

INTRODUCTION

Très fondamental pour le commerce international, le transport maritime est d'une importance primordiale pour l'économie mondiale. Il peut prendre en charge le pré-acheminement et le post acheminement. Cependant, environ 70% des échanges commerciaux dans le monde sont réalisés par navire. Se trouvant dans un contexte où la libéralisation des marchés entraîne une augmentation des échanges, le transport maritime joue un rôle encore plus important dans l'économie mondiale.

Le transport maritime est une activité ancienne fort réglementée en ce qui concerne la sécurité des personnes et la sûreté des biens et de l'environnement. Il doit se faire dans le respect des normes de sécurité internationales qui touchent la navigation, aux navires et aux équipages. Son but est de garantir la sûreté des échanges maritimes, de prévenir et de lutter contre tous actes illicites de malveillance, de terrorisme à l'encontre des navires, de son équipage mais aussi des installations portuaires.

Ainsi, dans un passé récent, une démonstration était faite aucun pays dans le monde n'était à l'abri d'actions terroristes et que le transport maritime n'échappait pas à la règle. Il est donc utile de garantir à tout moment la sûreté du transport maritime, celle de l'environnement, face à des menaces d'actions illicites internationales comme le terrorisme. C'est alors suite aux événements majeurs, notamment aux attentats du 11 Septembre 2001 que, le Conseil de sécurité des Nations Unies s'était réuni, avec pour mission, adopter une résolution comprenant un large éventail de mesures stratégiques, destinées à vaincre le terrorisme international et les actes de piraterie en milieu marin.

C'était donc dans cette conjoncture que s'était ouverte la 22^e assemblée de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) les 19 et 30 novembre 2001. Consciente que dorénavant elle avait un rôle capital à jouer dans la lutte contre le terrorisme, et en vue d'éradiquer les risques pour les passagers, équipages des ports, navires et les installations portuaires, l'OMI¹ se devait de réagir. Car l'environnement marin peut présenter un risque particulier et peu de textes faisaient état de sûreté dans ce domaine.

Ainsi, la convention de 1982 sur le Droit de la mer abordait la lutte contre le terrorisme, en disposant en son article 101, qu'il fallait entendre par piraterie « tout acte illicite de violence, ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou les passagers d'un navire, contre d'autres navires, contre des personnes ou des biens en haute mer »².

Ce texte n'étant plus d'actualité, elle a alors décidé en 2002 de modifier la convention SOLAS³ (convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer) en y ajoutant un chapitre XI-2 intitulés « mesures spéciales pour renforcer la sûreté

¹ OMI : Organisation Maritime Internationale

² Art. 101 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer dite Convention de Montego Bay.

³ SOLAS : Safety of life at sea

maritime », ces nouvelles perspectives prises sur la sauvegarde de la vie en mer viennent renforcer la sûreté auxquelles sont adjoint des règles contraignantes, code ISPS : Code International pour la Sûreté des navires et des installations portuaires.

Par conséquent, chaque Etat a l'obligation de l'appliquer. Il est organisé en une partie d'application obligatoire et une partie d'application recommandée a pour objectif principal de fournir un cadre cohérent et normalisé pour l'évaluation des risques permettant aux gouvernements de compenser l'aggravation des menaces en rendant moins vulnérables les navires et les installations portuaires. Entré en vigueur le jeudi 1^{er} juillet 2004, soit dix-huit(18) mois après sa conception, le code ISPS incorpore un certain nombre de prescriptions fonctionnelles dont les plus visibles concernent le contrôle de l'accès aux navires et aux installations portuaires.

Depuis le 1^{er} juillet, les ports du monde entier sont tenus d'appliquer le nouveau document de l'OMI sur la sûreté des navires et des installations portuaires .C'est à ce titre que le port Autonome de Dakar se voit l'obligation de l'appliquer. Connu sous le sigle ISPS (International Ship and Port Facility Security), il exige des compagnies et des autorités portuaires la mise en place de sûreté, la nomination d'un agent de sûreté pour chaque compagnie, chaque navire et chaque installation portuaire et le contrôle des marchandises conteneurisées.

