

L'APPLICATION DU DÉCRET N° 2007-476 DU 29 MARS 2007 SUR LA SÛRETÉ DU TRANSPORT MARITIME ET DES OPERATIONS PORTUAIRES DANS LE PORT AUTONOME DE MARSEILLE

A la suite des actes terroristes du 11 septembre 2001, de nombreuses mesures de sûreté ont été exigées. C'est dans ce contexte de psychose que le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires a été adopté par l'Organisation Maritime Internationale en décembre 2002. Ainsi la directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 a pour but de renforcer la sûreté des ports européens. L'État français a achevé de transposer dans le droit français cette directive avec le décret de mars 2007 relatif à la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires. Cependant, il est constaté aujourd'hui que la mise en œuvre sur le terrain des mesures imposées par ces nouveaux textes ne peut faire l'objet d'une parfaite harmonisation entre les ports par le simple fait que ces derniers disposent chacun de leurs spécificités propres liées principalement aux trafics développés et aux diverses configurations territoriales locales. Le port autonome de Marseille semble pouvoir être classé dans les bons élèves en ce qui concerne la mise en œuvre des mesures de sûreté, et ceci malgré les divers obstacles rencontrés qui trouvent pour plusieurs d'entre eux leur source dans la rigueur de la réglementation française. En effet, celle-ci agit parfois plus comme un frein qu'un catalyseur dans la mise en place de ces mesures.

Les attentats du 11 septembre 2001 ont ébranlé les mentalités internationales. En effet, le monde prend conscience que nul n'est à l'abri d'être directement ou indirectement ciblé par un acte terroriste. C'est dans cet état de psychose générale que les Américains ont souhaité revoir tous les moyens de sûreté concernant le transport de masse. Conscient que le transport maritime est aussi soumis aux risques d'actions terroristes, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a élaboré le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) qui est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004.

Le Parlement européen et le Conseil ont adopté le règlement de mars 2004 et la directive d'octobre 2005 relatifs à l'amélioration de la sûreté des installations portuaires et des ports.

Malgré un canevas imposé par l'État français par le décret du 29 mars 2007, les procédures et mesures de sûreté ne semblent pas si facilement applicables. Quelles sont les difficultés éprouvées par la zone portuaire du port autonome de Marseille (PAM) dans la mise en application de ce décret ? Ces difficultés seraient-elles intrinsèques aux spécificités de cette zone portuaire ou proviendraient-elles de la réglementation française ?

L'organisation de la chaîne de sûreté en France

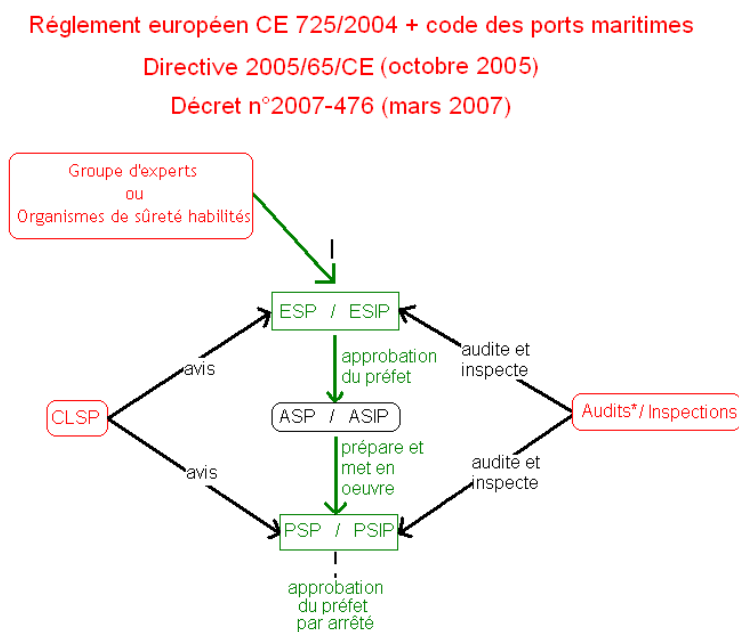
Le référentiel pour la sûreté des installations portuaires est le règlement du Parlement européen et du Conseil de mars 2004 dont la transcription a été achevée dans le code des ports maritimes. Ce règlement européen s'inscrit directement dans la politique nationale de sûreté et répond aux conditions exigées par le code ISPS. Cependant, le règlement ne traite que de l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires (IP). Les installations portuaires ne représentent dans leur définition que les interfaces navire-port, la zone portuaire (à l'exclusion des terminaux) n'était donc soumise à aucune règle de sûreté imposée par les instances internationales. Le Parlement européen édite alors en octobre 2005 une directive

