

## **VERS UN CODE ISPS DE DEUXIEME GENERATION ?**

*Depuis l'année dernière, la sûreté des navires de commerce et des installations portuaires françaises fait désormais partie intégrante de la législation. Cependant, de nombreux obstacles rendent difficiles l'application du code, face à la très grande diversité qu'offre le transport maritime. Aujourd'hui, chez les administrateurs comme chez les navigants, une prise de conscience est devenue inévitable pour que la sûreté ne soit plus une théorie difficilement applicable, mais un principe inscrit dans le savoir faire.*

Les attentats du 11 septembre 2001 ont rendu incontournables les questions de sûreté dans le domaine des transports. Les experts maritimes ont alors pris conscience qu'un navire pouvait également être la cible d'un attentat terroriste, ou le vecteur même de l'attentat. L'OMI (Organisation Maritime Internationale) a donc adopté en 2002 le code ISPS (International Ship and Port facility Security code) qui a pour finalité de traiter, en amont de la menace, les problèmes de sûreté présents dans le monde maritime. En 2004, la commission européenne adopte le texte, en ayant pris le soin de rendre obligatoire plusieurs de ses recommandations. La France adopte en 2007 le texte européen, et le durcit à son tour, faisant ainsi de sa flotte de commerce l'une des plus contraintes par le code ISPS.

D'après l'OMI, en juillet 2004, tous les ports autonomes français étaient déjà certifiés ISPS. Dès lors, le code n'a cessé d'étendre son influence à chaque niveau du transport maritime : sur les navires, dans les gares maritimes, aux abords des installations portuaires, ou même dans la chaîne de transport du fret. Aujourd'hui, cette influence est devenue tellement importante qu'elle génère une réelle problématique d'équilibre entre rentabilité et sûreté auprès des acteurs du transport maritime. En effet, chaque maillon de la chaîne doit continuellement revoir ses méthodes de travail pour satisfaire les exigences d'un code ISPS de plus en plus contraignant qui entend renforcer la sûreté de tous, sans pour autant impacter de manière significative sur le format économique mondial. Cela est d'autant plus délicat qu'avec la réforme des ports autonomes, le gouvernement a annoncé en juin dernier avoir pour objectif de passer de 3,5 millions de conteneurs par an à 10 millions, ce qui signifie une augmentation considérable de l'activité portuaire, et donc des enjeux de sûreté. Il est donc clair que le respect strict du code va devenir un luxe trop coûteux pour beaucoup de compagnies françaises qui, pour rester compétitives, se verront peut-être dans l'obligation de choisir un pavillon ayant adopté une version moins exigeante du code. Il est donc désormais crucial de s'interroger sur les réalités du code ISPS pour constater l'état actuel de la situation, les difficultés rencontrées aujourd'hui et les évolutions envisageables.

### **L'ISPS aujourd'hui :**

#### *Le principe du code*

Le code ISPS met en place une organisation humaine et matérielle qui vise à collecter les renseignements spécifiques à une éventuelle menace, à filtrer les accès aux zones sensibles, à empêcher l'introduction d'armes et d'explosifs à bord des navires, à mettre en place des moyens d'alerte adéquats... Cependant, comme il est écrit explicitement dans le préambule, l'application du code ne doit en aucun cas modifier le format économique actuel, que ce soit changer la répartition des routes commerciales, redistribuer les densités de trafic ou même « entraîner des distorsions de concurrence ». La traduction concrète des prescriptions du code est déclinée dans le plan de sûreté du navire et dans celui de l'installation portuaire.

Dans chaque compagnie, un CSO (Company Security Officer) prend en charge l'établissement du plan de sûreté du navire, ainsi que son approbation par les autorités, et son évaluation régulière. De même, un PFSO (Port Facility Security Officer) reçoit la charge de mettre en place et de faire approuver le plan de sûreté de l'installation portuaire, ainsi que de veiller à sa constante évaluation. Enfin, à bord du navire, un SSO (Ship Security Officer), souvent le second capitaine, est responsable de la bonne exécution du plan.

Selon l'imminence de la menace, les autorités ministérielles valident l'un des trois niveaux de sûreté définis par le code. Chaque niveau de sûreté détermine le degré de vigilance des différents acteurs du dispositif de sûreté et la qualité des mesures à mettre en œuvre, celles-ci étant définies explicitement dans le plan de sûreté.