Considéré comme l'un des maillons de l'économie nationale, le Port Autonome de Dakar constitue un précieux instrument de développement économique. Pour continuer à jouer son rôle, il doit s'intégrer et s'adapter à la nouvelle évolution mondiale au risque de subir une évolution préjudiciable à sa survie et à son développement.

Par ailleurs, ayant compris les nouveaux enjeux sécuritaires dans l'environnement des transports maritimes internationaux, le Port Autonome de Dakar a pris l'engagement d'opérer des mutations profondes avec l'entrée en vigueur du code ISPS, en prenant des dispositions financières et matérielles pour conformer ses installations et son fonctionnement aux directives issues de la convention de SOLAS. C'est ainsi que le port s'est muni :

- Un dispositif d'aide à la navigation centralisé au niveau de la vigie portuaire avec le système AIS (Automatic Identification System) et des ouvrages de balisage fonctionnels.
- Un dispositif de surveillance de la rade et du plan d'eau utilisant radars, système de télésurveillance et patrouilles nautiques.
- Un dispositif de sécurisation des accès et de l'enceinte portuaire avec la mise en place du centre de secours polyvalent.

Ainsi, notre étude se focalisera sur les différents aspects de transport en matière de sûreté maritime tant à l'échelle mondiale qu'à l'échelle nationale (Sénégal). Il s'agira de

sensibiliser, de former par rapport aux procédures sécuritaires à appliquer pour la bonne mise en œuvre du code ISPS en matière de prévention, de sécurité des navires et des installations portuaires au sein du PAD⁴ :

- Expliquer comment les normes sécuritaires sont-elles appliquées au sein du Port Autonome de Dakar.
- Identifier et contrôler les moyens d'alerte pour réagir aux menaces et incidents contre la sûreté.
- Veiller à la formation adéquate des personnels des services de sécurité/sûreté publique portuaire (police, gendarmerie, douanes, capitainerie etc....).
- Envisager des mesures nécessaires en cas de situation d'urgences due à la mauvaise application du code ISPS.
- Comprendre le code ISPS, ses exigences, sa structuration, ses attentes en matière de conformité des ports et de la certification des navires ainsi que des installations portuaires tout en effectuant un contrôle au niveau des différents points d'accès.

Suite aux multiples dangers rencontrés durant des siècles, les hommes ont tenté de maîtriser la mer en mettant en place des moyens adéquats en matière de sûreté et de sécurité en mer. Ils sont ainsi évertués « à assurer la sauvegarde du navire, de l'équipage et de la cargaison ainsi qu'une navigation aussi sûre que possible en mer et à l'approche des côtes et des ports ».

Notre travail s'articulera autour de trois (3) parties :

- Première partie : Cadre théorique et méthodologique.
- Deuxième partie: Cadre juridique.
- Troisième partie : l'application du code ISPS dans les ports : le cas du Port Autonome de Dakar (PAD).

En définitive, nous examinerons les informations de nos recherches pour répondre à la question de l'intitulé de l'étude.

⁴ PAD : Port Autonome de Dakar

PREMIERE PARTIE
CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE
CHAPITRE I : CADRE THEORIQUE

I. PROBLEMATIQUE

Ayant connu une évolution économiquement considérable dans le monde des transports, la voie maritime est depuis toujours le moyen pour les hommes d'échanger librement les marchandises. Basé sur des relations de confiance, le défi dans ce secteur n'est pas mince. Confronté à des grands enjeux sécuritaires, on se demande si l'évolution des échanges renforce t- elle le rôle du transport maritime par l'ampleur de son développement.

Etant un élément capital de la compétitivité du territoire, la sûreté des ports qui sont au cœur du transport multimodal est concernée au premier rang. Ainsi, aujourd'hui cette sûreté des navires et des installations portuaires ne peut résulter que d'une approche internationale unifiée, car on considère que 90% des échanges mondiaux de marchandises se font par voie maritime.

