règles devront être respectées.

- Ne pas y toucher
- Quitter aussi vite que possible l'endroit : l'IED peut être programmé pour exploser à un moment déterminé.
- Mémoriser le type, les dimensions, la localisation, l'emballage, la description de l'IED, s'il attaché à quelque chose, s'il y a un obstacle pour y parvenir ou d'autres situations dangereuses (conduite de gaz à proximité).

- Si possible placer un signe ou un écran autour de l'objet (ni dessus, ni contre).
- Si possible ouvrir les portes et les fenêtres.
- Prévenir la personne en charge de ce genre de situation.
- Avertir la police (101).
- Evacuer les environs à une distance de 200 m pour une voiture piégée et 100 m pour d'autres incidents.
- Ne pas effectuer de communications radio dans un rayon de 100m.
- Observer l'endroit à distance.

### Envois suspects

#### Envois remis par un courrier quelconque

Les envois ne seront pas acceptés sans identifier le courrier. En cas de doute quant au colis remis, il sera demandé au courrier de procéder lui-même à l'ouverture du paquet. Si la personne ne souhaite pas le faire, l'envoi sera refusé et le courrier sera prié de quitter les lieux avec son paquet. Dans ce cas, la police sera prévenue.

#### Envoi postal

Une série d'éléments peuvent faire penser à un envoi suspect : origine bizarre, écriture peu naturelle, absence d'adresse d'expéditeur, poids relativement important de l'envoi par rapport à ses dimensions, répartition inégale du poids, fils sortant de l'enveloppe ou perforations de celle-ci, odeur d'amendes amères ou de maspain, bruit métallique lorsqu'on manipule l'envoi, tâches de graisse sur l'enveloppe, épaisseur de la lettre, moment inhabituel de la remise...

Remarques importantes:

- l'épaisseur d'une lettre piégée mortelle peut être limitée à 5mm. Des lettres piégées destinées à créer la panique peuvent être aussi souple et avoir une épaisseur qui n'excède pratiquement pas celle d'une lettre ordinaire ;
- des lettres piégées pesant de 40 à 80 gr peuvent contenir des charges mortelles. Au-delà de 70 gr, elles peuvent tuer ;
- il ne faut JAMAIS plier un envoi suspect, le percer, l'ouvrir ou le mettre dans l'eau ;
- s'il doit être examiné par la police ou un service de déminage, le paquet sera déposé dans un endroit sécurisé ;
- une source lumineuse importante peut parfois permettre de voir au travers de l'envoi. Celui-ci peut aussi être placé sous un détecteur de métal en attendant la venue des démineurs. On veillera à utiliser un détecteur passif et pas un détecteur produisant un champ magnétique qui pourrait déclencher l'explosion. L'utilisation d'autres moyens de contrôle, comme un scanner, n'est pas conseillé.

#### Explosion d'une bombe

- La police sera avertie.
- Secours sera porté aux blessés avec l'aide que l'on trouvera sur place. On ne perdra toutefois pas de vue qu'une seconde bombe peut avoir été déposée. Dès lors, il conviendra de rester sur ses

gardes et de n'engager, à l'endroit de l'explosion, que le personnel strictement nécessaire.

- L'accès à l'endroit de l'explosion sera, dans la mesure du possible, interdit de même que l'utilisation de radios à proximité.
- Le personnel engagé sera au préalable briefé sur le fait qu'il ne peut toucher à rien, qu'il doit se tenir à la disposition des enquêteurs et leur remettre les vêtements portant des traces d'explosifs.
- Les petits feus ne présentant manifestement aucun danger ne seront pas éteints.

## Agression

### Description de la notion

Par agression, nous entendons le fait de se faire remettre des valeurs sous la menace d'armes.

### Mesures préventives

Afin de prévenir ce genre de mésaventures, les transactions en cash seront évitées et on veillera à avoir aussi peu de cash et de valeurs que possible en caisse. Si on ne peut l'éviter totalement, la perte sera toutefois limitée :

- les valeurs seront dispersées en différents endroits ;
- elles seront régulièrement emportées et remises aux transporteurs de fonds.
- il sera fait appel à des caisses sécurisées et des coffres munis de mécanismes de retardement ou de systèmes de blocage ;
- les systèmes de paiement électroniques seront généralisés.

### Si malgré ces précautions il se produit une agression

#### Réactions des personnes directement confrontées avec l'agression

Restez calme, soustrayez-vous si possible à la vue des agresseurs et mettez-vous en sécurité. Ne fuyez pas, vous risqueriez d'être abattu. Une personne qui fuit constitue une menace que l'agresseur voudra neutraliser.

S'il est impossible de disparaître sans être vu, conservez votre calme. Gare à un « profil bas », faites ce que l'on vous dit et dites ce que vous faites. Si vous n'exécutez pas ce que l'agresseur exige, il vous y forcera par la violence et vous serez, de toute façon, obligé de vous soumettre.

Hâtez-vous lentement ; laissez voir très clairement ce que vous faites, exécutez toutes les activités lentement. Ne mettez pas votre vie ou celle de vos collègues en danger par des comportements irréfléchis. Ne fixez pas les agresseurs et ne leur donnez pas l'impression que vous essayez de mémoriser leur description.

#### Réaction des autres personnes se trouvant dans les environs

- Restez calme, cachez vous et essayez d'avertir les personnes qui se dirigeraient vers le lieu de l'agression. N'intervenez surtout pas, cela vous mettrait, vous et vos collègues, en danger.
- Prévenez immédiatement la police et insistez sur le fait que l'agression est en cours ; donnez autant d'informations que possible sur les agresseurs, leur nombre, leur armement, le nombre d'otages ainsi que toute autre information utile. Restez près du téléphone et continuez à observer la situation sans vous faire voir.

#### Après l'agression

- Toutes les personnes qui auront été impliquées dans les événements se mettront immédiatement à la disposition des services de police. Protégez les indices éventuels (mégots de cigarettes, objets abandonnés par les agresseurs, traces de sang laissées par les auteurs, empreintes digitales...). Laissez les lieux dans l'état où ils se trouvaient lorsque les auteurs se sont retirés.
- Invitez les curieux à s'éloigner et isolez la zone.

## Prise d'otages

### Description de la notion

Par prise d'otages nous entendons le fait de maintenir illégalement, sous la menace d'armes et contre leur gré, des personnes, afin de se procurer un avantage quelconque.

La prise d'otages est une forme de violence fréquemment utilisée par les groupements terroristes. Elle peut être exécutée sur terre, dans l'installation portuaire, ou à bord d'un navire amarré. Dans ce dernier cas, elle peut devenir de la piraterie.

### Mesures à prendre

L'endroit où se déroule la prise d'otages sera isolé et chacun se trouvant dans l'installation portuaire sera mis au courant, si possible sans que les preneurs d'otages ne s'en aperçoivent. Ceci pourra se faire, par exemple, par téléphone. Ceux qui ne sont pas pris en otages seront invités à se cacher et à se mettre en sécurité.

La police sera prévenue le plus rapidement possible ; aucun contact ne sera pris avec les preneurs d'otages, ceci relève de la responsabilité de la police. On s'informerait cependant de la manière dont ce contact pourrait être réalisé et les mesures préparatoires seront entreprises.

Les voies d'accès seront gardées sous contrôle et les ascenseurs bloqués. Le nécessaire sera fait pour rassembler les plans et autres informations sur les bâtiments afin de les mettre à la disposition des services de police chargés de l'intervention.

Les navires à quai seront avertis et il leur sera demandé de relever toutes les échelles de coupée et de n'autoriser personne à se trouver sur le pont. Toutes les activités portuaires seront suspendues et on indiquera aux ouvriers l'endroit où ils doivent se rassembler. Les directives de la police, y compris celles d'évacuer tout ou partie de l'installation portuaire, seront strictement suivies.

## Drills de sûreté et exercices

### Objectif poursuivi

Dans des circonstances mettant des vies en danger et impliquant une énorme pression psychologique sur les exécutants, ces derniers devront pouvoir se raccrocher à leur expérience. Les drills et exercices doivent amener le personnel à poser toute une série d'actes, par réflexe, pratiquement sans réfléchir, comme lorsque l'on conduit une voiture. C'est de cette façon que l'on évitera de dramatiques erreurs qui peuvent déboucher sur des catastrophes. Pour acquérir ces aptitudes, il faut appliquer des drills.

Durant les exercices nous pourrions faire exécuter les missions les plus compliquées, demandant des réactions pondérées, des appréciations et des choix dans des délais très courts et amener ainsi le personnel à développer des automatismes de réflexion qui viendront à point dans les circonstances critiques.

### Les Drills

Les drills sont orientés vers l'exécution d'activités techniques et répétitives. Celles-ci peuvent inclure :

- l'alerte, en distinguer les différentes formes et réagir adéquatement ;
- la réception d'une alerte à la bombe par téléphone ;
- l'utilisation des radios et la connaissance de leurs limites ;
- l'utilisation du matériel de sûreté et notamment des moyens techniques de contrôle ;
- la fouille après réception d'une alerte à la bombe ;

- l'exécution de contrôle de sûreté sur des marchandises, la recherche d'armes ;
- l'exécution de contrôle de sûreté sur des personnes ;
- les réactions à avoir en cas de découverte de contamination radioactive ;
- les réactions à avoir en cas de découverte de contamination chimique ou biologique ;
- les réactions à avoir en cas d'incidents à bord d'un navire...

Les drills peuvent s'approcher de la réalité en simulant des incidents de sûreté et en mettant la pression psychologique sur les exécutants en fixant par exemple des limites de temps. Ces drills doivent être régulièrement répétés. Là où des exercices peuvent n'être prévus que tous les trois mois, ce délai est beaucoup trop long pour les drills. Leur répétition tous les mois constitue un strict minimum pour maintenir le niveau souhaité.

### Les exercices

#### Exigences du code ISPS

Un exercice doit être réalisé trimestriellement. Ces exercices doivent se rapporter au plan de sûreté. Les menaces retenues pour l'installation portuaire peuvent servir de ligne directrice à la planification des exercices.

Si, par exemple, un attentat à l'aide d'explosif a été retenu comme une menace possible pour l'installation portuaire, ce sujet apparaîtra dans la liste des exercices planifiés. Pour en rester à cet exemple, nous pourrions mettre au point un exercice se rapprochant de la réalité. Nous choisirons une installation ou un bâtiment à l'intérieur de l'enceinte et imaginerons un scénario : une communication téléphonique annonçant un attentat à la bombe arrive chez un membre du personnel. On passe à l'exécution de la fouille d'un bâtiment où l'on trouve un IED; le bâtiment est évacué mais, sur les accès d'évacuation un second IED est installé et l'on teste alors la vigilance du personnel. Chacun se rend ensuite au lieu de rassemblement et l'on procède à un débriefing. Les membres du personnel concernés seront invités à décrire l'endroit où se trouvaient les objets et d'en fournir la description.

Ce type d'exercice peut être adapté pour la formation des personnels de cadre. Il ne concerne alors que les personnages clés de l'opération. Ils sont rassemblés dans une salle où ils reçoivent une situation de base. Dans les documents suivants, ils sont confrontés à des situations pour lesquelles ils doivent faire des choix. A chaque situation, une solution doit être apportée soit individuellement soit en groupe.

Ce type d'exercice peut être combiné avec un exercice « catastrophe ». La bombe explose et déclenche un incendie incontrôlable qui menace les installations avoisinantes.

#### Préparation

Il conviendra de préparer chaque exercice et de constituer une documentation (document de base, scénarios, plan de l'installation portuaire, des locaux...), prévoir des locaux, du matériel didactique ...

### Eléments à tester par le biais d'exercices

Les éléments suivants seront régulièrement testés à l'occasion des exercices ;

#### La préparation

- Le personnel chargé de missions de sûreté a-t-il pu être contacté, rappelé et a-t-il rejoint son poste dans les délais ?

#### Les transmissions

- Les moyens de transmission fonctionnent-ils correctement ? Le personnel est-il capable de desservir tous les appareils ? Les appareils fonctionnent-ils correctement ?

#### L'utilisation du matériel de sûreté

- Le personnel de sûreté est-il en mesure de travailler de façon adéquate avec le matériel mis à sa disposition ?

#### La connaissance du PFSP

- Le personnel connaît-il sa tâche dans la mise à exécution du PFSP ?

#### L'exécution des différentes tâches de sûreté

- On s'assurera de la correcte exécution du contrôle aux entrées, de celui des cargaisons, du traitement des provisions de bord, de celui des bagages non accompagnés et de l'exécution des patrouilles.

#### L'exécution d'opérations de sûreté

- Evacuation, menaces d'attentats à la bombe, réactions face aux menaces retenues.
- La collaboration avec les services de police et de secours.

### Evaluation des drills et exercices.

Après chaque drill et chaque exercice, les résultats seront commentés avec tous les participants. Toutes les fautes commises doivent être mises en lumière et corrigées. Les participants doivent, à cette occasion, faire preuve d'ouverture d'esprit. Il ne sert à rien de cacher des erreurs car elles sont source d'apprentissage et d'amélioration.

Le PFSO a pour tâche de convaincre tous les participants de l'importance des drills et exercices ; il doit évaluer les entraînements avec sérieux et en tirer les leçons pour l'avenir.

L'évaluation de drills et d'exercices doit tenir compte des circonstances dans lesquelles ils ont été réalisés, de la période, des circonstances atmosphériques, du moment, du degré de formation du personnel participant, du degré de difficulté du problème présenté, de l'engagement collectif des participants (forment-ils un groupe ?), de leur engagement individuel, des fautes commises dans l'appréciation, l'exécution, l'emploi du matériel de sûreté, du bon fonctionnement des matériels de sûreté, de l'inventivité des participants et, finalement, du résultat global.

## **MODULE 10 : Administration de la Sûreté (1 heure)**

## **10.1. Registres**

### **10. REGISTRES**

- 10.1 Des registres des activités ci-après visées dans le plan de sûreté du navire doivent être conservés à bord au moins pendant la période minimale spécifiée par l'Administration, compte tenu des dispositions de la règle XI-2/9.2.3 :
- .1 formation, exercices et entraînements;
  - .2 menaces contre la sûreté et incidents de sûreté;
  - .3 infractions aux mesures de sûreté;
  - .4 changements de niveau de sûreté;
  - .5 communications liées directement à la sûreté du navire, notamment en cas de menaces spécifiques à l'encontre du navire ou des installations portuaires où le navire se trouve ou a fait escale auparavant;
  - .6 audits internes et examens des activités liées à la sûreté;
  - .7 examen périodique de l'évaluation de la sûreté du navire;
  - .8 examen périodique du plan de sûreté du navire;
  - .9 mise en œuvre des amendements au plan; et
  - .10 entretien, étalonnage et mise à l'essai de tout matériel de sûreté, y compris mise à l'essai du système d'alerte du sûreté du navire.
- 10.2 Les registres doivent être tenus dans la ou les langues de travail du navire. Si la ou les langues utilisées ne sont ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, une traduction dans l'une de ces langues doit être fournie.
- 10.3 Les registres peuvent être conservés sous forme électronique. Dans ce cas, ils doivent être protégés par des procédures visant à empêcher que leurs données soient effacées, détruites ou modifiées sans autorisation.