afin d'étendre aux ports l'obligation d'appliquer des règles de sûreté au moins équivalentes à celles imposées aux installations portuaires par le code ISPS. Le gouvernement français achève la transposition dans le droit français de cette directive européenne par le décret n° 2007-476 du 29 mars 2007.

L'autorité portuaire désigne un agent de sûreté portuaire (ASP) dont le rôle est d'établir un plan de sûreté portuaire (qui couvre toutes les zones du port hors IP) et est responsable de sa mise en oeuvre. De même, l'exploitant de chaque IP désigne un agent de sûreté des installations portuaires (ASIP) dont les fonctions sont identiques à celles de l'ASP dans la responsabilité des mises en oeuvre des mesures de sûreté. L'ASP veille à la cohérence du plan de sûreté du port avec les plans de sûreté des installations portuaires.

Sous la conduite du représentant de l'État dans le département, le décret a pour objectifs l'évaluation des vulnérabilités, des risques et des menaces en vue de l'élaboration d'outils de planification, des moyens, des procédures et des mesures à mettre en oeuvre permettant d'assurer et de renforcer la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires (figure 1).

Ainsi, l'évaluation de sûreté portuaire (ESP) et celle des installations portuaires (ESIP), établies par les services de l'État ou par un organisme de sûreté habilité, ont vocation à mettre en exergue les vulnérabilités du port (respectivement des IP) sur la base des moyens techniques, humains et organisationnels mis en place pour contrer les menaces potentielles. Les plans de sûreté du port (PSP) et des installations portuaires (PSIP), établis respectivement par l'autorité portuaire et par les exploitants, sont élaborés sur la base de leurs évaluations de sûreté respectives qu'ils intègrent et précisent les mesures à mettre en oeuvre par niveau de sûreté ainsi que les actions correctrices devant être appliquées pour réduire les vulnérabilités observées dans le cadre des évaluations. Les évaluations et les plans sont approuvés par l'autorité préfectorale pour une durée maximale de cinq ans.



Source : Préfecture des Bouches-du-Rhône
© Bazin Murielle

Figure 1 : Chaîne de sûreté maritime française

* les audits peuvent être internes ou réalisés par des équipes missionnées par la Mission Sûreté Défense de la Direction des Services de Transport/DGITM

Le Comité local de sûreté portuaire (CLSP) est une organisation interministérielle déconcentrée désignée par arrêté préfectoral dont la constitution et les rôles sont spécifiés conformément à l'article 1 du décret n° 2007-476 du 29 mars 2007.

Des inspections ou des audits sont organisés régulièrement par la CE ou l'État français pour vérifier la conformité des évaluations et des plans à la législation internationale et nationale et la bonne application par le port ou l'IP du plan approuvé. Ces visites sont un enjeu majeur pour les IP et le port car les sanctions peuvent être importantes pouvant aller jusqu'à la perte du « label » ISPS et entraîner des conséquences considérables principalement économiques. De même, l'annonce de la conformité du site à la législation ne peut dans la pratique que renforcer la fiabilité et la crédibilité de l'IP aux yeux de ses usagers, investisseurs et surtout de ses clients.