Selon Philippe BOISSON, la sûreté maritime est : « la prévention des actes de terrorisme dans le milieu maritime ayant pour finalité d'assurer la protection de la vie humaine en mer, des navires et des marchandises qui y circulent et l'environnement marin en général⁵ »

On constate alors, que le terrorisme à cet égard est une menace réelle pour ne pas dire croissante. L'établissement d'un régime international de coopération entre les Etats, les organismes gouvernementaux doit être élaboré. Aussi dans l'industrie du transport maritime et l'industrie portuaire, pour prévenir les incidents portant sur la sûreté des navires et des installations portuaires assurant le commerce international.

Cependant, la concurrence étant forte et les prix fluctuants dans le secteur, les ports doivent se conformer aux normes obligatoires. Précisant que les pays en développement ne sont pas les seuls à devoir prendre en compte les incidences financières de l'application des nouvelles dispositions en matière de sûreté.

Comme dans la plupart des ports, les investissements sont réalisés grâce à l'effort des services publics. Des organisations du secteur privé menant des activités en faveur du développement participent également aux efforts d'investissement.

On remarque avec l'avènement du code ISPS dans le monde, dont les enjeux concernent de façon indissociable les installations portuaires et les navires, les Etats doivent se mettre en garde afin que leurs façades maritimes ne soient pas des potentielles cibles en pour le terrorisme.

⁵ Philippe BOISSON « la sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime », Le DMF, n°640, Spécial saisie, Septembre 2003.P.723.

Avec la participation d'organismes internationaux en matière de sûreté et la qualité des services rendus par l'autorité portuaire, le port de Dakar sera compétitif et susceptible d'inquiéter d'autres ports africains.

Aujourd'hui le PAD, de par sa cellule de coordination ISPS inclus dans le service du centre polyvalent de sécurité portuaire, fait partie des maillons essentiels dans le processus de modernisation de l'outil portuaire.

Ainsi en voulant rehausser la qualité des services du transport maritime dans un marché si concurrentiel, les autorités sénégalaises ont mis en place beaucoup de projets afin de contribuer à l'efficacité du port. Ces projets viendront améliorer à la qualité des prestations, de la valeur ajoutée, de la compétitivité d'organisation et la mise en œuvre des normes sécuritaires (Code ISPS).

Le PAD bénéficie d'un avantage sur les concurrents directs, de par sa position géographique exceptionnelle. Il est situé sur la pointe occidentale de l'Afrique, au carrefour des lignes maritimes. Pour sauvegarder ses avantages concurrentiels et pour devenir le port le plus compétitif de la sous- région. Le transport maritime au Sénégal par le biais de son port autonome, fait appel à plusieurs organisations, sociétés pour l'application de la sûreté portuaire au sein du pays.

Dès lors, certaines questions se posent à notre réflexion :

- Est-ce que le PAD fait face à toutes les règles de sûreté et de prévention des navires et des installations portuaires ?
- Les règles édictées par l'ONU et l'OMI pour la prévention des actes de piraterie et de terrorisme en milieu marin sont-elles prises en compte et respectées au Sénégal ?
- Quelles sont les mesures d'accompagnement prises par l'autorité portuaire pour l'application du code ISPS ?

II. OBJECTIFS DE RECHERCHE

II.1. Objectif général

Au lendemain du 11 Septembre⁶, la sûreté maritime est devenue partie intégrante des responsabilités de l'OMI. Conçue pour lutter contre les actes de terrorisme et de permettre aux navires et installations portuaires de coopérer en vue de détecter et de contrecarrer les actes qui menacent la sûreté dans le secteur des transports maritimes.

L'objectif général de cette étude vise à montrer si les normes sécuritaires élaborées en matière de transport maritime en ce qui concerne les navires et les installations portuaires sont-elles respectées par l'autorité portuaire sénégalaise. Si les normes prescrites par le code ISPS pour la lutte contre le terrorisme et la piraterie dans les ports sont appliqués et quelles sont les mesures entreprises par l'autorité portuaire sénégalaise à cet effet.