### En pratique

Aujourd'hui le code ISPS fait parti de la législation française, et les armateurs français sont donc tenus de mettre en œuvre ses prescriptions. Prenons l'exemple de la CMN (Compagnie Méridionale de Navigation), cette compagnie arme trois navires rouliers mixtes (transport de fret et de passagers) qu'elle affrète entre Marseille et la Corse. Les trois navires sont certifiés ISPS, et sur chacun d'entre eux les dispositions de sûreté sont entretenues par un SSO et soumises à des évaluations. Chaque navire possède également son propre plan de sûreté navire, tenu à jour et visé par les services préfectoraux dès que nécessaire. Au siège de la compagnie, un CSO entretient la cohérence et la validité des trois plans de sûreté, la régularité des audits et la pertinence des exercices.

Comme la compagnie possède des amodiations dans le Port autonome de Marseille, celle-ci est également responsable de la sûreté de son installation portuaire. Au sein de l'entreprise, un PFSO est donc désigné pour entretenir le plan de sûreté de cette installation et veiller à la sûreté de l'ensemble, en coordonnant les différents accès, les flux de passagers et de fret, les zones sensibles, les zones d'embarquement et de débarquement... (Figure1).

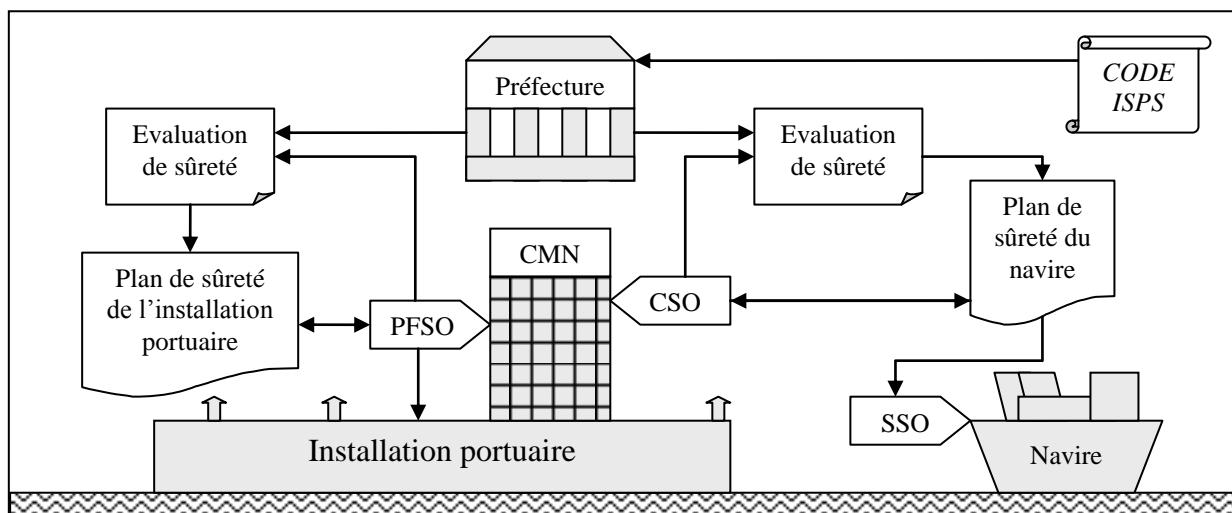


Figure 1 : Schéma de principe de l'application du code ISPS

Enfin, la compagnie fait actuellement construire un nouveau navire. Si l'on s'intéresse au cahier des charges, on observe que le bureau d'étude a fait preuve d'une exigence accrue en matière de sûreté. En effet, la disposition des ponts permet un meilleur isolement du fret et éloigne les passagers d'un éventuel véhicule piégé. De plus, l'embarquement des passagers a été revu pour y intégrer des mesures de contrôle des flux, voir de contrôle des personnes si nécessaire, et le principe des serrures électroniques a été maintenu, ce qui permet de sécuriser l'accès aux zones les plus sensibles.