*Les registres doivent être protégés contre tout accès ou toute divulgation non autorisés.*

### **10. REGISTRES**

#### ***Généralités***

- 10.1 Les registres devraient être mis à la disposition des fonctionnaires dûment autorisés des Gouvernements contractants pour que ceux-ci puissent vérifier que les dispositions des plans de sûreté des navires sont mises en œuvre.
- 10.2 Les registres peuvent être conservés sous quelque forme que ce soit mais ils devraient être protégés contre tout accès ou toute divulgation non autorisés.

### 10.2. Déclaration d'incidents de sûreté

- Indique les conditions de déclaration en cas d'incident de sûreté ou de manquement à la sûreté

« Incident de sûreté » désigne tout acte suspect ou toute circonstance suspecte qui menace la sûreté d'un navire, y compris une unité mobile de forage au large et un engin à grande vitesse, ou d'une installation portuaire ou d'une interface navire/port ou d'une activité de navire à navire.

15.11 La PFSA devrait prendre en considération toutes les menaces possibles, lesquelles peuvent inclure les types suivants d'incidents de sûreté :

- .1 détérioration ou destruction de l'installation portuaire ou du navire par engins explosifs, incendie criminel, sabotage ou vandalisme par exemple;
- .2 détournement ou capture du navire ou des personnes à bord;
- .3 manipulation criminelle d'une cargaison, du matériel ou des systèmes essentiels du navire ou des provisions de bord;
- .4 accès ou utilisation non autorisée, y compris la présence de passagers clandestins;
- .5 contrebande d'armes ou de matériel, y compris d'armes de destruction massive;
- .6 utilisation du navire pour transporter les personnes ayant l'intention de causer un incident de sûreté et leur équipement;
- .7 utilisation du navire proprement dit comme arme ou comme moyen de causer des dommages ou une destruction;
- .8 obstruction des entrées du port, écluses, abords, etc.; et
- .9 attaque nucléaire, biologique et chimique.

15.12 Ce processus devrait obliger à consulter les autorités pertinentes responsables des structures adjacentes à l'installation portuaire qui risqueraient de causer des dommages au sein de l'installation ou d'être utilisées aux fins de causer des dommages à l'installation ou aux fins d'observer illicitement l'installation ou de détourner l'attention.

## **Identification, sélection et classement par ordre de priorité des contre-mesures et des changements de procédure et efficacité avec laquelle ils peuvent réduire la vulnérabilité**

15.13 L'identification et le classement par ordre de priorité des contre-mesures visent à garantir que les mesures de sûreté les plus efficaces sont employées pour réduire la vulnérabilité d'une installation portuaire ou d'une interface navire/port face aux menaces possibles.

15.14 Les mesures de sûreté devraient être sélectionnées à la lumière de facteurs, tels que leur aptitude à réduire la probabilité de survenance d'une attaque, et devraient être évaluées compte tenu de renseignements qui comprennent :

- .1 des enquêtes, inspections et audits de sûreté;
- .2 des entretiens avec les propriétaires et exploitants de l'installation portuaire et les propriétaires/exploitants des structures adjacentes, s'il y a lieu;
- .3 l'historique des incidents de sûreté; et
- .4 les opérations menées au sein de l'installation portuaire.

16.5 Les Gouvernements contractants devraient approuver les PFSP des installations portuaires relevant de leur juridiction. Les Gouvernements contractants devraient élaborer des procédures permettant de déterminer si chaque PFSP reste efficace et ils peuvent exiger que le PFSP soit modifié avant d'être approuvé ou après avoir été approuvé. Le PFSP devrait indiquer que les comptes rendus d'incidents et de menaces d'incidents de sûreté, d'examen, d'audits, de formation et d'exercices doivent être conservés comme preuves qu'il est satisfait aux prescriptions.

### 10.3. Contrôle et surveillance

- Indique les conditions de révision du Plan de Sûreté de l'Installation Portuaire par l'agent de Sûreté de l'Installation Portuaire
- Indique les conditions, pour l'agent de Sûreté de l'Installation Portuaire, des inspections régulières de sûreté

16.3.1. Le personnel qui procède aux audits internes des activités liées à la sûreté spécifiées dans le plan ou qui évalue sa mise en œuvre ne doit pas avoir de rapport avec les activités faisant l'objet de l'audit, à moins que cela ne soit pas possible dans la pratique du fait de la taille et de la nature de l'installation portuaire.

16.4 Le plan de sûreté de l'installation portuaire peut être combiné avec le plan de sûreté du port ou tout autre plan d'urgence portuaire ou faire partie de tels plans.

16.5 Le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située doit décider quelles sont les modifications qui ne doivent pas être apportées au plan de sûreté de l'installation portuaire sans que les amendements pertinents à ce plan soient approuvés par lui.

### 10.4. Audits, révisions et amendements

- indique les conditions d'exécution d'audits et d'inspections internes

## **Audit, révision et amendement**

16.58 Le PFSP devrait indiquer comment le PFSO a l'intention de vérifier le maintien de l'efficacité du PFSP et la procédure à suivre pour examiner, mettre à jour ou modifier le PFSP.

16.59 Le PFSP devrait être révisé si le PFSO le juge nécessaire. En outre, il devrait être révisé :

- .1 si la PFSA concernant l'installation portuaire est modifiée;
- .2 si à la suite d'un audit indépendant du PFSP ou de la vérification, par le Gouvernement contractant, de l'organisation de la sûreté de l'installation portuaire, des lacunes sont identifiées ou la pertinence d'un élément important du PFSP approuvé est mise en question;
- .3 à la suite d'un incident ou d'une menace d'incident de sûreté mettant en cause l'installation portuaire; et
- .4 à la suite d'un changement de propriété ou de gestion de l'installation portuaire.

16.60 Le PFSO peut recommander que des amendements appropriés soient apportés au plan approuvé à la suite de toute révision du plan. Les amendements au PFSP concernant :

- .1 des changements proposés qui pourraient modifier fondamentalement l'approche adoptée pour garantir la sûreté de l'installation portuaire; et
- .2 la suppression, la modification ou le remplacement des barrières permanentes, des équipements et systèmes de sûreté de surveillance, etc., qui étaient précédemment jugés essentiels pour garantir la sûreté de l'installation portuaire;

*devraient être soumis au Gouvernement contractant qui a approuvé le PFSP initial aux fins d'examen et d'approbation. Cette approbation peut être donnée par le Gouvernement contractant, ou en son nom, avec ou sans modification des changements proposés. Lors de l'approbation du PFSP, le Gouvernement contractant devrait indiquer quelles sont les modifications de procédure ou physiques qui doivent lui être soumises pour approbation.*

### **10.5. Déclaration de conformité de l'installation portuaire**

- indique les conditions de déclaration de conformité

#### ***Déclaration de conformité de l'installation portuaire***

16.62 Le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située peut délivrer une déclaration de conformité de l'installation portuaire appropriée (SoCPF) indiquant :

- .1 l'installation portuaire;
- .2 que l'installation portuaire satisfait aux dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du Code;
- .3 la période de validité de la SoCPF, qui devrait être spécifiée par les Gouvernements contractants mais ne devrait pas dépasser cinq ans; et
- .4 les dispositions établies en conséquence pour la vérification par le Gouvernement contractant et la confirmation que ces dispositions ont été appliquées.

16.63 La déclaration de conformité d'une installation portuaire devrait être établie suivant le modèle figurant à l'appendice à la présente partie du Code. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le Gouvernement contractant peut, s'il le juge approprié, inclure une traduction dans l'une de ces langues.

*Modèle de déclaration de conformité d'une installation portuaire*  
**DÉCLARATION DE CONFORMITÉ D'UNE INSTALLATION  
PORTUAIRE**

(Cachet officiel)

(État)

Déclaration numéro.....

**Délivrée en vertu des dispositions de la partie B du  
CODE INTERNATIONAL POUR LA SÛRETÉ DES NAVIRES  
ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES (CODE ISPS)**

*Le Gouvernement* \_\_\_\_\_

*(Nom de l'État)*

Nom de l'installation portuaire : .....

Adresse de l'installation portuaire : .....

*IL EST CERTIFIÉ que la conformité de la présente installation portuaire avec les dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) a été vérifiée et que la présente installation portuaire est exploitée conformément au plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé. Ce plan a été approuvé pour les <indiquer les types d'opérations, types de navires ou activités, ou autres renseignements pertinents> énumérés ci-dessous (rayer les mentions inutiles) :*

Navire à passagers

Engin à grande vitesse à passagers

Engin à grande vitesse à cargaisons

Vraquier

Pétrolier

Chimiquier

Transporteur de gaz

Unité mobile de forage au large

Navire de charge autre que les navires susmentionnés

*La présente déclaration de conformité est valable jusqu'au.....,*

*sous réserve des vérifications (telles qu'indiquées au verso)*

Délivré à.....

*(Lieu de délivrance de la déclaration)*

Date de délivrance.....

*(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre la déclaration)*

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre la déclaration)*

### ATTESTATION DES VÉRIFICATIONS

*Le Gouvernement <insérer nom de l'État> a établi la validité de la présente déclaration de conformité sous réserve de <insérer les indications pertinentes concernant les vérifications (par exemple, vérifications obligatoires annuelles ou imprévisibles)>.*

*IL EST CERTIFIÉ QUE, lors de la vérification effectuée conformément au paragraphe B/16.62.4 du Code ISPS, il a été constaté que l'installation portuaire satisfaisait aux dispositions pertinentes du chapitre XI-2 de la Convention et de la partie A du Code ISPS.*

#### *1<sup>ère</sup> VÉRIFICATION*

Signé :.....

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :.....

Date :.....

#### *2<sup>ème</sup> VÉRIFICATION*

Signé :.....

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :.....

Date :.....

#### *3<sup>ème</sup> VÉRIFICATION*

Signé :.....

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :.....

Date :.....

#### *4<sup>ème</sup> VÉRIFICATION*

Signé :.....

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :.....

Date :.....

## **MODULE 11: Formation à la Sûreté**

### Dispositions du code ISPS

En matière de formation à la sûreté, le code ISPS impose les tâches suivantes au PFSO:

#### **Partie A**

Art 17.2.

- .6 Accroître la prise de conscience de la sûreté et la vigilance du personnel de l'installation portuaire.
- .7 Veiller à ce que le personnel responsable de la sûreté de l'installation portuaire ait reçu une formation adéquate.
- .12 S'assurer que le matériel de sûreté est correctement utilisé, mis à l'essai, étalonné et entretenu.

#### **Partie B**

18.2. Le personnel de l'installation portuaire chargé de tâches spécifiques en matière de sûreté devrait avoir des connaissances et recevoir une formation dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient :

- .1 connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes;
- .2 identification et détection des armes et des substances et engins dangereux;
- .3 identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté;
- .4 techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;
- .5 encadrement des passagers et techniques de contrôle;
- .6 communications liées à la sûreté;
- .7 fonctionnement des équipements et systèmes de sûreté;
- .8 mise à l'essai, étalonnage et maintenance des équipements et systèmes de sûreté;
- .9 techniques d'inspection, de contrôle et de surveillance; et
- .10 méthodes de fouille physique des personnes, des effets personnels, des bagages, de la cargaison et des provisions de bord.

18.3 Tous les autres membres du personnel de l'installation portuaire devraient connaître les dispositions du PSFP et être familiarisés avec elles dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient :

- .1 signification et implications des différents niveaux de sûreté;
- .2 identification et détection des armes et des substances et engins dangereux;
- .3 identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté; et
- .4 techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté.

### Formation à la sûreté

La formation à la sûreté imposée ou conseillée par le code se divise donc en deux parties ; la formation du personnel de sûreté et celle des autres membres du personnel. Nous répartirons encore la formation du personnel de sûreté en formation du personnel d'exécution et formation des chefs de service. La raison en est évidente. Les chefs de service du personnel de sûreté devront, en l'absence du PFSO, prendre des décisions qui peuvent être lourdes de conséquences : réactions immédiates lors d'incidents, évacuations, fouilles... De plus, il y a quotidiennement tout un ensemble de décisions qui doivent être prises et de problèmes qui doivent trouver une solution sans devoir chaque fois faire appel au PFSO.

Les chefs de service ou les responsables devront devoir pouvoir fournir une réponse immédiate aux questions de leur personnel et résoudre directement les petits problèmes. Parmi les chefs de service nous n'incluons pas le remplaçant du PSFO. Ce dernier doit en effet pouvoir reprendre la tâche du PSFO et l'exécuter seul sans intervention du PSFO. Lorsqu'il remplace le PSFO, il prend des décisions en tant que PSFO, c'est la raison pour laquelle il doit avoir suivi le cours au même titre que le titulaire.

#### Pour le personnel de sûreté

#### Pour le personnel d'exécution

Les membres du personnel d'exécution sont familiarisés avec le problème de la protection et ont déjà suivi des cours de sûreté.

Dans les exercices qui suivent nous partirons de l'hypothèse qu'il s'agit d'un service de sûreté interne qui n'a reçu aucune formation. Il appartient au PSFO d'adapter le contenu de la formation en fonction du niveau de connaissances réelles.

Il est conseillé, en dehors des exigences de formation imposées par le code ISPS pour le personnel de sûreté, de donner un aperçu des événements internationaux qui ont conduit au 11 septembre et à l'imposition du code ISPS. De là, on pourra passer aux exemples les plus récents de terrorisme aux Etats-Unis et en Europe en espérant ne pas avoir à expliquer le cas d'un attentat contre la navigation maritime dans notre propre pays.

Il nous semble également souhaitable de donner quelques notions de premiers soins au personnel de sûreté. Une telle mission sera de préférence confiée à un médecin du travail ou une autre personne compétente.

Le cours lui-même doit impérativement être donné par le PSFO ou son remplaçant et ne peut pas faire l'objet d'une subdélégation.