Les spécificités du PAM

Quatrième port européen et premier port français avec 96 millions de tonnes (MT) de trafic en 2007, le Port autonome de Marseille (PAM), qui est un établissement public de l'Etat, est constitué de deux sites séparés géographiquement. Il s'étend sur 70 km de littoral et dispose de 10 000 ha de terrains pour les bassins ouests (Fos-sur-Mer) et 300 ha pour les bassins est (Marseille) (figure 2). Il a également à sa charge la gestion de 11000 ha de plans d'eau sur les bassins ouest et 350 ha sur les bassins est dont il assure la surveillance et le contrôle de la navigation en terme de sécurité et de sûreté. Les superficies décrites représentent approximativement deux fois la superficie de la ville de Paris intra-muros.



© Le port autonome de Marseille

Figure 2 : Le Port autonome de Marseille

La figure 3 ci-dessous représente les différentes activités du PAM sur les bassins ouest et est ainsi que leur trafic en 2007.

LES CHIFFRES CLES 2007

		Evolution 2006
TRAFIC GLOBAL (chiffres provisoires)	96.34 MT	- 3,7%
Marchandises diverses	17.4 MT	+6%
dont conteneurs	10.1 MT 1 001 957 evp	+8,3 % + 5,9%
Vracs solides (agro-alimentaire, sidérurgie)	13.1 MT	-19,2%
Vracs liquides (agro-alimentaire, chimique et pétrochimique)	3.4 MT	+5%
Hydrocarbures (pétrole brut et raffiné, gaz)	62.54 MT	-2,6%
Passagers	2 038 000	+0,6%
DONNEES FINANCIERES (résultats provisoires)		
Chiffre d'affaires	184 M€	+ 1,5 %
Investissements	80 M€	+ 36%



© PARROT PASCAL/CORBIS SYGMA/Pascal Parrot

Le port autonome de Marseille

Le PAM permet d'approvisionner à hauteur de 40% les besoins énergétiques français en pétrole brut. Avec une raffinerie en Suisse et deux en Allemagne, le trafic est international.

Corse : 859 000 passagers
Algérie et Tunisie : 719 000 passagers
Croisières : 429 000 passagers

© Port autonome de Marseille [12]

Figure 3 : Les différents trafics du PAM en 2007

En plus de son importance vitale en apport d'hydrocarbures sur le territoire français mais aussi en Suisse et en Allemagne ou encore de la nécessité d'assurer la continuité territoriale avec la Corse (commentaires en vert et rouge de la figure 3), 40 000 emplois directs ou indirects sont créés dans la région. La sûreté est donc une priorité pour le PAM qui est un acteur économique majeur aussi bien au niveau local et régional que national et international.

Le PAM, qui comprend à ce jour 25 installations portuaires, s'appuie pour remplir ses missions de sûreté sur le site qui le concerne sur une structure de direction qui comprend les personnels des services de la capitainerie et du service portuaire de sûreté (respectivement 105 agents et 68 agents) ainsi que les personnels de 4 sociétés de gardiennage (environ 100 agents). Il assure également le fonctionnement de nombreux équipements de sûreté (Poste central de sûreté, Vigies, réseau de vidéosurveillance associé à plusieurs centaines de caméras, dispositifs d'inspection, de détection, anti-intrusion, alarmes diverses, etc.) [2].

Situé sur les rives méditerranéennes, le PAM s'affirme comme un acteur majeur des échanges Euro-méditerranéens. Le bassin méditerranéen regroupe 1/6 du trafic mondial et est le théâtre de tensions multiples.