L'application de ces normes permet de réduire au maximum les risques tout en s'articulant autour des procédures visant à contrôler l'accès en zones réglementées.

II. 2. Objectifs spécifiques

Ils consisteront à :

- Protéger les navires et les installations portuaires contre les actes illicites (piraterie) et de lutter contre le terrorisme dans les ports.
- Identifier chaque installation portuaire et mesurer le danger qui peut en découler, ainsi que les risques en matière de transport maritime.
- Effectuer à une sensibilisation en matière de sûreté et de sécurité dans le secteur maritime.
- Mettre en œuvre les mesures d'accompagnement prise par l'autorité portuaire pour la bonne application du code ISPS au sein du PAD.

III. Intérêt de l'étude

La pertinence de cette étude repose sur la situation du transport maritime au Sénégal au regard des normes sécuritaires Code ISPS prises par l'autorité portuaire. La mise en conformité des installations portuaires en prenant des mesures adéquates correspondant au niveau de sûreté approprié face au degré de gravité que peut représenter ceux-ci. L'analyse et l'évaluation des renseignements concernant les

⁶Attentats de quatre(4) avions détournés par des pirates de l'air, après avoir neutralisé ou tué les pilotes, ont lancé les appareils contre les cibles choisies. (USA)

menaces susceptibles d'affecter la sûreté des installations portuaires et des navires en escale dans le port et dont la rade extérieure font partie de la juridiction portuaire. L'échange des renseignements est rapide et efficace entre les différents services de sécurité portuaire dans un cadre de collaboration et de concertation pour la mise en œuvre des mesures correctives appropriées, afin de lutter contre tout acte susceptible d'être un frein pour l'économie maritime du pays.

Par conséquent, l'intérêt de cette étude nous permettra d'étayer théoriquement les connaissances acquises durant le parcours de cette formation. Etant en adéquation avec la situation du Sénégal, elle contribue à l'évolution des activités portuaires en ce qui concerne les mesures sécuritaires code ISPS prise par l'autorité portuaire.

IV. Définition des concepts

La définition des concepts revêt un caractère utile et nécessaire pour notre étude de recherche dans le souci d'une bonne compréhension du sujet. C'est ainsi que dans le cas de cette perspective les mesures d'accompagnement, le code ISPS, sont les concepts fondamentaux qui méritent d'être explicités.

Les mesures d'accompagnement : Règles, procédures mises en place, édictées au sein d'une organisation afin d'aboutir à la réalisation d'un objectif fixé.

Le code ISPS : Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires. Créé, suite aux événements dramatiques du 11 Septembre 2001, ayant pour but d'établir un cadre coopératif international et détecter les menaces contre la sûreté et prendre des mesures de sauvegarde contre les incidents de sûreté qui menacent les navires et les installations portuaires.

CHAPITRE II : CADRE METHODOLOGIQUE

I. Cadre de l'étude

Ayant connu une évolution croissante dans le cadre du développement du transport maritime, le port autonome de Dakar (Sénégal) occupe une position stratégique à l'intersection des lignes maritimes reliant l'Europe à l'Amérique du Sud, l'Amérique du Nord à l'Afrique du Sud.

Etant en effet, premier port en eau profonde touché par les navires venant du nord et le dernier, touché à la remontée par les navires en provenance du sud. Le port autonome de Dakar de par sa position géographique permet aux navires venant du nord de disposer d'un gain de navigation de deux à trois jours par rapport aux autres ports de la cote Ouest Africaine.

Ainsi le PAD présente :

- Une rade stable et protégée.
- Un accès direct à toute heure et des services assurés sans interruption 24h/24h.
- Un plan d'eau exceptionnel délimité par un linéaire de quai de 10 km pouvant recevoir toutes catégories de navires.
- Un chenal de 195 mètres dragué et parfaitement balisé qui facilite l'accès des navires.