En ce qui concerne le reste des items imposés par le code ISPS, nous donnons un exemple détaillé. Celui-ci peut naturellement être adapté en fonction des nécessités locales et du niveau du personnel à former.

#### **Les menaces actuelles et leurs différentes formes**

Le PFSA de l'installation portuaire a retenu différentes menaces spécifiques pour l'installation portuaire. Le PFSP a prévu une série de contre-mesures pour faire face à ces menaces. Chaque membre du personnel des services de sûreté doit en avoir connaissance car, c'est justement aux services de sûreté qu'il appartient d'y faire face.

<b>Scénarios possibles</b>
<b>Causer des dommages au navire (avec des conséquences pour la PF)</b>
<i>Cacher des explosifs à bord du navire et les faire exploser dans le port</i>
<i>Introduire des explosifs à bord du navire durant son séjour dans le port</i>
<i>Dans la cargaison</i>
<i>Avec les bagages des passagers</i>
<i>Avec l'avitaillement</i>
<i>Avec l'équipage</i>
<i>Avec d'autres personnes travaillant ou ayant accès à la PF</i>
<i>Avec des intrus (attentat suicide...)</i>
<i>Fixer des explosifs sous la ligne de flottaison du navire.</i>
<i>Dans le port</i>
<i>Avant que le navire n'atteigne le port.</i>
<i>Attaquer le navire avec des armes à feu ou des missiles.</i>
<i>Au départ de la terre</i>

<b>Scénarios possibles</b>
<i>Au départ de l'eau</i>
<i>Depuis le ciel</i>
<i>Utiliser des torpilles</i>
<i>Au départ de navires</i>
<i>Au départ de l'eau, inclus d'un sous-marin</i>
<i>Depuis le ciel</i>
<i>Faire couler le navire dans le port, le faire s'échouer ou chavirer.</i>
<i>Par l'équipage</i>
<i>Par des moyens externes (pilotes, remorqueurs, modification de la signalisation...)</i>
<b>Causer des dégâts à la PF avec des conséquences pour les navires amarrés dans le port</b>
<i>Introduire des explosifs dans la PF</i>
<i>Dans la cargaison</i>
<i>Avec les bagages des passagers</i>
<i>Avec l'avitaillement</i>
<i>Avec l'équipage de navires se trouvant dans le port</i>
<i>Avec d'autres personnes travaillant ou ayant accès à la PF</i>
<i>Avec des intrus (attentat suicide...)</i>
<i>A l'aide d'une ruse</i>
<i>A l'aide de violences (forcer l'entrée...)</i>
<i>Attaquer la PF avec des armes ou des missiles</i>
<i>Au départ de la terre</i>
<i>Au départ de l'eau</i>
<i>Depuis le ciel</i>
<b>Causer des dégâts aux installations, ouvrages d'art, aux entreprises avec des conséquences pour la PF et /ou les navires amarrés dans le port</b>
<i>Ecluses, digues, barrages, ponts...</i>
<i>Gaz, approvisionnement en électricité et eau potable</i>
<i>Industrie</i>
<i>Autre</i>
<b>Détournement d'un navire ou prise d'otages de personnes à bord du navire</b>
<i>Détournement du navire par des membres d'équipage</i>
<i>Détournement du navire par des passagers</i>
<i>Détournement du navire avec violence venant de l'extérieur (attaque venant de la terre...)</i>
<i>Détournement du navire par menace d'attentat à la bombe</i>
<b>Falsification, détérioration ou empoisonnement de la cargaison, d'équipement ou d'informations essentiels ou de l'avitaillement</b>
<i>Contaminer une cargaison destinée à être embarquée</i>
<i>Détériorer les systèmes de navigation (système de navigation, système de chargement,)</i>
<i>Falsification de supports d'information essentiels (radar, VTS, cartes...)</i>
<i>Polluer l'eau, l'empoisonner ou la rendre impropre à la consommation</i>
<i>Autre</i>
<b>Accès non autorisé au navire</b>

<b>Scénarios possibles</b>
<i>Passagers clandestins</i>
<i>A bord du navire lorsqu'il entre dans le port</i>
<i>Caché dans le navire</i>
<i>Caché dans la cargaison</i>
<i>Se glisser à bord par des voies détournées (chaînes d'ancre, accès non surveillés)</i>
<i>Dans la cargaison qui doit être embarquée</i>
<i>Sous l'apparence d'un passager'</i>
<i>Sous l'apparence d'un membre d'équipage'</i>
<i>Caché dans une foule</i>
<i>Par manque de moyens d'identification de l'équipage (pas de passeports, de livrets de marin, de badges...)</i>
<i>Beaucoup de contractants qui viennent à bord du navire</i>
<i>Autre</i>
<b>Trafic d'armes, y compris celui de matières premières destinées à la réalisation d'armes de destruction massive et ces armes elles-mêmes</b>
<i>Cachées dans la cargaison</i>
<i>Cachées dans les bagages de l'équipage</i>
<i>Cachées dans les bagages des passagers</i>
<i>Cachées dans l'avitaillement</i>
<i>Autre</i>
<b>Emploi du navire pour transporter les auteurs et leur équipement</b>
<i>Passagers clandestins</i>
<i>Naviguer avec le navire en temps que passager ou membre d'équipage'</i>
<i>Monter à bord comme approvisionneur, garde...</i>
<i>Autre</i>
<b>Emploi du navire comme arme pour causer des dégâts ou des destructions</b>
<i>L'équipage prend le contrôle du navire</i>
<i>Des contractants, des passagers prennent le contrôle du navire</i>
<i>Des passagers clandestins ou des personnes qui sont montées à bord sans autorisation prennent le contrôle du navire</i>
<i>Après le détournement, éperonner un autre navire se trouvant dans le port.</i>
<i>Après détournement, détruire ou endommager une construction ou un équipement névralgique, une industrie ou une installation chimique ou tout autre objectif dont la destruction peut avoir des conséquences importantes</i>
<i>Après détournement, échouer le navire</i>
<i>Autre</i>
<b>Bloquer les accès au port</b>
<i>Amarrer un grand nombre de navires (bloquer un navire en s'amarrant à côté de lui)</i>
<i>Un grand nombre de petits navires naviguant du côté du large (bloquer la navigation avec des bateaux de pêche)</i>
<i>Se mettre illégalement à l'ancre</i>
<i>Accéder illégalement à la capitainerie du port</i>
<i>Autre</i>
<b>Déchets nucléaires, biologiques et chimiques.</b>
<i>Dissimuler des engins NBC dans la cargaison, l'avitaillement ou les bagages des passagers.</i>

<b>Scénarios possibles</b>
<i>Attaquer un navire amarré ou la PF avec une arme NBC au départ de l'eau ou de la terre, de l'extérieur de la PF</i>
<i>Eperonner un navire avec un autre navire dans la PF pour provoquer une explosion nucléaire.</i>
<i>Autre</i>
<b>Infractions pouvant être une menace pour l'installation portuaire et la navigation</b>
<i>Trafic de drogues?</i>
<i>Trafic d'armes?</i>
<i>Trafic de matières précieuses (diamant, coltan, ivoire, uranium...)?</i>
<i>Vol de containers?</i>
<i>Vol de véhicules coûteux?</i>
<i>Vols à bord des navires?</i>
<i>Vols de marchandises précieuses</i>
<i>Autre</i>

Les items importants pour l'installation portuaire seront impérativement connus du personnel de sûreté car, ce sont ces scénarios qui doivent retenir leur attention. De plus, l'exposé succinct donné dans l'introduction du cours, pourra servir de base.

### **Identification et détection d'armes et de matières ou objets dangereux**

Le personnel de sûreté effectuant le contrôle aux entrées, celui qui patrouille dans l'installation portuaire ou contrôle les cargaisons à la recherche d'armes et de matières ou objets dangereux sera confronté à ce type d'objets. Voici un exemple de contenu du cours :

### **Reconnaissance et détection d'armes, matières et objets dangereux**

#### **Armes à feu**

Remarque préliminaire:

La possession et le port d'armes à feu sont réglés par la loi sur les armes.

La manipulation d'armes à feu est toujours dangereuse, c'est la raison pour laquelle la loi sur les armes impose des normes très strictes pour la formation. Lors de chaque manipulation, les mesures de sécurité doivent être respectées. L'une des règles les plus fondamentales est qu'une arme ne peut JAMAIS être dirigée vers une personne, même si elle n'est pas chargée.

#### .1 Généralités

##### .1.1 Calibre

Le calibre est le diamètre interne du canon.

##### .1.2 Portée

La portée d'une arme dépend de sa fabrication et du type de munition utilisée. Pour ce qui concerne les fusils et les armes plus lourdes, on doit compter en milliers de mètres. Un coup de feu tiré par une de ces armes peut atteindre un dépôt de produits explosifs situé à plus d'un kilomètre et provoquer une catastrophe.

##### .1.3. Les armes peuvent être réparties en armes à canon rayé et à canon lisse.

###### .1.3.1 Armes à canon lisse.

Les armes à canon lisse sont généralement des armes de chasse. Les armes de chasse ont une portée limitée.

En ce qui concerne la sûreté, nous devons surtout craindre l'utilisation, à courte distance, d'armes de chasse à canon scié. A faible distance, ces armes ont une énorme force destructrice et causent de terribles blessures. Elles sont aisément reconnaissables à leur crosse

partiellement sciée et leur canon très court pour une arme de ce type. Bien adapté, un fusil de chasse à canon scié peut être caché et porté à la façon d'un grand pistolet. A plus grande distance, ce genre d'arme perd de son efficacité.

Le « Shot Gun » est une version moderne du fusil de chasse à canon scié. Le canon est lisse et relativement court. L'arme utilise des munitions puissantes qui développent une puissance d'arrêt importante et stoppent immédiatement une cible en mouvement.

#### .1.3.2 Armes à feu à canon rayé.

Principe:

Les armes de ce type sont pourvues d'un canon muni de rayures lesquelles donnent au projectile un mouvement de rotation. Ce mouvement tournant augmente la portée et la précision de l'arme.

#### ✓ Armes de poing

Les armes de poing les plus répandues sont les pistolets et les revolvers. Un pistolet est plat et possède un chargeur ; le revolver est équipé d'un barillet qui amène les cartouches devant le chien.

Revolvers.

Un revolver peut tirer plusieurs fois, en fonction du nombre de chambres du barillet (en général six), sans qu'une douille soit éjectée. Ceci signifie que, lors de l'enquête de police subséquente, on ne trouvera aucune douille sur les lieux du crime. Pour recharger, après avoir tiré la dernière cartouche, on fait basculer le barillet et on enlève les douilles, la plupart du temps à l'aide d'un extracteur. Il existe aussi, pour les revolvers, des chargeurs qui permettent de garnir toutes les chambres en une fois.

Croquis d'un revolver

Le pistolet.

Les cartouches sont placées dans un chargeur qui est glissé dans la crosse de l'arme et amène les cartouches l'une après l'autre devant le canon. Pour armer, on ramène la glissière vers l'arrière. Il est à remarquer qu'un pistolet fonctionne en semi automatique. Le départ du coup repousse la glissière vers l'arrière, la douille est extraite et éjectée, une nouvelle cartouche est introduite dans la chambre et l'arme est prête pour un nouveau tir.

Exemple de pistolets modernes : le MK3 et le 1001 de FN

Ce sont des pistolets 9mm d'un poids de 930 grammes et avec un chargeur de 13 cartouches.

Photo d'un pistolet

Armes automatiques légères

Les pistolets mitrailleurs

Une mitraillette est une arme à feu de poing pour le combat à courte distance. Avec une mitraillette il est possible de tirer en automatique ou en coup par coup. Son chargeur peut contenir jusqu'à 50 cartouches.

Le FN 90 est un exemple intéressant:

Calibre 5,7 mm

Longueur 500 mm

Longueur du canon 256 mm

Poids 3 kg

Cadence de tir: 900 coups par minute

Portée efficace maximale: 200 mètres

Photo du P90

.

Fusils

Les fusils ont un canon plus long et sont destinés à être utilisés comme arme d'épaule. Ils ont aussi une plus grande portée maximale et efficace.

Un exemple de fusil moderne pour tireur d'élite : le FN Ultima ratio .308 Win

Calibre .308 Win (7,62 mm)

Poids 7,4 kg

Longueur 1,150 mm

Longueur du canon 600 mm

Capacité du magasin: 10 cartouches

Photo du FN Ultima ratio .308

Fusil d'assaut

Les fusils modernes utilisés par l'infanterie ont actuellement un autre aspect que les fusils classiques. Les fusils ont une très grande portée maximale et une grande précision.

Le FN F2000 constitue un exemple de fusil moderne.

FN 2000

Calibre 5,56 mm

Longueur 694 mm

Longueur du canon 400 mm

Poids 3,6 kg

Magasin avec 30 cartouches.

Photo du FN 2000

Remarque importante:

Il existe en dehors des exemples donnés des centaines de types d'armes à feu, grandes ou petites. Ce qui est important de retenir c'est qu'un mini pistolet peut être aussi mortel qu'un shotgun.

## **Les explosifs**

### **.1. Répartition**

On les répartit traditionnellement en explosifs provoquant une déflagration et ceux produisant une détonation.

### **.2. Explosifs produisant une déflagration**

La poudre noire est l'explosif le plus ancien encore utilisé aujourd'hui pour les feux d'artifices ou dans certaines cartouches. La poudre noire, est, comme son nom l'indique, une poudre noire, granuleuse, composée de salpêtre, de charbon de bois et de soufre. La composition actuelle de cet explosif dans la pyrotechnie est formée de poudre métallique (magnésium, aluminium) et d'oxydants

### **.3. Explosifs qui provoquent une détonation.**

3.1 Inventée par Alfred Nobel, fondateur du prix qui porte son nom, la dynamite est le plus ancien explosif moderne stable. Il s'agit d'un mélange de glycérine ( $C_3H_8O_3$ ) et d'acide azotique ( $HNO_3$ ). La dynamite était fabriquée en bâtons de couleur brunâtre.

3.2 Le T.N.T ou trinitrotoluène est l'un des successeurs de la dynamite. Il est à la fois plus stable et plus puissant. Il se présente sous forme de blocs, le plus souvent, brun clair. Un bloc de ce type suffit pour briser un rail de chemin de fer.

3.3 Le semtex est un explosif moderne et puissant à base de cellulose et de nitrate. Il se présente sous la forme d'une pâte habituellement de couleur grise à l'odeur d'amande amère.