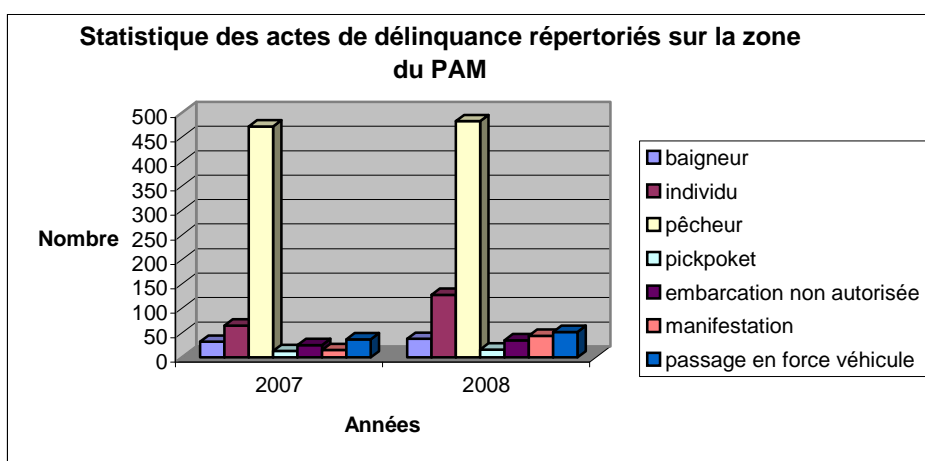
Les menaces liées au port peuvent être classées en deux catégories. La première est celle des grandes menaces génériques (terrorisme, immigration clandestine, trafic d'armes). À une plus petite échelle mais quotidienne, le port est confronté à des menaces délictuelles (délinquance de voie publique, dégradation) ainsi que des menaces sociales (grève).

Chaque terminal du port est soumis à des obligations de sûreté communes mais la déclinaison de ces mesures est différenciée selon la nature des activités du terminal. Ainsi, à l'échelle des grandes menaces, un exploitant de terminal croisière ne pensera pas la sûreté de la même manière qu'un exploitant de terminal pétrochimique. Un attentat terroriste dans le premier cas sera considéré comme un événement important (blessés voire tués) mais ayant malgré tout un impact limité avec des risques médiatiques au niveau local et national tandis qu'une bombe dans un terminal pétrochimique signifie la destruction partielle du site des bassins ouest et des villes avoisinantes (événement très critique, médiatisation internationale). En outre, les terminaux pétroliers et pétrochimiques approvisionnent non seulement les raffineries et les dépôts du golfe de Fos mais aussi certains sites situés sur le couloir rhodanien ainsi qu'en Suisse et en Allemagne. Un incident sur ces terminaux aurait des conséquences fortes à l'échelle nationale mais aussi internationale. Certaines IP sont considérées comme des sites majeurs tant sur le plan environnemental que stratégique. Les mesures de sûreté sont donc à considérer en fonction des menaces dépendant de l'activité du secteur, de leurs impacts et de la sensibilité qu'il représente.

À titre d'exemple, les alertes à la bombe sont fréquentes sur le PAM. Ces alertes nécessitent le déclenchement d'un dispositif spécifique et parfois même, le retour à quai de certains navires pour expertise comme ce fut le cas d'un ferry algérien lors d'une alerte à la bombe le 17 décembre 2007.

Si un attentat survenait sur le port, outre les aspects humains, les conséquences seraient dramatiques pouvant entraîner une perte de trafic importante et, par conséquent, rétrograder le PAM de plusieurs places dans les classements des ports internationaux.

De plus, le PAM subit également de nombreux petits événements comme les mouvements sociaux (figure 4). En effet, L'effet médiatique est ici beaucoup moins élevé. Cependant, ces grèves à répétition entravent, par le manque de fiabilité qu'elles génèrent auprès des acteurs du monde maritime, les échanges commerciaux du port et creusent ainsi un écart important dans le trafic entre le PAM et ses principaux concurrents. A titre d'exemple, de 100 MT pour Marseille et 167 MT pour Anvers en 2006, ils arrivent à 96 MT pour Marseille et 182 MT pour Anvers en 2007 (voir annexe 1).



Source : Port autonome de Marseille [2]
© Bazin Murielle

Figure 4 : Statistique des actes de délinquance répertoriés sur la zone du PAM

Au-delà des répercussions économiques, les enjeux stratégiques sont touchés. Ainsi, lors d'un blocage des dépôts pendant la troisième semaine de mai 2008, les difficultés d'approvisionnement dans les stations services se faisaient sentir sur la région Provence Alpes Cote d'Azur et des gênes dans le fonctionnement des industries pétrochimiques étaient perceptibles. Cette mauvaise image est pénalisante pour le PAM.