## **Un code difficilement applicable :**

### *Difficultés fondamentales*

Les attentats du 11 septembre 2001 nous ont obligés à repenser dans l'urgence notre politique de sûreté dans le domaine des transports. Dans les faits, cette politique de sûreté était en réalité quasi inexistante, car sacrifiée au profit de la sécurité, excepté dans l'aérotransport, où la sûreté était déjà un souci majeur. Au lendemain des attentats, il a donc paru logique de se tourner vers les experts de l'aérotransport afin qu'ils aident à la rédaction de code tel l'ISPS. Aujourd'hui, l'aérotransport est incontestablement le moyen de transport qui connaît le plus d'impératifs de sûreté, et il est devenu quasi-traditionnel que des experts en sûreté provenant de l'aérotransport gèrent les grandes directives en matière de sûreté dans le monde du transport.

Cependant, il semble que l'hérédité aérienne du code ISPS a engendré un certain nombre de difficultés quant à son application. En effet, il est clair que le vecteur de transport est fondamentalement différent. Tout d'abord, l'avion est considérablement plus vulnérable que le navire, son intégrité pouvant être mise en péril par une très faible dose d'explosif, là où des tests ont montré que les navires rouliers mixtes comme ceux de la CMN ne seraient pas inquiétés par une explosion de moyenne importance même si celle-ci a lieu en cale. Mais la différence fondamentale réside dans le fait que contrairement au navire, un avion ne peut pas se stopper de manière immédiate pendant son trajet. Cela donne donc un désavantage considérable à d'éventuels preneurs d'otages sur un navire, puisqu'ils n'ont pas la possibilité de détruire le navire à tout moment, ce qui serait le cas s'ils avaient pris le contrôle d'un avion. Il existe encore un grand nombre de différences telles que les durées d'évacuation, les conséquences d'avaries provoquées... Toutes ces différences montrent que le vecteur maritime est beaucoup plus robuste que le vecteur aérien, et on peut comprendre combien il est en pratique difficile de lui appliquer stricto sensu un code ISPS qui a en grande partie été écrit par des experts de l'aérotransport, ceux-là mêmes qui veillent encore aujourd'hui à ce qu'il soit correctement appliqué.

### *Difficultés pratiques*

Comme toute politique nouvelle, la politique de sûreté a nécessité l'ouverture de nouveaux budgets, à la charge des compagnies. Si une surtaxe ISPS se généralise dans le secteur des porte-conteneurs, peu de compagnies du secteur 'fret et passager' l'exigent, car une augmentation des tarifs risquerait de nuire à l'attractivité de leur commerce. Or, il est clair qu'entretenir des équipes de sûreté ainsi que des installations adéquates (grilles, portes sécurisées...), demande des moyens financiers très lourds pour la plupart des entreprises. D'un autre côté, le risque est très difficile à chiffrer, ce qui pose le problème de la justification des moyens au sein de l'entreprise, et ne l'encourage pas à anticiper les éventuels problèmes de sûreté au-delà de ce que la loi lui impose.

Une solution envisagée actuellement est la mutualisation des moyens de sûreté. La chambre de commerce de Bastia, qui s'occupe entre autre de la sûreté de l'installation portuaire de Bastia, semble avoir compris que ce serait à elle de prendre les mesures adéquates et que celles-ci passeront par une mise en commun des différents acteurs de son activité portuaire. À l'avenir, quand différentes compagnies maritimes utiliseront les mêmes installations portuaires, voir cohabiteront sur les mêmes quais, elles seront sans doute amenées à mettre en place un dispositif de sûreté commun, financé de manière mutuelle.

Cependant, d'une manière générale, beaucoup reste à faire pour que les efforts des compagnies ne soient pas vains, et ce dans de nombreuses zones indépendantes de leur

responsabilité. Il suffit d'aller sur la plage -non surveillée, accès libre- qui se situe au bout de la piste d'envol de l'aéroport de Marignane pour comprendre. L'aérotransport aura beau avoir développé un système de sûreté extrêmement robuste, n'importe quel personne malveillante peut attenter à la vie des passagers depuis la plage, pourvu qu'elle ait le matériel adéquat. Cette problématique existe également pour les navires, et tandis que les compagnies se voient chaque jour plus contraintes par les normes de sûreté, les abords du port (jetées, plages,...) restent quant à eux peu surveillés du fait du manque d'effectif du dispositif de surveillance qui gère à la fois les ports et les aéroports. On ne peut qu'imaginer la problématique qu'offrirait un bâtiment de commerce coulant dans les passes du port autonome de Marseille, 1<sup>er</sup> port français en méditerranée et 3<sup>e</sup> port pétrolier européen.