3.4 Les explosifs modernes peuvent aussi être fabriqués sous forme de « bombes à modeler ». L'explosif prend alors l'aspect de mastic et peut être modelé dans la forme souhaitée.

### **.4. Les explosifs artisanaux**

L' « ANFO » (Ammonium Nitrate (engrais) Fuel Oil) est un explosif artisanal utilisé par les terroristes. Le carburant utilisé est généralement de l'essence. La mise à feu est réalisée avec un explosif classique.

En combinaison avec d'autres explosifs, un mélange gazeux peut être utilisé pour amplifier l'effet destructeur. Le gaz utilisé peut être de l'acétylène (CH<sub>2</sub>), du butane ou du propane en bonbonne.

.5. Principes de fabrication d'une bombe.

5.1 Pour fabriquer une bombe on aura besoin d'un explosif (classique ou pas), d'un mécanisme de mise à feu et d'un détonateur.

Nous avons déjà traité des explosifs. Le mécanisme de mise à feu peut être mécanique comme par exemple un réveil qui actionne une détente à une heure déterminée ; ce peut être une mise à feu électrique ou électronique voire une réaction chimique. Mais il peut s'agir tout simplement d'une mèche comme lors de cette tentative d'attentat à bord d'un avion de ligne où le terroriste essayait d'allumer la mèche raccordée à ses « chaussures explosives ». Actuellement les terroristes utilisent le plus souvent un mécanisme de mise à feu électronique. Il peut être actionné à l'aide d'une minuterie, à distance via une liaison filaire ou sans fil. Les GSM sont de plus en plus utilisés dans les mécanismes de mise à feu. Ce fut notamment le cas dans les attentats contre les chemins de fer à Madrid. Mais il existe toute une série de mécanismes de mise à feu de haute technologie comme des détecteurs de chaleur, des détecteurs à infrarouge, des détecteurs de vibrations.... Les mécanismes ne doivent pourtant pas faire appel à la technologie de pointe pour être ingénieux; on peut par exemple concevoir un mécanisme de mise à feu qui réagit lorsque l'on soulève le colis contenant la bombe.

Le détonateur peut être de différents types. Il s'agit d'un petit conteneur, la plupart du temps en cuivre, avec une grande force explosive laquelle peut être déclenchée par une influence extérieure minimale. Un détonateur est très fragile et peut exploser lors d'une erreur de manipulation (par exemple en le laissant tomber). C'est la raison pour laquelle les détonateurs ne seront jamais transportés avec les explosifs. L'utilisation de détonateurs d'airbags de voiture semble actuellement très populaire. Des groupes terroristes peuvent en effet se les procurer facilement. Une effraction dans un véhicule récent suffira et il s'agit d'un matériel très fiable. Le vol de détonateurs d'airbags de voiture est un indice qui doit faire penser à une activité terroriste.

5.2 Dans un colis piégé classique on trouvera généralement une source électrique (le plus souvent une pile), des fils électriques, un détonateur et un explosif. L'auteur tachera naturellement de dissimuler son colis piégé et il n'apparaîtra pas sous la forme que l'on pourrait imaginer.

5.3 La recherche de colis piégés ou de bombes.

Le meilleur conseil que l'on puisse donner est de garder les yeux ouverts. L'attention est le meilleur détecteur de bombe. Y a-t-il quelque chose qui frappe et apparaît comme « anormal » ? Une serviette qui semble oubliée, une voiture chargée de bonbonnes qui veut pénétrer dans l'installation portuaire sans que l'utilisation d'un tel chargement n'apparaisse clairement, une voiture qui sans aucune raison est abandonnée à proximité d'un bâtiment et dont le propriétaire ne peut être trouvé.

5.4 Réactions en cas de découverte d'un colis que l'on suspecte d'être piégé

En cas de découverte d'un tel colis, la première recommandation consiste à ne pas y toucher, à rester à distance et à envisager les différents mécanismes de mise à feu. Ce qui importe n'est pas l'examen du paquet mais celui des circonstances dans lesquelles il a été découvert. Ce sont elles qui vous conduiront à renforcer ou éluder votre suspicion. Si vous restez convaincu que quelque chose ne va pas, faites évacuer l'endroit où le paquet a été découvert et faites appel à la police. Celle-ci déterminera s'il y a lieu de faire appel aux services spécialisés.

Vous trouverez d'autres commentaires sur les réactions à avoir en cas de menaces d'attentat à la bombe au chapitre 9 « Préparation aux situations de crise, drills et exercices ».

## **Armes nucléaires, chimiques et biologiques**

### **1. Armes nucléaires**

#### **.1.1. La bombe atomique classique**

##### **.1.1.1 Principes de base**

Une bombe atomique fonctionne selon le principe de la fission nucléaire. Ces deux derniers mots révèlent déjà le principe. Un noyau d'atome se divise en deux noyaux plus petits. Les neutrons qui sont libérés permettent de recommencer le processus et l'on obtient ainsi une réaction en chaîne, une explosion nucléaire.

##### **.1.1.2 Sortes de bombes atomiques classiques (bombes A)**

###### **.2.1 Bombes à l'uranium.**

1	2	3	4.
TNT	Petite quantité d'U235		U 235 25 kg

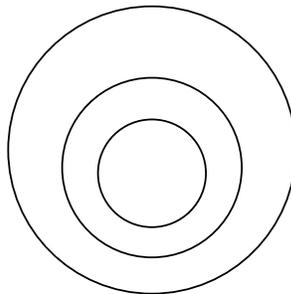
1. Grande quantité de TNT. (une tonne?)
2. Petite quantité d'uranium
3. Ecran en acier
- 4.25 Kg d'uranium 235.

Conséquences de l'explosion.

En plus d'une explosion équivalente à celle de milliers de tonnes de TNT, des incendies sont déclenchés sur de grandes surfaces et une quantité importante de radiations radioactives se répand et provoque une contamination jusqu'à des centaines de kilomètres (voir l'accident de Tchernobyl). Les bombes A peuvent en quelques instants tuer ou blesser des milliers de personnes.

###### **.2.2 Les bombes au plutonium**

Représentation schématique:



Sphère extérieure: TNT

Sphère intermédiaire: Uranium 235

Noyau (balle): Plutonium

Conséquences de l'explosion

En principe, elles sont les mêmes que celles d'une bombe à uranium.

**Remarques générales:**

Pour fabriquer une bombe atomique il faut de l'uranium enrichi ou du plutonium. Ces deux substances sont fabriquées dans les centrales nucléaires. Ces deux matières dégagent une radioactivité importante ; le plutonium notamment dégage des rayonnements importants. Il s'agit d'une substance hautement toxique et la moindre contamination peut être mortelle. Un transport effectué sans protection serait mortel pour le transporteur mais aussi pour tous ceux qui se trouvent dans les environs. Pour se protéger des rayonnements ces substances doivent être protégées par un manteau en métal ou un conteneur, ce qui ne garantit cependant pas une étanchéité parfaite. Le produit de base pour la fabrication d'armes nucléaires est le minerai d'uranium. Il se distingue d'autres minerais par sa grande radioactivité.

**.1.2 Les bombes « sales »**

Les rayonnements sont dangereux et peuvent être mortels. Ainsi, si à l'occasion d'une explosion classique, on peut simultanément répandre une grande quantité d'éléments radioactifs, à court ou à long terme, on provoquera la mort ou des blessures à des milliers de personnes. Compte tenu du nombre important de déchets nucléaires disponibles, par exemple dans les anciens pays de l'URSS, les spécialistes estiment que le danger est bien réel.

**.1.3. Détection**

Ce sont les radiations qui indiqueront la présence de matériel destiné à la fabrication d'armes nucléaires ou d'une arme nucléaire elle-même. Un compteur Geiger classique de fabrication récente suffit.

A côté des radiations, le poids important résultant de la lourde protection nécessaire peut également donner une indication. Il y a, à côté de cela, l'enquête ordinaire quant à la provenance, la destination, la nature des choses transportées.

**.1.4 Mesures à prendre en cas de découverte d'un envoi suspect.**

Faites évacuer immédiatement les environs et prévenez la police ou la douane.

**.1.5. Mesures de protection individuelles**

Les deux modes de contamination auxquels nous pouvons être exposés au moment de la découverte d'un envoi suspect sont l'irradiation directe, s'il s'agit d'un élément hautement radioactif (Uranium 235 ou Plutonium par exemple), ou l'inhalation de poussières radioactives.

- ✓ Quittez immédiatement l'endroit de la découverte et placez-vous de façon à avoir le vent dans le dos lorsque vous regardez l'endroit que vous venez de quitter. Vous éviterez ainsi d'inhaler des poussières en suspension dans l'air.
- ✓ Protégez-vous au moyen d'un masque.
- ✓ Déshabillez-vous
- ✓ Placez les vêtements enlevés dans un sac en plastic et fermez le hermétiquement
- ✓ Prenez une douche
- ✓ Revêtez d'autres vêtements.

**.1.6. Mesures de protection collectives**

Evacuez, en accord avec les autorités, tout ou partie des installations en tenant compte de la direction du vent.

**Agents chimiques**

.1 Gaz toxiques

.1.1 Commentaires

Catégorie de gaz toxiques	Symptômes	Variétés	Description
Gaz neurotoxique	Le nez coule, la respiration est difficile,	Tabun en	Le tabun a été utilisé par un groupement terroriste dans le métro

Catégorie de gaz toxiques	Symptômes	Variétés	Description
	rétrécissement de la pupille (Myosis), flux de salive, bave, besoin d'uriner, transpiration abondante, contraction des muscles de la peau, convulsions et la mort.  La vitesse à laquelle apparaissent ces symptômes dépend du mode de contamination. (par les voies respiratoires, par la peau, le sang, la digestion). Les délais peuvent varier d'une minute à deux heures.	Sarin.	au Japon. Il s'agit d'un gaz incolore à l'odeur fruitée. Le sarin est un gaz incolore et inodore. Ces deux gaz peuvent être transporté sous forme liquide à 20° Celsius.  Comme contrepoison on utilise l'atropine.
Les agents vésicants	La peau devient rouge, le sujet ressent des chatouillements aux endroits les plus sensibles, des cloques et des plaies purulentes apparaissent. Toux, étouffement, cécité. Ces symptômes apparaissent en fonction du type de contamination soit immédiatement, après quelques heures ou quelques jours.	Ypérite	L'ypérite est le gaz toxique utilisé par les Allemands pour la première fois durant la première guerre à Ypres. C'est un gaz incolore à l'odeur de moutarde (raison pour laquelle ce gaz est également appelé gaz moutarde). A 20° Celsius il peut être transporté sous forme liquide. On ne connaît pas de contrepoison direct.
Les agents asphyxiants.	Symptômes On constate une irritation immédiate du nez et de la gorge, des quintes de toux, vomissements, bleuissement des oreilles et des lèvres, oppression de la poitrine, mort. Si le sujet survit, on constatera à long terme une destruction des poumons. Il n'y a pas de contrepoison connu.	Phosgène et diphosgène	Il s'agit de deux gaz incolores à l'odeur de paille coupée. A 20° Celsius le phosgène est un gaz et le diphosgène un liquide.
Les agents hémotoxiques	Irritation du nez et de la gorge, toux, oppression de la poitrine, irritation des yeux. Les victimes succombent par étouffement par atteinte des poumons et absence d'oxygénation.	Acide cyanhydrique, chlorure de cyanogène, Arsine.	Ces deux premiers produits sont des gaz incolores à l'odeur d'amande. L'arsine est également incolore mais sent l'ail. Les deux gaz se présentent sous forme de vapeur à 20°C.
Les agents incapacitants	Paralyse la victime et trouble ses capacités de raisonnement. Certains gaz ont un effet 'knock-out'.	BZ	Il n'y a pas énormément de documentation en rapport avec ces gaz. Le plus connu est le BZ. Mais il en existe de nouvelles formes tel que celui employé par les Russes contre les Tchétchènes lors de leur prise d'otages au théâtre à Moscou.

### .1.2 Détection

Il n'est pas aisé de conserver de pareilles substances tout à fait hermétiquement durant le transport. Il sera donc possible de constater, dans une plus ou moins grande mesure, l'apparition de symptômes tels que décrits ci-dessus chez des personnes mises en contact avec le transport. Une telle apparition constitue un premier indice de la présence de produits de cette nature. La méthode utilisée pour assurer la protection des produits peut être un second indice. D'autres indications peuvent naturellement être distillées de la provenance, de la destination ou de la nature du produit.

### .1.3 Mesures à prendre en cas de transport suspect

Dégagez sans délai les environs et avertissez la police. ; si possible utilisez des masques à gaz. Il faut aérer au maximum, déshabiller les victimes et les placer immédiatement sous la douche. On ne touchera les vêtements qu'avec des gants en caoutchouc.<sup>6</sup>

### .2 Produits incendiaires

De tels produits peuvent être utilisés seuls ou avec des explosifs. En combinaison avec des explosifs le pouvoir de destruction s'en trouve accru.

<sup>6</sup> Attention:

- un masque à gaz avec un filtre ne protège que contre le gaz toxique pour lequel le filtre a été réalisé

- Les produits cités peuvent provoquer des empoisonnements par contact avec la peau et les yeux. Protéger la respiration ne suffit donc pas!  
Un vêtement de protection est indispensable.

On peut les répartir en trois catégories: les carburants, les métaux et les mélanges de carburants et de métaux. Le carburant le plus connu est le napalm. En fonction de sa composition on parlera de M1, M2, ou M4. Ce sont des grains blancs ou bruns qui absorbent l'humidité. Ces granulés sont mélangés à de l'essence et on obtient ainsi un liquide épais qui brûle vivement et est très difficile à éteindre.

### .3 Détection

Ce seront surtout les caractéristiques externes et les éléments habituels d'enquête (origine, destination, nature) qui pourront conduire à la découverte de ces produits.

### .4 Mesures à prendre lors de la découverte d'un tel transport.

Prendre immédiatement toutes les mesures anti-incendie et faire appel à la police et aux pompiers.

## Les agents biologiques

### .1 Définition:

Les agents biologiques sont des micro-organismes vivants ou leurs déchets toxiques qui sont répandus en vue de causer des maladies ou la mort.