Face aux menaces auxquelles sont confrontés les ports et les différents dangers que peuvent susciter les actes illicites dans ceux-ci, le transport maritime n'échappe pas à la règle. Ainsi tout navire peut être délibérément utilisé comme une arme ou le vecteur d'une arme de destruction massive. Il est nécessaire alors d'améliorer la sûreté de l'ensemble de la chaîne logistique en approvisionnant le transport maritime, à cela comme l'évoque Madame Loyola De Palacio⁷ « le contexte géopolitique actuel exige que les mesures qui ont été convenues au niveau mondial soient appliquées sans retard et de manière effective, de façon à garantir une sécurité maximale pour les marins, les navires, les ports et l'ensemble de la chaîne de transport intermodale »⁸.

Pour mener à bien ce processus, il faut la présence des autorités portuaires compétentes dans le domaine pour le bon fonctionnement des opérations portuaires. C'est ainsi que les normes sécuritaires Code ISPS au PAD(Sénégal) feront l'objet de notre étude. Notre choix s'étant focalisé vers les mesures d'accompagnement de la mise en œuvre du code ISPS dans les ports : cas du Port Autonome de Dakar (Sénégal).

⁷ Ancienne Vice Présidente de la Commission Européenne

⁸ Citation issue d'une communication de la Commission intitulée « Lutte contre le terrorisme : la sûreté du transport maritime européen doit être renforcée », Bruxelles 8 Mai 2003 IP/03/651

II. Méthode de travail

Dans le souci de la bonne réalisation de notre étude, nous avons procédé à la collecte des informations et des données relatives à la sûreté et sécurité au sein du Port Autonome de Dakar. Ainsi, les différentes méthodes de collecte de données proviennent de plusieurs documents. La recherche s'est organisée autour des différentes consultations sur internet avec l'appui de plusieurs sites que nous avons mentionné dans la partie « références bibliographiques », l'analyse documentaire aux revues a fait l'objet aussi de nos recherches avec l'apport des documents nécessaires en la matière.

III. Les difficultés rencontrées

Lors de la réalisation de ce projet, nous nous sommes confrontés à plusieurs difficultés dont la plus importante est l'accès aux documents nécessaires au sein de l'administration portuaire. Ainsi qu'au niveau de la cellule de coordination ISPS qui étudie la question en matière de sûreté maritime.

Vu le danger que présente les actes de terrorisme et de piraterie en milieu marin, certaines réponses, au profit de nos attentes, ne nous sont pas données pour des raisons de confidentialité car elles sont soumises à plusieurs règles sécuritaires.

Par conséquent, il n'est pas toujours facile d'avoir les informations nécessaires en temps voulu. Mais une bonne collecte des renseignements à cet effet peut apporter des solutions.

IV. Revue critique de la littérature

Dans cette rubrique, nous présenterons, une liste d'étude liée aux mesures sécuritaires mise en œuvre par les autorités portuaires et à l'application de celles-ci.

Il convient alors de préciser, que la revue de la littérature se focalisera sur les mesures d'accompagnement prise par l'autorité portuaire et la mise en œuvre du code ISPS au sein du port.

Cependant, il existe une opinion littéraire très riche et développée en ce qui concerne la sûreté portuaire mais notre dévolu, en la matière, s'articulera uniquement que sur des revues qui abordent la question. La pluralité des problèmes qui se rapportent aux normes sécuritaires eu égard à la sûreté maritime dans les ports, peut être divisée en deux(2) niveaux de prévention et de contrôle.

Nous donnons aussi les noms d'auteurs et les titres des documents :

- **La sûreté des navires et la prévention des actes terroristes en milieu marin:**

Confronté à un grand danger permanent, le respect des règles de sûreté doit faire l'objet d'un contrôle vigilant de la part des Etats membres envers les navires de toute origine demandant à entrer dans un port de la communauté.

Dans cet ouvrage, l'auteur nous fait part des connaissances mises en place afin de mener dans des bonnes conditions et avec les règles en matière de sûreté, la prévention et la lutte contre le terrorisme à bord des navires. Il étaye point par point l'imminent danger que peut rencontrer un navire non conforme aux règles de sûreté en milieu marin et les conséquences qui peuvent en découler. D'où un contrôle strict doit être envisagé.