Culturellement parlant, les mesures de sûreté mises en oeuvre sont encore vécues par une partie des agents comme une contrainte. En effet, à titre d'exemple, le port de la vareuse ou encore le port du casque restent des gestes méconnus pour certains agents. Des actions de sensibilisation sont mises en place afin de lever ces ambiguïtés.

Les blocages

Conformément à la législation alors en vigueur, les ESIP et PSIP du PAM ont été effectués par les exploitants eux-mêmes et approuvés par l'autorité préfectorale en juin 2004 pour une durée maximale de 5 ans. Leur échéance arrive donc à terme en 2009. Compte tenu du décret n° 2007-476 du 29 mars 2007 et des nouvelles procédures imposées dans l'élaboration des ESIP et PSIP¹, la préfecture des Bouches-du-Rhône a mis en place depuis plusieurs mois un programme de travail pour parvenir à doter tous les terminaux concernés d'une nouvelle évaluation et d'un plan de sûreté approuvés.

Néanmoins, les canevas imposés par l'État créent des obligations qui se situent dans la fourchette haute des mesures à mettre en oeuvre. L'ensemble des IP est aujourd'hui conforme aux préconisations du code ISPS mais la complexité de la réglementation française ralentit toute amélioration efficace de la sûreté portuaire.

Les petits exploitants, par manque de moyens, sont les plus sensibles aux contraintes exigées. En effet, les coûts d'investissements et de fonctionnements produits par les nouveaux textes vont être difficiles à gérer. L'aspect financier est donc un premier handicap dans la mise en place des mesures de sûreté.

De plus, au niveau des contraintes techniques, il est nécessaire pour les exploitants et le PAM de trouver le juste équilibre entre parer les menaces et maintenir la fluidité du trafic. Imposer des mesures de sûreté comme le contrôle des accès peut vite devenir un handicap en ralentissant fortement le flux du trafic commercial. Le port travaille actuellement à la mise en place d'un système informatisé de reconnaissance des titres de circulation qui doit permettre dans la pratique d'améliorer la sûreté tout en respectant la fluidité du trafic.

Le PAM est très actif en matière de sûreté car les enjeux économiques se chiffrent en millions d'euros. Il consacre de l'ordre de 8 millions d'euros par an pour améliorer la sûreté du port et des terminaux publics. Avant l'adoption du code ISPS, existaient déjà des mesures de sûreté (département sûreté, clôture, vidéosurveillance, gardiennage). En effet, les IP ont mis l'accent sur le terrain au détriment de la mise à jour documentaire (ils ne précisaient pas leurs améliorations dans leur plan). C'est pourquoi, des audits ministériels ont mis en exergue des cas de non-conformités entre la réalité sur le terrain (nettement plus performante) et la documentation. Le besoin administratif reste une vision très étatique. En effet, les inspections et audits portent en particulier sur le formalisme.

¹ Voir page 2

Le port devance souvent dans ses démarches les textes français mais, a contrario, il se retrouve bloqué par ces derniers par manque d'instructions claires pour leurs mises en œuvre : des contrôles physiques doivent être faits mais par qui, à l'aide de quels moyens, comment ? Pour tout texte juridique qui sort, un besoin d'explication est nécessaire (arrêté, circulaire). À titre d'exemple, à ce jour, les directives nationales de sécurité (DNS) sont mal présentées aux opérateurs locaux d'où un retard administratif pouvant être important.

Les procédures imposées par le décret n'ont pas pris en compte les incidences locales notamment dans le cas du PAM. Ainsi, des difficultés d'application des arrêtés se retrouvent dans la gestion des habilitations concernant l'accès aux ZAR. En effet, pénétrer dans une ZAR nécessite d'être en possession d'un titre de circulation reconnu. La délivrance des titres de circulation permanents demande pour la personne concernée de fournir à l'exploitant du terminal une habilitation préfectorale (valable pour l'ensemble des ZAR nationales). À ce jour, les ZAR ne sont pas constituées et la procédure de délivrance des habilitations n'est pas encore annoncée à l'échelon local. De plus, il n'existe, pour le moment, aucun moyen spécifique alloué à cette nouvelle mission. Cette démarche demande l'habilitation de 17 000 personnes, ce qui est une charge de travail non négligeable pour les services de l'État concernés par ces dossiers (gestion des dossiers, enquêtes administratives, etc.). Les difficultés ne sont pas à l'échelle portuaire mais bien au niveau de l'organisation de l'État.