Maladies	Agent	Groupe	Incubation	Transmission	Contagion	Symptômes	Immunités	Traitement	Décontamination
Charbon	Bacilles Anthracis	Bactéries	1-7 jours	Blessures ; inhalation, ingestion	Néant	Infections locales.	Possible à éviter	Antibiotiques, sérum	Brûler les cadavres contaminés
Cholera	Vibrio Comma	Bactérie	1- 5 jours	Eau ou nourriture contaminées	Très	Infection importante des voies digestives, vomissements, ...	Vaccination possible	Effets limités. Antibiotiques	Faire bouillir, désinfecter.
Diphthérie	Corynebacterium diphtheriae	Bactérie	2-5 jours	Contact direct avec des objets contaminés ou avec des malades	Très	D'abord légère fièvre ensuite tout à coup très forte	Vaccination	antibiotiques	Antiseptiques ou faire bouillir.
Peste pneumonique	Pasteurella pestis	Bactérie	1-7 jours	Poux et rats	Très	Infection de l'appareil respiratoire	Vaccination, sérum	Sulfamide, streptomycine.	Faire bouillir, hypochlorite.
Variole		Virus	7-21 jours	Contact avec des malades ou des objets contaminés	très	Forte fièvre, petites cloques sur la peau et qui s'infectent.	Vaccination tous les trois ans.		Résiste longtemps aux désinfectants.

### .2 Propagation par des groupes terroristes.

La propagation de ces agents peut se faire par aérosol dans les stations de métro mais aussi à l'intérieur de bâtiments ou de navires. L'eau potable peut également être infectée. Elle peut également se faire par l'envoi de lettres ou de paquets contaminés comme ce fut le cas avec le bacille du charbon.

### .3 Détection

On ne peut ici que renvoyer à la vigilance des agents de sûreté.

### .4 Réactions

Il faut requérir immédiatement l'assistance de la police et des secours médicaux. Il conviendra d'isoler les personnes contaminées, d'évacuer la zone, d'en interdire les accès et de les garder sous contrôle.

.5 l'exécution pratique de la fouille sera traitée dans la dernière partie du cours pour le personnel de sûreté.

### **Identification des caractéristiques et attitudes de personnes pouvant représenter un danger pour la sûreté**

Les données de base pour le cours peuvent être recherchée dans l'exemple suivant :

Reconnaissance sur base non-discriminatoire de personnes représentant un risque potentiel.

.1. Caractéristiques générales et attitudes de personnes présentant un danger pour la sûreté.

D'une façon générale nous pouvons dire que tout ce qui est inhabituel doit attirer l'attention du personnel de sûreté. S'il n'y a pas d'explication immédiate et logique pour le fait constaté ou la situation observée, il faudra se montrer suspicieux. Un bon agent de sûreté est curieux et cherche une explication à tout ce qu'il voit.

La présence inexplicable d'un véhicule, en stationnement sur un parking vide, tôt le matin, à proximité d'un point sensible de l'installation portuaire, doit amener à se poser des questions. Manifestement ce fait nécessite que l'on s'informe sur l'identité du propriétaire et que l'on inspecte le véhicule. Des vitres teintées devront encore pousser à se montrer plus circonspect. La présence de bonbonnes de gaz ou d'un chargement non identifié est alors suffisante pour donner l'alerte.

Des personnes étrangères à l'installation portuaire, qui prennent des photos, se montrent particulièrement intéressées par l'organisation et le fonctionnement, traînant dans les environs peuvent être également considérées comme suspectes. Le personnel de sûreté n'ayant pas la compétence pour identifier des personnes sur la voie publique il conviendra, en cas de suspicion sérieuse, de faire appel aux services de police. Si la personne se rend sur le terrain de l'installation portuaire ou si elle veut y pénétrer il sera alors permis de l'interpeller et lui interdire l'accès. L'expulser manu militari n'est toutefois pas autorisé. Pour cela il faudra faire appel à la police.

Un véhicule occupé par des personnes étrangères à l'installation portuaire qui, sans raison apparente, se tient à proximité des installations doit attirer l'attention du personnel de sûreté. Si de surcroît, il est muni d'une plaque étrangère il faut commencer à se demander ce que ce véhicule et ses passagers font là. En cas de doutes persistants, on appliquera la même procédure que pour les personnes.

Le personnel de sûreté se montrera également attentif aux embarcations qui restent aux environs des quais sans raison apparente. On peut, en effet, planifier ou commettre un attentat au départ de l'eau ou recueillir les informations nécessaires pour le réaliser. Dans ce cas, il n'y a pas de choix, il faut prévenir la police pour le contrôle subséquent.

La troisième dimension ne devra pas être négligée et elle sera aussi l'objet de l'attention du personnel ; un petit avion qui fait des cercles au-dessus d'un navire est suspect. Dans ce cas, il convient non seulement de prévenir la police mais également le SSO du navire.

Le personnel de sûreté se doit d'être attentif aux personnes qui prétendent devoir effectuer des travaux dans l'installation portuaire. Il faudra chaque fois exiger le bon de travail. En principe, les services de sûreté devront être informés au préalable des travaux exécutés par des tiers à l'intérieur des installations. Si ce n'a pas été le cas le responsable sera contacté par téléphone afin d'obtenir confirmation. S'il n'est pas possible d'obtenir cette confirmation les personnes seront refoulées.

Des bagages de passagers ou de membres d'équipage non accompagnés seront toujours traités avec prudence.

Des demandes téléphoniques ou des courriers électroniques bizarres avec des demandes d'information sont a priori suspects.

Finalement, la plus grande prudence est de mise pour la prise en charge et la remise de paquets sans adresse d'expéditeur ou de destinataire. Si le cas se présente, il est loisible au membre du personnel de refuser le paquet ou de le faire ouvrir pour en contrôler le contenu avant de l'accepter.

.2. Nécessité de l'attention et de la vigilance.

La routine est sans doute la plus grande menace qui plane sur un service de sûreté. Seule une attention soutenue et une vigilance de tous les instants peuvent garantir la sûreté. Ce n'est pas parce qu'il ne s'est rien passé hier et aujourd'hui qu'il n'arrivera rien demain.

La routine développe des automatismes. Ce qui est un avantage pour un pompier est un inconvénient pour un membre des services de sûreté. Si ce dernier exécute sa tâche sans réfléchir, il devient aveugle aux choses qui devraient lui apparaître comme suspectes.

### **Techniques utilisées pour échapper aux mesures de sûreté.**

Une fois encore nous donnerons un exemple pouvant être adapté aux besoins du lieu et au public concerné:

Techniques pour échapper aux mesures de sûreté

.1. Détourner l'attention.

Une manière classique pour esquiver les mesures de sûreté et d'alarme consiste à détourner l'attention du personnel de sûreté.

Ceci peut se réaliser en créant un incident. Une personne peut, par exemple, jouer à l'homme ivre et occuper le gardien pendant que son complice se glisse dans l'installation portuaire. L'adversaire peut également déclencher une alerte incendie et profiter de la confusion pour placer une bombe.

Dans d'autres cas, il usera la patience du personnel en générant de fausses alertes à répétition. Après la dixième il y a fort à parier que plus personne ne sera attentif à la onzième ; ce sera le moment de frapper pour l'adversaire.

La meilleure façon de combattre ces manœuvres d'évitement consiste à ne jamais perdre de vue la mission de base et à être toujours conscient que chaque incident peut être une manœuvre de diversion. En partant de cette idée on pourra rapidement déjouer les fausses alertes et les incidents fictifs.

.2. Sabotage de l'équipement technique

Les badges peuvent être volés, perdus, falsifiés ou copiés. Le code du clavier peut être découvert. Il est possible de détecter une protection infrarouge au moyen de lunettes ad hoc et donc de l'éviter. De fortes pluies ou du brouillard peuvent aveugler les appareils de détection sur le terrain ou provoquer de fausses alarmes. (Senseurs infrarouges). Des senseurs ordinaires pour la détection d'ouverture de portes ou de fenêtres peuvent être pontés. Des tapis à pression peuvent être déplacés ou, si l'on sait où ils se trouvent contournés. Il est possible de ponter une détection filaire et d'en couper une partie sans générer d'alarme. La CCTV peut être aveuglée par des phares de voiture. Des orages ou la foudre peuvent interrompre le fonctionnement de systèmes d'alerte ou générer de fausses alertes par induction.

Pour se défendre face à de telles pratiques, il conviendra de contrôler, tester, et entretenir régulièrement les installations.

7.5.3. Frauder avec les chargements

Le contenu d'un container peut être différent de ce qui apparaît sur les documents. Un conteneur, en principe vide, peut toutefois renfermer de la marchandise. Des containers peuvent avoir un double fond ou de fausses parois.

L'emballage peut avoir été trafiqué: le bois des caisses peut avoir été évidé afin de créer une cachette pour de la drogue ou des explosifs. Le contenu de récipients peut avoir été remplacé : un pot de confiture peut contenir un autre produit. En superposant les marchandises sur une palette il est possible d'aménager au milieu d'elles un endroit libre pouvant servir pour des buts terroristes.

En d'autres termes, il faudra être attentif à tout ce qui peut sembler bizarre comme un plancher surélevé dans un container ou des parois soudées

#### 7.5.4. Bagages non accompagnés.

Il y a lieu de toujours contrôler les bagages non accompagnés des passagers ou des membres d'équipage.

### **Surveillance des passagers et techniques de contrôle**

Pour cet item nous renverrons le lecteur au chapitre 8 du présent cours qui traite des actions de sûreté dans l'installation portuaire et, plus spécifiquement, du contrôle des accès à l'installation portuaire, celui de l'embarquement des personnes et de leur suite, le contrôle des bagages non accompagnés. Un aperçu pratique combiné avec l'organisation locale et l'utilisation des moyens de contrôle (badges, ...) donnera aux participants une bonne vue générale du problème.

L'emploi de lampes à rayons ultraviolets (UV) pour le contrôle de l'authenticité des documents pourra être exposé plus avant.

### **Les liaisons en rapport avec la sûreté**

Dans cette partie du cours, une vue d'ensemble des moyens de transmissions utilisés dans l'installation portuaire sera donnée. Tant les liaisons internes que celles avec les navires et leur SSO doivent être envisagées. De même, on ne perdra pas de vue les possibilités de liaison avec les autorités portuaires, la police et les services de secours.

Moyens de transmission.

Un manuel pour les différents types de communications en fonction du genre d'alerte peut se montrer d'une grande utilité.

Pour ce qui concerne les communications radio, on peut donner les directives suivantes :

### **Communications radio**

#### .1 Réseau radio

Ci-dessous, vous trouverez une présentation schématique du réseau radio d'une installation portuaire.

Hôtel (centrale)				
Poste avec double récepteur ou scanning automatique.				
Sierra (navigation)			Secu (sûreté)	
Sierra 1 Poste sur véhicule du PFSO	Sierra 2 Poste portatif de l'adjoint du PFSO	Sierra 3 Poste sur véhicule du responsable du site	Equipe de sûreté 1	Equipe de sûreté 2

#### .2 Mise en réseau

A chaque prise de service il sera procédé à la mise en réseau. On teste ici la liaison entre les différents postes, on leur donne la possibilité de se déplacer, de changer les batteries et d'une façon générale d'optimiser la liaison.

#### .3 Procédure radio

Les messages radio doivent être aussi synthétiques que possible. Il importe de réfléchir au contenu de la communication avant de la faire plutôt que d'hésiter, modifier en cours de transmission et d'occuper ainsi le réseau inutilement. Si cependant on reçoit une question inattendue il est alors recommandé de passer en procédure d'attente.

En vue d'obtenir une certaine forme de confidentialité des messages on conviendra d'une série de mots codes propres à l'installation portuaire. Ces mots peuvent faire référence à un endroit, à une personne, à une procédure ou à toute autre indication ayant trait à une information que l'on veut garder discrète. Ainsi, la transmission d'un message peut prendre la forme suivante :

Alfa, pour Bravo over, (Demande de Bravo à Alfa de venir en réseau)

Bravo this is Alfa, over (réponse de alfa: je suis prêt à communiquer avec vous)

Bravo, this is Alfa Rendez vous au point 3 pour un 30; over (Bravo rendez vous aux quais pour exécution d'une patrouille)

Bravo, This is Alpha, Wilco out (Alpha j'ai bien compris et j'exécute)

Lorsqu'il s'agit d'épeler des mots, pour des raisons de clarté, il est recommandé d'utiliser l'alphabet phonétique international. Chaque utilisateur du réseau est tenu de le connaître.

### **Fonctionnement de l'équipement et des systèmes de sûreté**

L'équipement de sûreté collectif et individuel utilisé dans l'installation portuaire, l'équipement destiné au contrôle des bagages, des personnes et des biens sera traité dans ce chapitre. Il en va de même pour les équipements de sûreté des bâtiments, du terrain de l'installation portuaire et des accès.

Le fonctionnement de chaque appareil ou équipement de sûreté ainsi que les difficultés pouvant surgir lors de l'emploi et la façon d'y remédier seront également abordés. Vu que les systèmes de sûreté utilisés dans les différentes installations portuaires peuvent être différents, il ne sera pas possible de donner ici une synthèse exhaustive. Chaque PFSO devra se laisser guider par le mode d'emploi des différents appareils. Il importe que l'explication soit et demeure orientée vers la pratique.

### **Les tests, l'étalonnage et l'entretien des équipements et systèmes de sûreté**

Il est conseillé de confier l'entretien des systèmes d'alarme à un installateur agréé. Le personnel doit donc être au courant des modalités de l'entretien du matériel et des données concernant l'installateur.

Il est également conseillé de confier l'étalonnage et l'entretien des autres systèmes de sûreté à des firmes agréées. Dans le cas contraire, on court le risque que le matériel ne fonctionne pas correctement et soit sans utilité. L'investissement réalisé l'aura été à fond perdu.

Des tests doivent régulièrement être exécutés par le personnel de sûreté lui-même. Le système d'alarme sera testé mensuellement. Les autres équipements de sûreté seront testés avant chaque emploi. La manière de les réaliser sera trouvée dans le mode d'emploi et devra être expliquée en détail aux utilisateurs. Idéalement, chaque appareil sera accompagné d'un mode d'emploi détaillé. Il sera accroché ou collé à l'appareil de façon à éviter les pertes de temps.

### **Technique de l'inspection, du contrôle et de la surveillance.**

Les techniques à utiliser par le personnel de sûreté doivent être exposées. L'exposé doit être pratique et illustré d'exemples. Le texte ci-dessous peut servir de fil conducteur pour ce chapitre.

### **Méthodes physiques de recherches et inspections non destructives.**

## .1 Méthodes pour les inspections physiques.

### Aperçu

#### Inspection à même les vêtements

Cette compétence particulière ne s'applique que dans le cadre des activités de surveillance « contrôle des personnes ». Elle n'est donc applicable qu'aux accès à l'installation portuaire. Il s'agit d'un contrôle superficiel (à même les vêtements). Ce contrôle doit toujours être exécuté par un agent du même sexe que celui de la personne contrôlée. Lors de l'entrée le personnel de sûreté ne peut contrôler les bagages à main qu'en vue d'y découvrir des armes ou autres objets dangereux. Il en va de même pour les véhicules.