Nom de l'Auteur : Philippe Boisson, **Titre** : La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime, DMF n°723, Septembre 2003.

- **La stratégie des moyens mis en place pour protéger les navires, les installations portuaires ainsi que l'environnement marin.**

La décision stratégique est une décision ayant pour objet la réussite d'un projet à long terme. Ainsi elle vient améliorer les conditions mises en place au profit d'une installation portuaire destinée à accueillir des navires ou passagers. Celle-ci se conforme à la réalisation d'une évaluation de la sûreté d'une installation portuaire ainsi qu'à l'élaboration de cette dernière.

Dans sa présentation, l'auteur se réfère à la circulaire française du 19 Mars 2004, qui énumère en son annexe 3, un guide méthodologique qui élabore une optimisation des mesures de sécurité et la réduction des vulnérabilités qui comporte dix(10) étapes :

- Identification des sites (terminal à passagers, conteneurs, vracs solides, liquides etc....)
- Identification de l'exploitant et du responsable de la sûreté
- Identification des points névralgiques, des systèmes critiques et des moyens humains
- Etat de mesures de sûreté existantes (clôtures, contrôle d'accès etc....)
- Mesure de sensibilité de chaque point identifié à un incident de sûreté :
 - 5** : dommageable à la sûreté ou la sécurité (vies humaines en jeu)
 - 4** : dommageable à la sécurité en général
 - 3** : dommageable à l'environnement ou à la fonction économique du port
 - 2** : dommageable au matériel, aux infrastructures, aux marchandises
 - 1** : dommageable à la notoriété du port
 - 0** : impact négligeable
- Identification de la menace
- Probabilité d'occurrence du risque pour chaque menace identifiée
 - ♦ Risque niveau haut : 3

- ♦ Risque niveau moyen : 2
- ♦ Risque niveau bas : 1
- Chiffrage de la vulnérabilité des points névralgiques
4 = mesures de sûreté inexistantes

3 = mesures mal appliquées
2 = application partielle des mesures prévues
1 = application complète de toutes les mesures possibles
- Résultat chiffré pour chaque point névralgique (plus faible est le résultat, meilleure est la sûreté).
- Conclusion de l'évaluation : priorités d'action
 - ♦ Comparaison des résultats : indication des moyens qui devraient être mis en œuvre
 - ♦ Récapitulation pour chaque cible des mesures de sûreté
 - ♦ Base d'établissement du plan de sûreté

Nom de l'auteur : Ambroise Sarr, **Titre** : la mise aux normes ISPS d'une installation portuaire, Port autonome de Dakar, 17 février 2005.

- **La mise en œuvre des installations portuaires en Afrique et les dangers encourus.**

Sur le plan institutionnel, le code ISPS nécessite de faire un bilan de sa mise en œuvre notamment aux installations portuaires africaines, en l'absence des navires battant pavillon d'Etats africains.

Dans cette revue, l'auteur nous explique que les échanges maritimes internationaux restent confrontés à des risques fréquents. Mais aussi à des stratégies de guerre économique entre Etats ou à des actes de malveillance. Tout en précisant que l'Afrique n'a jamais échappé à ces dangers, comme l'attestent encore récemment la catastrophe du Joola au Sénégal en Septembre 2002(avec 2000 morts), l'affaire du déversement des déchets toxiques provenant du navire Probo Koala dans la zone portuaire ou encore le renforcement de la piraterie dans les eaux de l'océan indien et dans le Golfe de Guinée.

Nom de l'auteur : Martin NDENDE, **Titre** : Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports, n°1, juillet 2009, Edition Harmatt an.

Nous avons par ailleurs dans le cadre de l'étude de notre thème, utilisé des documents comme :

- ♦ **Le code ISPS** : texte adopté par l'Organisation Maritime Internationale en Décembre 2002 après les attentats du 11 Septembre aux Etats Unis. Il constitue à rendre l'industrie maritime moins vulnérable en mettant en œuvre les mesures destinées à renforcer la sécurité des navires et des installations portuaires.