## Les évolutions potentielles

### *La chaîne de fret*

La sûreté nationale nous concerne tous, on ne le répètera jamais assez, cependant elle doit être aussi le travail de chacun. Actuellement, bien que chaque maillon de la chaîne de transport est responsable de la sûreté de l'ensemble, chacun laisse aujourd'hui les compagnies de transport maritime endosser seules la fonction sûreté, sous prétexte qu'elles sont au bout de la chaîne et qu'elles constituent en quelque sorte l'ultime rempart face à la menace. Cependant, la spécificité des compagnies maritimes actuelles ne leur permet pas d'assumer seules ce rôle.

En effet, une compagnie armant des rouliers mixtes (CMN, SNCM...) fonctionne comme un pont, c'est-à-dire que le transporteur de fret qui arrive peu de temps avant le départ peut encore partir. (Photo 1) Cependant, si on insère un dispositif de détection efficace juste avant l'embarquement, comme ceux qui scannent actuellement les conteneurs au Havre, cela entraînerai un retard minimum d'une journée. Au final, cela impacterait le format du commerce local, ce qui est incompatible avec les fondements de l'ISPS, et pire encore, déstabiliserai le marché corse, ce qui jouerait en faveur d'éventuels terroristes.



Photo1 : Opération commerciale à bord d'un roulier mixte

Face à un tel dilemme, il est évident qu'un réel effort doit être fait en matière d'investissement dans le domaine de la recherche, pour développer une nouvelle génération

de senseurs fiables et rapides, qui ne ralentissent pas le transit du fret. Un tel système serait également un gage de sûreté supplémentaire, car à terme il pourrait être adapté aux véhicules passagers et aux bagages voyageurs. Cependant, les aides susceptibles d'aider au financement de ces recherches sont inexistantes localement, bien que des bureaux d'études existent au niveau européen. Malheureusement, il apparaît que les formalismes administratifs actuels sont si compliqués à mettre en place qu'une telle recherche ne semble pas prévue dans l'immédiat.

En attendant, il est nécessaire de rééquilibrer les responsabilités et les dépenses entre les différents maillons de la chaîne de fret. Pour cela, il faudrait que soit généralisé le principe de « l'expéditeur connu » qui est déjà systématiquement appliqué dans l'aérien. Ce principe permet en effet de s'assurer que chaque palette d'une remorque de fret est sûre, car délivrée par un fournisseur agréé, « l'expéditeur connu ».

Aujourd'hui, d'après les transporteurs routiers, environ 90% des palettes chargées dans les remorques sont emballées et cerclées de bandes de garantie qui font office de scellés. De même, environ 80% des remorques sont plombées pour éviter d'éventuels vols. Cependant si cela assure par extension la sûreté des transports, cela reste insuffisant. À cela s'ajoute le problème des remorques de groupage, dans lesquels sont entreposés plusieurs centaines de colis non contrôlés provenant d'expéditeurs aussi diverses que variés. Il est donc crucial de concevoir une méthode de type « expéditeur connu » permettant d'agréer les principaux fournisseurs et de contrôler les expéditeurs particuliers. Une telle méthode éviterait des recherches coûteuses, ou du moins permettrait d'attendre dans de meilleures conditions que le système de détection idéal voit le jour.

### *L'embarquement des passagers*

Dans la version actuelle du code ISPS, de nombreux procédés sont établis pour empêcher l'infiltration de clandestin. Les installations portuaires sont entourées de clôtures, leurs entrées sont gardées, les entrées des navires sont surveillées, les chargements de fret sont effectués sous le regard d'un SSO et de son équipe qui veille également à ce que personne ne monte à bord par les aussières, par les portes de bordée... Les passagers embarquent par un endroit de préférence unique, en file, ce qui ne laisse aucune possibilité de débordement.

Pour les personnes malveillantes qui emprunteraient la voie normale d'embarquement, il faut savoir que les billets sont contrôlés par les agents d'une société de sécurité au moment de l'embarquement. De plus, pour des niveaux de sûreté plus élevés, ces agents seront appuyés par la douane qui est habilitée à effectuer des fouilles de manière aléatoire ou systématique.