A la sortie le contrôle est principalement orienté vers la prévention du vol de marchandises dans l'entreprise. Le contrôle des bagages à main et des véhicules est autorisé.

Le contrôle ne peut être systématique ni à l'entrée ni à la sortie si le niveau de sûreté 1 est appliqué.

#### Exécution du contrôle

##### Contrôle des personnes

##### Contrôle manuel

- Contrôle manuel à même les vêtements.

Faites enlever la veste de la personne et remettre son bagage à main. Déposez-le dans un endroit sûr mais visible pour son propriétaire. Invitez la personne à vider ses poches et en placer le contenu dans un petit bac prévu à cet usage et contrôlez-le. Invitez ensuite la personne à écarter les bras et palpez-la avec les deux mains de haut en bas. Soyez attentif à des grosseurs anormales sur le corps. Si vous avez un doute demandez à la personne ce qu'elle a sous ses vêtements et le cas échéant invitez-la à le monter. Contrôlez ensuite le veston et demandez à la personne d'en montrer le contenu des poches. N'oubliez pas le contrôle des chaussures. Le cas échéant demandez à la personne de les enlever et examinez-les. Veuillez à ce que la personne contrôlée récupère l'ensemble de ce qui lui appartient et passez ensuite au contrôle suivant.

#### ✓ Contrôle des bagages.

Lors du contrôle des bagages, il faudra faire preuve de prudence ; la personne qui remet son bagage souhaite en récupérer le contenu intact. De plus, le contrôle en lui-même doit inciter à la prudence. Il peut y avoir dans le bagage un objet dangereux ou même une bombe. Il est donc dangereux de fouiller en aveugle dans la partie basse du bagage. Il faut voir ce que l'on contrôle. L'attention doit se porter d'emblée sur les piles, briquets, armes, explosifs et autres objets dangereux.

#### Emploi de moyens techniques.

##### Scanner pour bagages

Faites déposer le bagage sur le tapis roulant par le visiteur. Contrôlez sur l'écran si certaines zones ne sont pas visibles ou si vous distinguez des objets suspects. Si c'est le cas, recommencez le scanning sous un autre angle. S'il persiste encore un doute, passez au contrôle manuel du bagage.

##### Détecteurs de métaux portables et portiques.

##### Contrôle à l'aide d'un détecteur de métaux portable.

Remettez à la personne un petit bac dans lequel elle peut déposer tous ses objets métalliques en vue de leur contrôle. Examinez ces objets. Invitez la personne à tendre les bras et faites passer le détecteur de haut en bas le long de tout le corps. N'oubliez pas les chaussures !

Lorsque le signal indique la présence d'un objet métallique demandez à la personne de le montrer.

Contrôle par passage sous un portique pour la détection de métaux.

Remettez à la personne un petit bac dans lequel elle peut déposer tous ses objets métalliques en vue de leur contrôle. Examinez ces objets. Faites franchir le portique. Lorsque le signal retentit indiquant la présence d'un objet métallique, demandez à la personne ce qui peut être à l'origine du signal. L'intéressé pourra la plupart du temps fournir une explication. Faites placer l'objet à l'origine du signal dans le bac et faites repasser la personne sous le portail jusqu'à ce qu'il ne réagisse plus.<sup>7</sup>

Directives générales.

Lors de la découverte d'objets dangereux ou d'objets dont la détention est interdite à l'intérieur de l'installation portuaire (couteau de poche, briquet, GSM dans des installations où il y a danger d'explosion, appareil photo...) la personne est invitée à les remettre à l'entrée. Afin d'éviter toutes discussions, des containers ou des sacs en plastique pouvant être fermés et où l'on peut inscrire le nom de la personne seront prévus. Ces dépôts doivent en permanence être sous surveillance. Ils seront restitués lorsque la personne quittera l'installation portuaire.

En cas de découverte d'armes ou d'explosifs on ne demandera pas à la personne de les remettre mais, on lui interdira l'accès à l'installation et la police sera avertie. Si nécessaire les règles concernant l'alerte à la bombe seront appliquées.

Exécution d'une fouille

Un plan de fouille sera d'abord établi. Ce plan répartira le port et les bâtiments en zones en tenant compte du degré de difficulté pour réaliser la fouille, de l'étendue du terrain, de la nature de la zone (zone interdite, d'accès restreint, zone où il faut tenir compte de mesures de sécurité spéciales). De cette façon, l'installation portuaire et les bâtiments sont répartis en zones de fouilles homogènes. Une zone de fouille est une zone qui peut être fouillée par une seule équipe (le cas échéant composé d'une seule personne). Le plan doit également prévoir quel matériel est à disposition du personnel pour l'exécution de la fouille et où il est entreposé. Il indiquera aussi un responsable par zone, la façon dont le rapport de fouille sera rédigé et à qui il sera remis.

Utilisation de Check-lists (check-cartes)

Pour chaque zone de fouille il sera établi une check-list. En fonction du type de zone (intérieur, extérieur, quais, premier, second ou troisième étage...) la couleur de ces check-lists sera différente.

Equipement de l'équipe de fouille

Procédures

Une équipe de fouille doit travailler méthodiquement ; ainsi, un membre peut contrôler à droite tandis que l'autre contrôle à gauche. On commence par examiner le sol, ensuite on cherche à hauteur des hanches puis des épaules et finalement plus haut. On démarre toujours du même point et on arrête au même point. Les parties fouillées par l'homme de gauche et par celui de droite doivent se recouvrir.

Les membres du team doivent être en mesure de reconnaître un paquet suspect. La meilleure façon de le faire consiste à être familiarisé avec l'environnement et à reconnaître ce qu'il est normal d'y trouver ou pas.

L'équipe de fouille doit rester en contact avec la centrale ou le PFSO.

La réaction à avoir lors de la découverte d'un engin explosif improvisé doit être connue de l'équipe de fouille.

---

<sup>7</sup> Certaines personnes ont des objets métalliques dans le corps qui leur ont été implantés à l'occasion d'une opération (broches, plaques en métal dans le crâne...) Dans ce cas ces personnes disposent généralement d'une attestation médicale.

Quelques règles de base:

- N'emportez pas avec vous d'appareils émettant un signal électrique : GSM, radio, sémadigit.
- Ne touchez aucun objet suspect. Prévenez les autorités compétentes et isolez la zone.
- Ne modifiez pas la position des commutateurs électriques dans la zone à fouiller. Si la lumière est allumée ne l'éteignez pas et si elle est éteinte ne l'allumez pas.
- Utilisez tous vos sens. Des objets peuvent dégager une odeur bizarre ou produire un bruit inhabituel ou d'autres indications peuvent paraître anormales et faire penser à un engin suspect. Si vous sentez une odeur d'amande amère, soyez particulièrement prudent car il peut s'agir d'un explosif.
- Observez les serrures et la fermeture des tous les endroits fermés à clé. Vous pourrez peut-être constater que les vis de la plaque de protection d'un lecteur de badges ont été enlevées ou dévissées. Ceci pourrait, par exemple, indiquer que la mise à feu a été raccordée au lecteur de badge.
- Prenez soin que la zone à fouiller soit évacuée. Travaillez en collaboration avec la police et éventuellement les pompiers.
- Tenez compte du temps nécessaire pour évacuer et de l'heure annoncée pour l'explosion.
- Un contrôle approfondi doit être la règle. Rien ne doit être négligé.

### Pour les chefs de service

Bien que l'Art 18.2 de la partie B du code ISPS ne fasse aucune distinction entre les membres du personnel de sûreté, nous estimons qu'il faut organiser une formation spécifique pour les chefs de service.

### Connaissance des menaces actuelles et de leurs différentes formes

Alors que pour le personnel d'exécution on se limite aux menaces les plus importantes pour l'installation portuaire, on pourrait aller plus loin pour les chefs de services et aborder d'autres menaces. Celles qui dans le PFSA ont été retenues comme improbables, et dès lors exclues, pourraient faire l'objet d'un court exposé en rapport avec l'installation de façon à ce qu'un tableau de toutes les menaces soit brossé.

### Identification et détection d'armes et objets ou produits dangereux.

Les informations dispensées dans le présent cours à ce sujet suffisent tant pour le personnel d'exécution que pour les chefs de service.

### Identification des caractéristiques et attitudes des personnes représentant un risque pour la sûreté

Les auditeurs doivent être convaincus de la nécessité d'apporter suffisamment de variation dans le travail du personnel afin de briser la routine. On profitera de l'occasion pour leur démontrer que cette absence de régularité dans l'exécution des patrouilles et des contrôles est une nécessité. Des patrouilles parcourant toujours le même circuit et à la même heure sont sans valeur. Il en va de même des contrôles dont on sait à l'avance qu'ils vont avoir lieu. Les patrouilles doivent avoir plusieurs itinéraires pratiquant des horaires variables, les contrôles être exécutés de façon inopinée sauf lorsqu'ils sont la suite logique d'un incident ou un élément d'une action de sûreté. L'attention des auditeurs sera également attirée sur la nécessaire confidentialité des horaires de patrouilles et de contrôle si l'on veut éviter les fuites.

### Techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté

Si le personnel de sûreté est confronté à des incidents, il appartient au chef de reprendre aussi vite que possible la direction des opérations. Si ceci ne peut être réalisé, il se fera remplacer ou remplacer provisoirement le personnel de contrôle afin d'éviter tout danger de manœuvre de diversion.

Le personnel dirigeant doit être convaincu de la nécessité des contrôles. Ces derniers ne doivent pas uniquement être exécutés par le personnel de sûreté mais également par les chefs. Il comprend le contrôle de l'équipement technique de l'installation portuaire et celui du personnel de sûreté. Ce contrôle doit mettre l'accent sur l'aide à l'exécution ; c'est seulement comme cela que l'entière collaboration du personnel sera obtenue.

### Contrôle des passagers et les techniques de contrôle

Bien qu'il n'appartienne pas aux services de sûreté d'effectuer le contrôle frontières ou les contrôles d'identité, le personnel dirigeant doit recevoir une formation approfondie leur permettant de déceler l'authenticité des documents qui leur sont présentés. Les documents les plus habituels seront présentés à titre d'exemple et la manière de procéder à leur contrôle d'authenticité sera explicitée.

### Les liaisons en rapport avec la sûreté

Les possibilités des moyens radio et les solutions possibles en cas de problèmes seront approfondies.

Cet item pourra être couplé au plan catastrophe de l'autorité administrative et aux procédures d'alerte pour l'installation portuaire.

Fonctionnement de l'équipement et des systèmes de sûreté

La formation donnée au personnel d'exécution suffit.

Tests, étalonnage et entretien de l'équipement et des systèmes de sûreté

Bien que s'exécutant sous la responsabilité du PFSO, il s'agira d'une tâche qui sera le plus souvent laissée aux chefs de service de la sûreté. Il importe donc qu'ils sachent ce qu'ils doivent tester, étalonner ou entretenir, comment le faire et avec quelle périodicité.

Techniques d'inspection, de contrôle et de surveillance

En ce qui concerne les méthodes de recherche physiques et les inspections non destructives, l'accent sera mis sur la manière d'effectuer le contrôle et sa bonne exécution en tenant compte des limitations légales. Lors de fouilles, l'accent sera mis sur la direction de ce genre d'opération, sur les problèmes qui peuvent survenir et les solutions à appliquer.

### Pour le personnel de l'installation portuaire n'appartenant pas aux services de sûreté

Il s'agit de personnes qui ne sont pas familiarisées avec les problèmes de sûreté. La plupart du temps, les ouvriers et techniciens ont reçu un enseignement professionnel ou technique. Parmi les employés et les cadres on trouve naturellement des personnes ayant un niveau humanités ou supérieur. Tenant compte de cette grande diversité de formation, il est recommandé de constituer plusieurs groupes.

Il est conseillé, en dehors des exigences de formation imposées par le code ISPS pour le personnel de sûreté, de donner un aperçu des événements internationaux qui ont conduit au 11 septembre et à l'imposition du code ISPS. De là, on pourra passer aux exemples les plus récents de terrorisme en espérant ne pas avoir à expliquer le cas d'un attentat contre la navigation maritime dans votre propre pays.

De plus, un exposé limité concernant les items suivants s'impose : contrôle aux entrées, contrôle des chargements, de l'avitaillement, des zones à accès limité ou interdit et la manipulation des bagages non accompagnés.

Ce cours peut être donné par le PFSO ou délégué à un chef de service.

### Signification des niveaux de sûreté prévus par le code ISPS et leurs conséquences pour la sûreté de l'installation portuaire.

Les items envisagés au chapitre 8.4.1 peuvent former le fil conducteur pour cette formation. Quelques applications pratiques et leurs conséquences seront exposées. Le cours peut être conçu de la façon suivante :

#### **Les niveaux de sûreté**

Les mesures et les procédures de sûreté doivent être organisées de telle façon qu'elles causent le moins de perturbations possible pour les passagers, les navires, les cargaisons et les services

Au niveau de sûreté 1 les activités suivantes seront exécutées par le biais de mesures adaptées à toutes les dispositions:

- le contrôle des accès de l'installation portuaire;
- la détermination de zones à accès réduit ou interdit;
- l'inventaire et l'inspection des cargaisons;
- l'inventaire et l'inspection de l'avitaillement;
- le traitement des bagages non accompagnés;
- la surveillance des installations portuaires.

Au niveau de sûreté 2 des mesures de protection supplémentaires seront appliquées.

Au niveau de sûreté 3 les autorités imposeront encore des mesures de protection plus contraignantes.

#### **(Art. 16 du code ISPS)**

#### **Accès aux installations portuaires**

##### **Niveau 1**

Les personnes qui refusent ou ne sont pas en mesure d'établir, sur demande, leur identité et/ou de confirmer l'objet de leur visite, devraient se voir refuser l'accès à l'installation portuaire.

Ceux qui veulent avoir accès doivent se soumettre à une inspection.

L'accès ne sera accordé qu'après présentation des documents, ticket, ordre de travail, sur base de quoi :

- l'identité du personnel et de ceux qui travaillent dans l'installation et leur véhicule pourra être vérifiée;
- l'identité de celui qui n'est pas employé dans l'installation pourra être constatée;
- les personnes, les objets personnels, les véhicules et leur contenu pourront être inspectés.