De plus, comment financer les ESIP? Actuellement, il s'agit de l'État mais il existe environ 250 IP dans toute la France. À environ 20 000 euros l'évaluation effectuée par un Organisme de Sûreté Habilité, les IP du PAM nécessiteraient à elles seules une dépense d'environ 600 000 euros! Il n'existe pas d'enveloppe financière suffisante pour cela. De plus, les conditions de financement ne sont pas clairement établies. Certains exploitants d'IP ont choisi de financer eux-mêmes leur ESIP tandis que d'autres considèrent que c'est à la charge de l'État. Ce flou financier crée une rupture d'égalité entre les différents exploitants des différents sites portuaires français!

Sur le plan technique, le ministère de tutelle s'est largement inspiré des procédures existant déjà dans le domaine aérien où la mise en place de la sûreté s'est faite concomitamment avec la croissance de l'activité aérienne (activité très jeune). Alors que le port est une institution vieille de plusieurs siècles, changer son mode de fonctionnement est plus complexe. De plus, le milieu aérien est un milieu clos, il est donc plus aisé d'assurer son étanchéité. Le contrôle de la marchandise d'un navire ne peut pas être exécuté de la même manière que celui d'un avion : le volume n'est pas le même! Transposer l'aérien au maritime ne peut être envisagé que pour le trafic passager piéton à l'exclusion des autres trafics.

Par ailleurs, ces mesures paraissent paradoxales dans l'activité de transport de conteneurs. En effet, suivant le mode de transport (maritime, fluvial, routier ou ferroviaire) un conteneur n'a pas les mêmes obligations et contraintes de sûreté. Ainsi, pour un même trajet Toulon-Rome le routier fera 300 km sans aucun contrôle et le transport maritime, lui, sera soumis à de nombreux contrôles. Ces grandes disparités, outre l'aspect des contraintes techniques, induisent aussi des coûts non négligeables.

Réflexions et perspectives

Avec trois années de recul, les acteurs de la sûreté portuaire ont maintenant une bonne vision de leurs obligations et de ce que souhaite la Commission européenne et travaillent en vue d'une harmonisation des doctrines entre les ports français.

Des projets améliorant la sûreté sont en cours tel le projet de PC sûreté maritime qui générera une alerte automatique sur un navire dont la conduite paraît suspecte. Ce projet, proposé par le PAM et élaboré dans le cadre des pôles de compétitivité, pourrait même s'étendre aux autres ports internationaux.

Par ailleurs, le PAM pourra s'appuyer sur deux brigades de gendarmes maritimes (environ quatre-vingt cinq militaires) dotés d'engins nautiques. Ce projet est actuellement en cours au port autonome du Havre. Leur mission sera d'assurer une permanence sur les plans d'eau portuaires dans le cadre des obligations de l'Etat en ce qui concerne la surveillance et l'intervention.



Embarcation de la BSLP Le Havre / Antifer
crédits : Port Autonome du Havre

La nouvelle organisation mise en place en 2005 au sein de la Direction Capitainerie Sécurité Sûreté pour répondre aux nouvelles exigences semble être bien adaptée aux besoins. Les agents du port ont une fonction de surveillance et le PAM sollicite les services de l'Etat pour de nombreuses interventions (exemple : tentative de vol, colis suspect). À travers les différentes crises ou exercices, il en ressort une bonne coordination entre les services, qui s'améliore et progresse à chaque intervention.