Nous nous sommes basés sur le code ISPS parce qu'il traite de la question en ce qui concerne les normes ISPS et les mesures applicables nécessaires.

- ♦ **Le Règlement d'Exploitation du Port Autonome de Dakar** : ce règlement nous fait état de toutes les mesures à prendre dans toutes les opérations portuaires et maritimes concernant le Port Autonome de Dakar.

DEUXIEME PARTIE

CADRE JURIDIQUE

CHAPITRE I : SOURCES CONVENTIONNELLES INTERNATIONALES

A la suite des attentats terroristes du 11 Septembre 2001, les Etats-Unis ont saisi l'organisation maritime internationale (OMI) afin de définir un dispositif général de sûreté. Ce dispositif constituera un outil international de détection et de prévention des actes illicites volontaires ou de malveillance à l'encontre des navires, de leur équipage, de leurs passagers et de leurs cargaisons.

Par ailleurs, et c'est un élément novateur, celui-ci s'étend aux actes visant les installations portuaires, lieux d'interface entre les navires et la terre.

L'OMI a donc adopté une série de textes dans le but de protéger non seulement les navires, mais aussi la totalité de la chaîne du transport maritime. Ses efforts se sont concentrés sur la sécurisation des navires et des installations portuaires.

Navires et Installations Portuaires : Convention SOLAS et Code ISPS

Ces travaux se sont conclus le 12 Décembre 2002 par l'adoption d'un avenant à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer⁹ (SOLAS). C'est ainsi qu'un nouveau chapitre 11-2 intitulé mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime a été rajouté, il s'agit alors du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires dit « Code ISPS ¹⁰»

⁹Convention SOLAS signée à Londres le 1^{er} Novembre 1974.

¹⁰ Code ISPS : International Ships and Port Facilities Security Code

CHAPITRE I : SOURCES CONVENTIONNELLES INTERNATIONALES

I. Le Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires (ISPS)

Etudier la sûreté maritime en Droit International, c'est se trouver immédiatement confronté à un paradoxe linguistique étonnant : sûreté maritime se traduit par maritime security, sécurité maritime se décline en maritime safety.

La sûreté maritime désigne la prévention et la lutte contre tous les actes illicites (terrorisme, malveillance) à l'encontre du navire, de son équipage et de ses passagers ou à l'encontre des installations portuaires. Cependant, elle a pour but de détecter les menaces qui pèsent sur les navires. Aussi prendre des mesures de protection au regard des installations portuaires et des ports pour lutter contre ces menaces.

Notons que la sûreté en matière de transport revêt un caractère capital. Comme chaque moyen de transport est très différent des autres, il existe une réglementation propre à chacun. Cependant en ce qui concerne la sûreté des navires et des installations portuaires, la législation existante dans ce domaine est très abondante. Ainsi pour le cas des normes sécuritaires en milieu marin, c'est le code ISPS qui fait office de réglementation.

En revanche, la sécurité maritime tend à prévenir les risques d'origine naturelle ou provoqués par la navigation maritime. Françoise ODIER estime que : « la sécurité maritime est une notion qui regroupe de nombreux éléments. Elle englobe l'ensemble des normes auxquelles sont soumis les navires, la réglementation à laquelle doit obéir l'entreprise maritime et les mesures qui gouvernent la navigation en mer dans les zones portuaires ¹¹ ».

Ainsi celle-ci, a une incidence directe sur le marché du transport maritime. Cependant elle œuvre vers une meilleure protection de l'environnement tout en permettant la diminution du risque maritime.

I.1 Approche Historique

Depuis les années 70, la sûreté est un sujet de préoccupation pour tous les acteurs du monde maritime. Suite aux attentats du 11 Septembre 2001, que la volonté d'établir une procédure internationale sur la sûreté des installations portuaires et des navires apparaît.

La prise en compte de la possibilité qu'un navire peut être considéré comme une cible potentielle par des terroristes. Que ce navire soit le but final de l'attentat (paquebot,

¹¹ François ODIER, « La Sécurité Maritime : une notion complexe, le rôle des organisations dans son élaboration ».ADM 1998 .pp.235-243.