Toutefois, il semble que ces mesures ne sont pas encore adéquates. En effet, aujourd'hui, les titres d'embarquement ne sont pas soumis à une législation draconienne. Ils ne comportent en général qu'une faible quantité d'information, de plus basée sur la bonne foi des passagers. Il faut bien comprendre que les compagnies maritimes ne sont pas habilitées à effectuer des contrôles d'identité, mais des rapprochements documentaires. On utilise en fait la carte d'identité comme une simple référence, pour s'assurer que la personne qui retire son titre d'embarquement en gare maritime est bien celle qui a payé précédemment. On comprend donc que dans le cas où le paiement et le retrait se font au même moment au guichet, la présentation de la carte d'identité est inutile. Et actuellement, environ 70% des passagers se présentant à l'enregistrement ont déjà retirés leurs titres de transport dans une agence de voyage extérieure.

Il faut savoir que l'on a déjà essayé de demander aux passagers de justifier pour chacun d'entre eux leur nom, prénom et date de naissance en présentant une pièce d'identité avant d'embarquer. Le résultat est significatif : deux heures de retard pour seulement deux cent passagers. De plus, que ce soit pour un trajet en France (Marseille-Bastia par exemple) ou un

trajet dans l'espace Schengen, la réglementation protège la libre circulation des biens et des personnes, et un tel trajet ne peut donc être soumis à aucun contrôle d'identité systématique.

S'il est crucial de ne pas ralentir l'embarquement des passagers, ce qui modifierait le schéma commercial - et serait donc contraire aux objectifs du code ISPS- il est impératif de vérifier en amont qu'aucun passager ne constitue une menace. À l'heure où se profilent les cartes d'identité biométriques difficilement falsifiables, un effort semble possible pour augmenter la sûreté au niveau de l'embarquement. Il faudrait simplement pour cela que les agences vérifient la véracité des informations déclarées, c'est-à-dire rendre le rapprochement documentaire systématique.

En ce qui concerne la recherche d'arme ou d'explosif parmi les passagers et leurs bagages, une solution intéressante serait de mettre en place un ou plusieurs groupements de fouille à effectif important, mais qui ne seraient rattachés ni à un quai, ni à un départ, ni à une compagnie en particulier. Ces équipes effectueraient de manière ponctuelle et aléatoire des fouilles sur des embarquements différents, ce qui aurait avant tout un effet dissuasif, et n'encombrerait pas tous les départs. Ces groupements pourraient très bien être également co-financés par les différents utilisateurs de l'interface portuaire.

### *Les fonctions vitales du navire*

Cependant, dans le cadre actuel des choses, il faut bien évidemment considérer que le jour où un incident de sûreté se produira, de type prise d'otage ou prise de contrôle du navire par la force, le ou les terroristes auront acheté honnêtement leurs titres de transport, et dissimulé leurs armes, voir seront munis d'armes indétectables. Ils auront donc franchis les premiers contrôles ISPS impunément.

Pour réduire les conséquences d'un tel danger, le code prévoit la délimitation de Zones d'Accès Restreint, ou ZAR, qui correspondent aux points les plus sensibles du navire, tels que les machines, la passerelle, les locaux de sécurité... En pratique, l'accès à ces zones est contrôlé par des codes digitaux, des serrures à cartes magnétiques, qui permettent ainsi de ne pas perdre le contrôle du bâtiment. Les rondes de sécurité, déjà préexistantes ont été adaptées de manière à assurer également les vérifications de sûreté requises par le code, et des procédures d'urgence ont été rédigées, permettant ainsi à l'équipage de réagir de manière immédiate à une éventuelle atteinte à la sûreté.

Toutefois, malgré toutes ces mesures, on est obligé de considérer qu'un groupe de terroristes entraîné et bien équipé pourrait tout de même réussir à s'emparer du navire. Aujourd'hui, pour réduire les conséquences d'un tel acte, chaque navire certifié ISPS emporte à son bord le SSAS, le Système d'Alerte de Sûreté du Navire, une alarme silencieuse que l'équipage peut déclencher à l'insu de l'agresseur lorsque la sûreté est menacée. Ce système envoie à plusieurs stations terrestres des données (route, vitesse, position,...) qui vont permettre d'envoyer rapidement et au bon endroit les mesures appropriées à la neutralisation de la menace (bâtiment de guerre, commandos,...). Cependant, si l'on veut marquer une avance décisive en matière de sûreté, il est tout à fait raisonnable d'imaginer que l'on puisse mettre en place un moyen qui permette à l'armateur de stopper le navire à distance, tout en ayant pris soin de ne pas entraver la sécurité des navires alentour. Cela demande de s'intéresser de très près à la protection du signal d'ordre, et pourquoi pas d'imaginer à terme une procédure automatisée. En effet, si les terroristes se limitent à une simple prise d'otage, ou s'ils ont le projet d'utiliser le navire comme d'une bombe cinétique, la menace qu'ils représentent sera considérablement amoindrie si le navire est stoppé. Ceux-ci seront donc en quelque sorte prisonniers du navire qu'ils auront pris, et les forces spéciales auront tout le