## **Niveau 2**

- Contrôle supplémentaire des accès et de la clôture.
- Limitation du nombre d'accès.
- Renforcer la gestion des accès.
- Accroître la fréquence de l'inspection des personnes, des objets personnels, et des véhicules.
- Engager des patrouilles (sur terre et sur mer) à l'extérieur afin de renforcer la protection extérieure.

## **Niveau 3**

- Interdire l'accès (à l'exception des personnes chargées de réagir à un incident ou une menace);
- Interdire la circulation dans l'installation;
- Augmenter les patrouilles de sûreté;
- Suspendre les opérations portuaires à l'intérieur de tout ou partie de l'installation portuaire;
- Diriger les mouvements de navires par rapport à tout ou partie de l'installation portuaire;
- évacuation.

### **(Art. 16 ISPS code)**

#### **Zones interdites ou d'accès restreint.**

##### **Protéger**

- Les passagers, le personnel du navire, le personnel de l'installation portuaire et les visiteurs.
- L'installation portuaire.
- Les navires qui utilisent l'installation portuaire ou qui la desservent.
- Les zones de sûreté sensibles à l'intérieur de l'installation portuaire.
- Les équipements et systèmes de sûreté et de surveillance.
- La cargaison et les provisions de bord contre toute manipulation criminelle.

##### **Mesures**

- Marquer les zones.
- Mise en place de séparations.
- Mise en place d'un contrôle des accès.
- Limiter les possibilités d'observation.

## **Niveau 1**

- Installation de barrières permanentes ou temporaires de qualité.
- Prévoir des points d'accès qui puissent être efficacement verrouillés ou barrés.
- Délivrer des laissez-passer aux personnes autorisées.
- Marquer clairement les véhicules qui sont autorisés à entrer dans les zones d'accès restreint.
- Prévoir des gardes et des rondes.
- Installer des dispositifs automatiques de détection pour détecter tout accès non autorisé à une zone d'accès restreint.
- Contrôler le mouvement des navires au voisinage des navires qui utilisent l'installation portuaire.

## **Niveau 2**

- Renforcer l'efficacité des barrières ou clôtures.
- Réduire le nombre des points d'accès et renforcer les contrôles.
- Restreindre l'accès ainsi que les mouvements.

- Accroître le nombre et la fréquence des rondes et l'usage d'équipement comme la CCTV.

### **Niveau 3**

- Interdire l'accès.
- Patrouilles permanentes.
- Evacuer les personnes, véhicules, cargaisons et avitaillement.
- Accroître l'enregistrement CCTV et mise en place d'équipes d'enquête et de patrouilles en bateau.

### **(Art. 16 du code ISPS)**

#### **Traitement des cargaisons**

##### **Généralités**

##### **Mesures pour:**

- empêcher toute manipulation criminelle ;
- n'accepter que les cargaisons autorisées au moyen de :
  - ✓ inventaire et inspection aux accès;
  - ✓ reconnaissance comme acceptée et contrôlée dans l'installation;
  - ✓ refus de la cargaison dont la date de chargement n'est pas confirmée et :
    - inspection visuelle ou physique;
    - scanners, dispositifs mécaniques ou chiens.

### **Niveau 1**

- Inspections régulières de la cargaison, des engins de transport et des zones d'entreposage de la cargaison à l'intérieur de l'installation portuaire avant et pendant les opérations de manutention.
- Inspection de la cargaison entrant dans l'installation portuaire et voir si elle correspond à la note de livraison.
- Fouille des véhicules.
- Vérification des scellés lors de l'entrée ou de son entreposage à l'intérieur de l'installation.

### **Niveau 2**

- Inspection détaillée de la cargaison, engins de transport et des zones d'entreposage à l'intérieur de l'installation portuaire.
- Contrôles plus poussés pour s'assurer que seule la cargaison accompagnée des documents requis entre dans l'installation portuaire.
- Fouille plus poussée des véhicules.
- Vérification plus fréquente et plus détaillée des scellés ce qui peut être réalisé par :
  - ✓ l'augmentation de la fréquence et du détail des inspections à l'aide de moyens visuels ou physiques;
  - ✓ l'augmentation de la fréquence et du détail dans l'emploi du scanner, de dispositifs mécaniques ou de chiens.

### **Niveau 3**

- Restriction ou une suspension des mouvements de la cargaison ou des opérations liées à la cargaison, dans l'ensemble ou dans une partie de l'installation portuaire.
- Vérification de l'inventaire des marchandises dangereuses et des substances potentiellement dangereuses se trouvant à l'intérieur de l'installation portuaire.

### **(Art. 16 du code ISPS)**

#### **Livraison de provisions de bord**

##### **Généralités**

##### **Ces mesures ont pour but de:**

- vérifier l'intégrité des emballages;
- empêcher que les provisions de bord soient acceptées sans inspection;
- empêcher que les provisions de bord soient acceptées si elles n'ont pas été commandées;
- s'assurer de la fouille du véhicule de livraison
- s'assurer que les véhicules de livraison soient escortés à l'intérieur de l'installation portuaire.

### **Niveau 1**

- Inspection des provisions de bord.
- Notification préalable de la composition du chargement, des coordonnées du chauffeur et du numéro d'immatriculation du véhicule.
- Fouille du véhicule de livraison.

Ceci peut être atteint par l'engagement de :

- ✓ examen visuel et physique; et
- ✓ utilisation de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens.

### **Niveau 2**

- Inspection détaillée des provisions de bord.
- Fouille détaillée des véhicules de livraison.
- Coordination avec le SSO pour procéder à une vérification de la commande par rapport à la note de livraison.

Cet objectif peut être atteint par :

- ✓ fouille plus fréquente et plus détaillée des véhicules de livraison;
- ✓ utilisation plus fréquente de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens;
- ✓ restriction ou interdiction imposée à l'entrée des provisions de bord si elles ne doivent pas quitter l'installation portuaire dans un délai spécifié.

### **Niveau 3**

- Ces mesures peuvent comprendre les préparatifs en vue de restreindre ou de suspendre la livraison des provisions de bord dans tout ou partie de l'installation portuaire.

## **(Art. 16 du code ISPS)**

### **Traitement des bagages non accompagnés**

#### **Généralités**

Il s'agit des mesures de sûreté à appliquer pour vérifier que les bagages non accompagnés (c'est-à-dire les bagages, y compris les effets personnels, qui ne sont pas avec le passager ou le membre d'équipage au point d'inspection ou de fouille) sont identifiés et sont inspectés par imagerie, y compris fouillés, avant d'être admis dans l'installation portuaire

#### **Niveau 1**

- 100 % des bagages non accompagnés seront soumis à une inspection par imagerie ou une fouille, notamment au moyen d'un appareil d'imagerie par rayons X.

#### **Niveau 2**

- Tous les bagages non accompagnés seront soumis à 100% à une fouille au moyen d'un appareil d'imagerie par rayon X.

#### **Niveau 3**

- Soumettre les bagages non accompagnés à une inspection par imagerie plus détaillée, en effectuant par exemple un contrôle radioscopique sous au moins deux angles différents.
- Se préparer à restreindre ou suspendre les opérations de manutention des bagages non accompagnés.
- Refuser d'accepter des bagages non accompagnés dans l'installation portuaire.



Identification et détection d'armes, de produits ou d'objets dangereux.

**Reconnaissance et détection d'armes, de produits et d'objets dangereux.**

**.1 Généralités**

Les armes de poing les plus répandues sont les pistolets et les revolvers. Un pistolet est plat et possède un chargeur ; le revolver est équipé d'un barillet qui amène les cartouches devant le chien.

Revolvers.

Un revolver peut tirer plusieurs fois, en fonction du nombre de chambres du barillet (en général six), sans qu'une douille soit éjectée. Pour recharger, après avoir tiré la dernière cartouche, on fait basculer le barillet et on enlève les douilles, la plupart du temps à l'aide d'un extracteur.

Photo d'un revolver

Le pistolet

Les cartouches sont placées dans un chargeur qui est glissé dans la crosse de l'arme et amène les cartouches l'une après l'autre devant le canon. Pour armer, on ramène la glissière vers l'arrière. Il est à remarquer qu'un pistolet fonctionne en semi automatique. Le départ du coup repousse la glissière vers l'arrière, la douille est extraite et éjectée, une nouvelle cartouche est introduite dans la chambre et l'arme est prête pour un nouveau tir.

Parmi les pistolets modernes nous trouvons le MK3 et le 1001 de FN

Photo d'un pistolet

Armes automatiques légères

Les pistolets mitrailleurs

Une mitraillette est une arme à feu de poing pour le combat à courte distance. Avec une mitraillette il est possible de tirer en automatique ou en coup par coup. Son chargeur peut contenir jusqu'à 50 cartouches.

Photos de pistolets mitrailleurs de type différent

.

Fusils

Les fusils ont un canon plus long et sont destinés à être utilisés comme arme d'épaule. Ils ont aussi une plus grande portée maximale et efficace.

Photos de fusils de type différent

Scanner du FN 2000

Explosifs

1. Répartition:

On les répartit traditionnellement en explosifs provoquant une déflagration et ceux produisant une détonation. Conséquences de l'explosion d'explosifs :

.2. Explosifs provoquant une déflagration:

La poudre noire est l'explosif le plus ancien encore utilisé aujourd'hui pour les feux d'artifices ou dans certaines cartouches. La poudre noire, est comme son nom l'indique, une poudre noire, granuleuse, composée de salpêtre, de charbon de bois et de soufre. La composition actuelle de cet explosif dans la pyrotechnie est formée de poudre métallique (magnésium, aluminium) et d'oxydants

3. Explosifs qui provoquent une détonation.

.3.1 La dynamite est le plus ancien explosif stable. Elle était fabriquée en bâtons de couleur brunâtre.

.3.2 Le T.N.T ou trinitrotoluène est l'un des successeurs de la dynamite. Il est à la fois plus stable et plus puissant. Il se présente sous forme de blocs, le plus souvent, brun clair. Un bloc de ce type suffit pour briser un rail de chemin de fer.

.3.3. Le semtex est un explosif moderne et puissant à base de cellulose et de nitrate. Il se présente sous la forme d'une pâte habituellement de couleur grise à l'odeur d'amande amère.

.3.4 Les explosifs modernes peuvent aussi être fabriqués sous forme de « bombes à modeler » L'explosif a alors l'aspect de mastic et peut être modelé dans la forme souhaitée.

#### .4 Les explosifs artisanaux

L'« ANFO » (Ammonium Nitrate (engrais) Fuel Oil) est un explosif artisanal utilisé par les terroristes. Le carburant utilisé est généralement de l'essence. La mise à feu est réalisée avec un explosif classique.

En combinaison avec d'autres explosifs, un mélange gazeux peut être utilisé pour amplifier l'effet destructeur.

.5 Dans un colis piégé classique on trouvera généralement une source électrique (le plus souvent une pile), des fils électriques, un détonateur et un explosif. L'auteur tachera naturellement de dissimuler son colis piégé et il n'apparaîtra pas sous la forme que l'on pourrait imaginer.

##### .5.1 La recherche de colis piégés ou de bombes.

Le meilleur conseil que l'on puisse donner est de garder les yeux ouverts. L'attention est le meilleur détecteur de bombe. Y a-t-il quelque chose qui frappe et apparaît comme « anormal » ? Une serviette qui semble oubliée, une voiture chargée de bonbonnes qui veut pénétrer dans l'installation portuaire sans que l'utilisation d'un tel chargement n'apparaisse clairement, une voiture qui sans aucune raison est abandonnée à proximité d'un bâtiment et dont le propriétaire ne peut être trouvé.

##### .5.2 . Réactions en cas de découverte d'un colis que l'on suspecte d'être piégé

En cas de découverte d'un tel colis, la première recommandation consiste à ne pas y toucher, à rester à distance et à envisager les différents mécanismes de mise à feu. Ce qui importe n'est pas l'examen du paquet mais celui des circonstances dans lesquelles il a été découvert. Ce sont elles qui vous conduiront à renforcer ou éluder votre suspicion. Si vous restez convaincu que quelque chose ne va pas, faites évacuer l'endroit où le paquet a été découvert et faites appel à la sûreté.

#### Armes nucléaires, chimiques et biologiques.

##### .1. Armes nucléaires

###### .1.1. La bombe atomique classique

###### .1.1.1. Principes de base

Une bombe atomique fonctionne selon le principe de la fission nucléaire. Ces deux derniers mots révèlent déjà le principe. Un noyau d'atome se divise en deux noyaux plus petits. Les neutrons qui sont libérés permettent de recommencer le processus et l'on obtient ainsi une réaction en chaîne, une explosion nucléaire.

Pour fabriquer une bombe atomique il faut de l'uranium enrichi ou du plutonium. Ces deux substances sont fabriquées dans les centrales nucléaires. Ces deux matières dégagent une radioactivité importante ; le plutonium notamment dégage des rayonnements importants. Il s'agit d'une substance hautement toxique et la moindre contamination peut être mortelle. Un transport effectué sans protection serait mortel pour le transporteur mais aussi pour tous ceux qui se trouvent dans les environs. Pour se protéger des rayonnements ces substances doivent être protégées par un manteau en métal ou un conteneur ce qui ne garantit cependant pas une étanchéité parfaite. Le produit de base pour la fabrication d'armes nucléaires est le minerai d'uranium. Il se distingue d'autres minerais par sa grande radioactivité.

###### .1.2. Les bombes « sales »

Les rayonnements sont dangereux et peuvent être mortels. Ainsi, si à l'occasion d'une explosion classique on peut simultanément répandre une grande quantité d'éléments radioactifs, à court ou à long terme, on provoquera la mort ou des blessures à des milliers de personnes. Compte tenu du nombre important de déchets nucléaires disponibles, par exemple dans les anciens pays de l'URSS, les spécialistes estiment que le danger est bien réel.

### .1.3 Detection

Ce sont les radiations qui indiqueront la présence de matériel destiné à la fabrication d'armes nucléaires ou d'une arme nucléaire elle-même. Un compteur Geiger classique de fabrication récente suffit.

.1.4. Mesures à prendre en cas de découverte d'un envoi suspect.

Faites évacuer immédiatement les environs et prévenez la police ou la douane.

.1.5. Mesures de protection individuelles.

Les deux modes de contamination auxquels nous pouvons être exposés au moment de la découverte d'un envoi suspect sont l'irradiation directe, s'il s'agit d'un élément hautement radioactif (uranium 235 ou plutonium par exemple), ou l'inhalation de poussières radioactives.