Au niveau administratif, de nombreuses démarches sont engagées par la préfecture des Bouches-du-Rhône mais la forte concentration de demandes en un délai très court crée une forte charge de travail (25 évaluations doivent être conduites avant la rédaction des PSIP qui doivent être approuvés avant juillet 2009). Dans cette optique, une action coordonnée entre la préfecture et l'ASP du PAM a été engagée afin de sensibiliser les ASIP sur leur rôle, les évolutions et les nouvelles obligations. De plus, elle rappelle de façon permanente aux exploitants des IP le formalisme nécessaire, requis par les textes.

Dans un fort contexte concurrentiel avec les autres ports français et européens, le PAM exécute ses missions régaliennes. Mais au-delà de ces missions, le PAM montre une attitude résolument volontariste dans le domaine de la sûreté. Précurseur dans le développement de ses moyens de sûreté, il se trouve néanmoins retardé dans ses actions par l'attente de réglementations au niveau national. Rappelons pour ce fait, que le dernier arrêté (du 18 juin 2008) traite le sujet des ZAR évoqué dans la directive de mars 2005. Les mises en conformité aux normes de sûreté des ports autonomes français sont dépendantes de la prochaine

publication des textes réglementaires d'application. La complexité de la transposition française du règlement européen de 2004 a créé un véritable enchevêtrement de procédures diverses et la volonté de l'État de pousser les mesures de sûreté à leur maximum a eu pour effet de complexifier la mise en oeuvre de ces mesures.

Le PAM est en plein développement mais, si la réglementation française freine involontairement l'application du règlement européen de 2004, jusqu'à quel niveau l'expansion économique souhaitée par le PAM sera-t-elle impactée en cas de non-respect de ses obligations de sûreté ?

BIBLIOGRAPHIE

ENTRETIENS :

1. Entretien avec Madame REVEL-MOURET, Préfecture de Région, Bureau de Défense civile et économique
2. Entretien avec Monsieur DEROI, Mission Défense et Plans de secours, Agent de sûreté du Port Autonome de Marseille
3. Entretien avec Monsieur ALIVON, responsable de la sûreté des bassins ouest du Port Autonome de Marseille
4. Entretien avec Monsieur BRUN, Capitainerie des bassins ouest du Port Autonome de Marseille

TEXTES LEGISLATIFS, DECRETS, ARRETES, REGLEMENTS :

5. Code des ports maritimes
6. Loi n°2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile
7. Règlement (CE) n°725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires
8. Directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports
9. Décret n°2007-476 du 29 mars 2007 relatif à la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires

SITES INTERNET :

10. Met et Marine. *Fos : la brigade de surveillance portuaire prépare son installation* [en ligne]. Juin 2008.
Disponible sur internet : <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=107911>
11. Port autonome de Marseille. *La sécurité au port autonome de Marseille* [en ligne].
Disponible sur internet : <http://www.marseille-port.fr/site2005/index.htm>
12. Port autonome de Marseille. *Dossier de presse. Bilan 2007* [en ligne].
Disponible sur internet : http://www.marseille-port.fr/site2005/presse/dossiers/bilan07/Dossier_Presse_2007.pdf
13. AFP. *Grève à Marseille contre la réforme portuaire* [en ligne]. 18 juin 2008.
Disponible sur internet : <http://afp.google.com/article/ALeqM5jahYJYicn7b5MQ1nQ8CIS2OkjQKQ>

INDEX DES SIGLES

- AEM : action d'état en mer
- ASP : agent de sûreté portuaire
- ASIP : agent de sûreté des installations portuaires
- CE : Commission européenne
- CLSP : comité local de sûreté portuaire
- DNS : directives nationales de sécurité
- ESIP : l'évaluation de sûreté des installations portuaires
- ESP : l'évaluation de sûreté portuaire
- IP : installations portuaires
- ISPS : code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
- PAF : police aux frontières
- PAM : port autonome de Marseille
- PSIP : plan de sûreté des installations portuaires
- PSP : plan de sûreté du port
- OMI : organisation maritime internationale
- ZAR : zone d'accès restreint