loisir d'intervenir avant que les moteurs soient de nouveau en fonction. On mesure facilement l'impact dissuasif que ce système aurait sur d'éventuels terroristes.

## **Conclusion**

Le code ISPS a permis de mettre en place un cadre solide pour une politique de sûreté qui était quasi inexistante dans le transport maritime. En effet, sur des lignes commerciales peu sensibles, seule la lutte contre le vol et les troubles à l'ordre public était prise en compte. Cependant, si nos dispositifs de sûreté ont considérablement évolué, il est clair que de nombreux efforts restent à faire pour rendre le code plus cohérent et en faciliter l'application. Un changement des mentalités s'avère essentiel pour qu'à chaque niveau, les différents acteurs du transport maritime prennent conscience de leur implication dans la sûreté de tous, et qu'ainsi les opérateurs ne soient pas écrasés par une responsabilité mal répartie. De même, il est crucial que ces différents opérateurs maritimes considèrent la possibilité de mutualiser leurs moyens de sûreté.

Cependant, il faut rester conscient que la nécessité de ces efforts ne doit pas remettre en cause le code actuel. Un code ISPS remodelé ne ferait qu'apporter plus de contrainte dans un transport maritime qui relève chaque jour de nouveaux défis pour s'adapter à la nouvelle législation sans modifier son format économique. Car la principale difficulté réside en fait dans l'application concrète du code, qui résulte d'une part de la spécificité des experts en sûreté qui sont encore très influencés par l'aérotransport, et d'autre part de la multiplicité des composantes du transport maritime (vecteur, mission, environnement) qui imposent un travail au cas par cas.

Certes, les progrès semblent laborieux. Cependant les différents acteurs du transport maritime continuent de persévérer tant l'enjeu reste conséquent. Toutefois, ils ne peuvent cesser d'espérer l'aide des organismes extérieurs, aide qui permettrait entre autre de financer la recherche, ce qui leur donnerait une avance décisive en matière de sûreté, tout comme le renforcement de la protection des abords des installations portuaires. Il est donc évident qu'une prise de conscience générale s'impose aujourd'hui, car les défis que rencontrent les opérateurs maritimes s'étendent en fait bien au-delà de leurs zones de responsabilité.

## Bibliographie :

- ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE. Code ISPS. Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires et Amendements de 2002 à la Convention SOLAS adoptés le 12 décembre 2002, publié en 2003. OMI, 2003, 156 p.
- COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES. Communication de la commission au conseil, au parlement européen, au comité économique et social européen et au comité des régions. Ed 2003. Fasc. 229 final, 2003/0089 (COD), 170 p.
- QSE CMN. Evaluation sûreté Girolata. Août 2004, version 1, confidentiel entreprise, 31 p.
- QSE CMN. Plan de sûreté Girolata. Décembre 2007, version 3, confidentiel entreprise, 18 p.
- QSE CMN. Evaluation de sûreté des installations portuaires du port de Marseille, Terminal La Méridionale. Mai 2006, version 1, 4 p, confidentiel entreprise.
- QSE CMN. Plan de sûreté de l'installation portuaire, Terminal La Méridionale. 7 juillet 2006, version 1, confidentiel entreprise, 18 p.
- CLUSTER MARITIME FRANÇAIS. *Contribution à la réflexion sur l'évolution des ports autonomes*. [PDF]. Juillet 2007. Disponible sur internet.
- BUREAU D'ETUDE CMN. Tender specification (preliminary) for XXXXpax – XXXXlm freight ROPAX vessel. Revision 1.0, 11.10.2007, 8p.