.6.1 Quittez immédiatement l'endroit de la découverte et placez-vous de façon à avoir le vent dans le dos lorsque vous regardez l'endroit que vous venez de quitter. Vous éviterez ainsi d'inhaler des poussières en suspension dans l'air.

.6.2 Protégez-vous au moyen d'un masque.

.6.3 Déshabillez-vous

.6.4 Placez les vêtements enlevés dans un sac en plastic et fermez le hermétiquement

6.5. Prenez une douche

6.6. Revêtez d'autres vêtements.

.1.6. Mesures de protection collectives

Evacuez, en accord avec les autorités, tout ou partie des installations en tenant compte de la direction du vent.

### Agents chimiques

.1 Gaz toxiques

.1.1 Commentaires

Catégorie de gaz toxiques	Symptômes	Variétés	Description
Gaz neurotoxique	Le nez coule, la respiration est difficile, rétrécissement de la pupille (Myosis), flux de salive, bave, besoin d'uriner, transpiration abondante, contraction des muscles de la peau, convulsions et la mort.  La vitesse à laquelle apparaissent ces symptômes dépend du mode de contamination. (par les voies respiratoires, par la peau, le sang, la digestion). Les délais peuvent varier d'une minute à deux heures.	Tabun en Sarin.	Le tabun a été utilisé par un groupement terroriste dans le métro au Japon. Il s'agit d'un gaz incolore à l'odeur fruitée. Le sarin est un gaz incolore et inodore. Ces deux gaz peuvent être transporté sous forme liquide à 20° Celsius.  Comme contrepoison on utilise l'atropine.
Les agents vésicants	La peau devient rouge, le sujet ressent des chatouillements aux endroits les plus sensibles, des cloques et des plaies purulentes apparaissent. Toux, étouffement, cécité. Ces symptômes apparaissent en fonction du type de contamination soit immédiatement, soit après quelques heures ou quelques jours.	Ypérite	L'ypérite est le gaz toxique utilisé par les Allemands pour la première fois durant la première guerre à Ypres. C'est un gaz incolore à l'odeur de moutarde (raison pour laquelle ce gaz est également appelé gaz moutarde). A 20° Celsius il peut être transporté sous forme liquide. On ne connaît pas de contrepoison direct.

Catégorie de gaz toxiques	Symptômes	Variétés	Description
Les agents asphyxiants.	Symptômes On constate une irritation immédiate du nez et de la gorge, des quintes de toux, vomissements, bleuissement des oreilles et des lèvres, oppression de la poitrine, mort. Si le sujet survit, on constatera à long terme une destruction des poumons. Il n'y a pas de contrepoison connu.	Phosgène et diphosgène	Il s'agit de deux gaz incolores à l'odeur de paille coupée. A 20° Celsius le phosgène est un gaz et le diphosgène un liquide.
Les agents hémotoxiques	Irritation du nez et de la gorge, toux, oppression de la poitrine, irritation des yeux. Les victimes succombent par étouffement par atteinte des poumons et absence d'oxygénation.	Acide cyanhydrique, chlorure de cyanogène, Arsine.	Ces deux premiers produits sont des gaz incolores à l'odeur d'amande. L'arsine est également incolore mais sent l'ail. Les deux gaz se présentent sous forme de vapeur à 20°C.
Les agents incapacitants	Paralyse la victime et trouble ses capacités de raisonnement. Certains gaz ont un effet 'knock-out'.	BZ	Il n'y a pas énormément de documentation en rapport avec ces gaz. Le plus connu est le BZ. Mais il en existe de nouvelles formes tel que celui employé par les Russes contre les Tchétchènes lors de leur prise d'otages au théâtre à Moscou.

### .1.2 Détection

Il n'est pas aisé de conserver de pareilles substances tout à fait hermétiquement durant le transport. Il sera donc possible de constater, dans une plus ou moins grande mesure, l'apparition de symptômes tels que décrits ci-dessus chez des personnes mises en contact avec le transport. Une telle apparition constitue une première indication de présence de produits de cette nature. La méthode utilisée pour assurer la protection des produits peut être un second indice. D'autres indications peuvent naturellement être distillées de la provenance, de la destination ou de la nature du produit.

### .1.3 Mesures à prendre en cas de transport suspect

Dégagez sans délai les environs et avertissez la police ; si possible utilisez des masques à gaz. Il faut aérer au maximum, déshabiller les victimes et les placer immédiatement sous la douche. On ne touchera les vêtements qu'avec des gants en caoutchouc.<sup>8</sup>

### .2 Produits incendiaires

De tels produits peuvent être utilisés seuls ou avec des explosifs. En combinaison avec des explosifs le pouvoir de destruction s'en trouve accru.

On peut les répartir en trois catégories: les carburants, les métaux et les mélanges de carburants et de métaux. Le carburant le plus connu est le napalm. En fonction de sa composition on parlera de M1, M2, ou M4. Ce sont des grains blancs ou bruns qui absorbent l'humidité. Ces granulés sont mélangés à de l'essence et on obtient ainsi un liquide épais qui brûle vivement et est très difficile à éteindre.

### .3 Détection

Ce seront surtout les caractéristiques externes et les éléments habituels d'enquête (origine, destination, nature) qui pourront conduire à la découverte de ces produits.

### .4 Mesures à prendre lors de la découverte d'un tel transport.

Prendre immédiatement toutes les mesures anti-incendie et faire appel à la police et aux pompiers.

<sup>8</sup> Attention:

- un masque à gaz avec un filtre ne protège que contre le gaz toxique pour lequel le filtre a été réalisé

- Les produits cités peuvent provoquer des empoisonnements par contact avec la peau et les yeux. Protéger la respiration ne suffit donc pas! Un vêtement de protection est indispensable.

## Les agents biologiques

### .1 Définition:

Les agents biologiques sont des micro-organismes vivants ou leurs déchets toxiques qui sont répandus en vue de causer des maladies ou la mort.

Maladies	Transmission	Contagion	Symptômes	Décontamination
Charbon	Blessures ; inhalation, ingestion	Néant	Infections locales.	Brûler les cadavres contaminés
Cholera	Eau ou nourriture contaminées	Très	Infection importante des voies digestives, vomissements, ...	Faire bouillir, désinfecter.
Diphthérie	Contact direct avec des objets contaminés ou avec des malades	Très	D'abord légère fièvre ensuite tout à coup très forte	Antiseptiques ou faire bouillir.
Peste pneumonique	Poux et rats	Très	Infection de l'appareil respiratoire	Faire bouillir, hypochlorite.
Variole	Contact avec des malades ou des objets contaminés	Très	Forte fièvre, petites cloques sur la peau et qui s'infectent.	Résiste longtemps aux désinfectants.

### .2 Propagation par des groupes terroristes

La propagation de ces agents peut se faire par aérosol dans les stations de métro mais aussi à l'intérieur de bâtiments ou de navires. L'eau potable peut également être infectée. Elle peut également se faire par l'envoi de lettres ou de paquets contaminés comme ce fut le cas avec le bacille du charbon.

### .3 Détection

On ne peut ici que renvoyer à la vigilance des agents de sûreté.

### .4 Réactions

Il faut requérir immédiatement l'assistance de la police et des secours médicaux. Il conviendra d'isoler les personnes contaminées, d'évacuer la zone, d'en interdire les accès et de les garder sous contrôle.

### Identification des caractéristiques et attitudes de personnes présentant un risque pour la sûreté

Les données de base pour le cours peuvent être recherchées dans l'exemple suivant:

Reconnaissance sur base non-discriminatoire de personnes représentant un risque potentiel.

### Caractéristiques générales et attitudes de personnes présentant un danger pour la sûreté.

D'une façon générale nous pouvons dire que tout ce qui est inhabituel doit attirer l'attention du personnel de sûreté. S'il n'y a pas d'explication immédiate et logique pour le fait constaté ou la situation observée, il faudra se montrer suspicieux.

La présence inexplicable d'un véhicule, en stationnement sur un parking vide, tôt le matin, à proximité d'un point sensible de l'installation portuaire, doit amener à se poser des questions. Manifestement ce fait nécessite que l'on s'informe sur l'identité du propriétaire et que l'on inspecte le véhicule. Des vitres teintées devront inciter à se montrer plus circonspect.

La présence de bonbonnes de gaz ou d'un chargement non identifié est alors suffisante pour donner l'alerte. Ce peut être une bombe ou... des campeurs qui se sont égarés.

Des personnes étrangères à l'installation portuaire, qui prennent des photos, se montrent particulièrement intéressées par l'organisation et le fonctionnement, traînent dans les environs peuvent être également considérées comme suspectes. Le personnel de sûreté n'ayant pas la compétence pour identifier des personnes sur la voie publique il conviendra, en cas de suspicion sérieuse, de faire appel aux services de police

Un véhicule occupé par des personnes étrangères à l'installation portuaire qui, sans raison apparente, se tient à proximité des installations doit attirer l'attention du personnel de sûreté. Si de surcroît, il est muni d'une plaque étrangère il faut commencer à se demander ce que ce véhicule et ses passagers font là. En cas de doutes persistants, on appliquera la même procédure que pour les personnes.

Il faut également se montrer attentif aux embarcations qui restent aux environs des quais sans raison apparente. On peut, en effet, planifier ou commettre un attentat au départ de l'eau ou recueillir les informations nécessaires pour le réaliser.

La troisième dimension ne devra pas être négligée ; un petit avion qui fait des cercles au-dessus d'un navire est suspect.

Il conviendra également de se montrer prudent avec des personnes qui prétendent devoir effectuer des travaux dans l'installation portuaire. Il faudra chaque fois exiger le bon de travail. En principe, les services de sûreté devront être informés au préalable des travaux exécutés par des tiers à l'intérieur des installations.

Des demandes téléphoniques ou des courriers électroniques bizarres avec des demandes d'information sont a priori suspects.

Finalement, la plus grande prudence est de mise pour la prise en charge et la remise de paquets sans adresse d'expéditeur ou de destinataire. Si le cas se présente, il est loisible au membre du personnel de refuser le paquet ou de le faire ouvrir pour en contrôler le contenu avant de l'accepter.

## Techniques de formation

### Les méthodes de formation

Le temps où la formation se dispensait uniquement 'ex cathedra' est révolu, elle est devenue de plus en plus participative. L'élève est impliqué activement dans le processus d'apprentissage. C'est la raison pour laquelle on fera durant toute la formation appel à l'élève. Il ne s'agit pas dans le cas d'espèce de lui procurer uniquement des connaissances mais de participer activement au projet de sûreté commun. L'un des buts de la formation consiste à convaincre l'auditeur de l'importance de la sûreté et d'obtenir sa collaboration.

La formation peut être scindée en formation de base et formation continuée. La première a pour but principal de mettre en place les connaissances de base. La formation continuée construira sur cette base en apportant de nouvelles connaissances et en envisageant des problèmes spécifiques et les nouvelles évolutions. Annuellement, on organisera une ou plusieurs séances de formation continuée ainsi que chaque fois qu'il s'indique de rafraîchir les connaissances ou d'enseigner de nouvelles matières. Ce peut notamment être le cas à l'issue d'un exercice dont les résultats seraient peu concluants.

### Influence du milieu socioculturel sur les méthodes de formation

La communication avec les élèves doit s'établir et ce ne sera pas possible si nous ne sommes pas sur la même fréquence. La façon de s'adresser aux élèves doit être adaptée à leurs possibilités. Plus le niveau des élèves sera bas et plus il faudra simplifier, répéter, faire plus de démonstration et utiliser plus de moyens audiovisuels.

### Utilisation de démonstrations comme méthode de formation

Les démonstrations seront une excellente façon de clarifier la matière à enseigner. Elles seront principalement utilisées pour clarifier les activités pratiques. Montrer comment effectuer le contrôle à même les vêtements sera plus vite compris qu'une grande explication écrite. Des démonstrations de l'emploi du matériel de sûreté économisent des chapitres de mode d'emploi. Là où l'on peut montrer, la démonstration sera préférée à un autre système. Les démonstrations ont naturellement leurs limites. Lorsqu'elles ne se déroulent pas dans un local, elles demandent plus de temps pour permettre à chacun de voir. D'autre part, les démonstrations ne sont pas toujours autorisées.

### Conférences comme méthode de formation

Dans les organisations les plus diverses et dans les organismes officiels, des conférences sont régulièrement organisées sur les sujets les plus divers. Il n'est pas inutile de consulter les programmes de ces organisations, il sera parfois possible d'assister à l'une ou l'autre d'entre elles sur des sujets intéressants. Les firmes de sûreté organisent aussi régulièrement des expositions à l'occasion desquelles des conférences sont organisées. Certaines d'entre-elles peuvent être très enrichissantes pour le PFSO et son remplaçant.

#### Discussions comme méthode de formation

Comme nous l'avons exposé précédemment, la formation doit être participative, ce qui implique que l'on discute de la matière enseignée. De cette discussion peuvent naître des éléments intéressants pour l'approche pratique du problème de la sûreté. Mais, de plus, cette discussion éveillera l'attention des élèves et leur donnera l'impression d'être impliqués dans le processus. Il ne faut pas secouer l'attention mais l'éveiller.

#### Etude de cas comme méthode de formation

Tous les problèmes ne peuvent être résolus par une seule personne, in casus le PFSO. Si l'on constitue un groupe de travail et si l'on cherche en commun une solution, ceci aura pour résultat immédiat que les élèves se sentiront plus impliqués. Ce type de formation peut aussi être appliqué à des situations qui se sont déroulées dans une autre partie du port ou dans une autre installation portuaire. En fonction de la solution que l'on apportera au problème, il sera possible de tirer des leçons utiles pour l'avenir.

#### Exercices de groupe comme soutien à la formation

Comme nous l'avons constaté dans les « principes de base d'intervention à l'égard d'une foule », le groupe joue un rôle important dans la vie en société mais également dans la psychologie individuelle. L'homme est un être sociable et en jouant sur cet élément l'attention et la participation augmenteront.

#### Analyse d'incidents comme soutien à la formation

Les incidents constituent une confrontation de la théorie et de la pratique. Ils peuvent être considérés comme un instrument de mesure de la valeur de notre sûreté. Il sera primordial, chaque fois qu'il y en aura un, d'en tirer les leçons et d'apprendre.

#### Moyens audiovisuels comme soutien à la formation.

Actuellement, il y a sur le marché, toute une gamme de moyens audiovisuels. Lorsqu'ils sont disponibles, il conviendra de les utiliser au maximum comme soutien à la formation. Ils peuvent être d'une aide importante pour faire passer un message aux élèves.