Pétrolier, gazier etc.) ou simplement un vecteur (le navire pris d'assaut serait volontairement dirigé vers une infrastructure terrestre ou maritime) mène les USA à proposer la création du code ISPS à l'OMI.

Aujourd'hui, la piraterie est un phénomène qui touche fortement certaines zones à risque¹². Dans une moindre mesure, les côtes brésiliennes, la mer des Caraïbes et les eaux panaméennes sont également touchées. Pour tenter de lutter contre cette endémie, un Bureau Maritime International¹³ rattaché à la Chambre Internationale de Commerce a été mis en place à Londres en 1981 sous l'égide des Nations Unies, avec l'aide de l'OMI.

Le terrorisme en revanche, est une réalité actuelle et les navires commerciaux sont très vulnérables à de telles attaques.

Face à ces violents actes, l'adoption exceptionnellement rapide de l'OMI du code ISPS est une réponse politique à la menace du terrorisme. De toutes parts, on entend des plaintes sur des difficultés rencontrées pour se conformer à ce code ; à la fois à bord des navires et dans les ports. La certification ISPS est donc désormais un sésame incontournable pour l'ensemble des opérateurs.

Le code ISPS est une partie dédiée à la sûreté et ajoutée à la convention SOLAS adoptée au sein de l'Organisation Maritime Internationale. Son intention première est de transposer dans le monde portuaire une partie des mesures de contrôle en vigueur dans le monde aéroportuaire. Les objectifs essentiels de ces contrôles sont :

- Empêcher le détournement des navires océaniques
- Lutter contre les trafics clandestins en tout genre
- Limiter au maximum les migrations des clandestins.

Dans le cadre du transport maritime, il a été adopté le 12 Décembre 2002 par la résolution 2 de la conférence des gouvernements contractants à la convention internationale pour la Sauvegarde de la vie Humaine en mer (SOLAS) de 1974, un nouveau code intitulé ISPS.

Le code ISPS est un code subdivisé en deux(2) parties A et B. Les modifications de la convention SOLAS et la partie A du code ISPS constituent des dispositions obligatoires, mais susceptibles d'interprétation. La partie B du code se compose des recommandations que les Etats membres sont invités à mettre en œuvre.

¹²Il s'agit essentiellement de l'Asie de l'Est (Philippines), du Sud et du Sud –Est (Malaisie, Indonésie, Détroit de Malacca), la Corne de l'Afrique (Somalie, Ethiopie) et le Golfe de Guinée.

¹³BMI : Bureau maritime international ayant pour mission de réduire le risque de piraterie et d'aider à l'application des lois sur la protection des équipages.

Le but de ce code est d'établir un cadre international dans lequel les principaux intervenants¹⁴ peuvent coopérer pour détecter et évaluer les menaces pour la sûreté. Il permettra aussi de prendre des mesures de sauvegarde contre des incidents de sûreté touchant des navires ou des installations portuaires participant au commerce international.

I.2 Champ d'action du code ISPS

Bien que les menaces répertoriées dans le cadre du transport maritime soient de diverses natures¹⁵. Le code ISPS ne dispose que d'un champ d'action réduit et limité exclusivement à la prévention des actes de terrorisme. Il ne doit donc en aucun cas être confondu avec la sécurité Maritime.

Le code ISPS s'applique aux navires effectuant des voyages commerciaux à l'échelle internationale et aux installations portuaires desservant ces types de navires. En revanche, il ne s'applique pas aux navires de guerre, navires de guerre auxiliaires ou encore navires appartenant ou gérés par un gouvernement contractant pour des activités non commerciales.

D'une manière générale, le code est un outil international de prévention des actes illicites. Son mode opératoire consiste à détecter, prévenir et dissuader les actes criminels susceptibles de compromettre la sûreté du transport maritime.

Cependant la grande innovation par rapport aux procédures plus anciennes est qu'il accorde une place plus importante à la prévention plutôt qu'à la répression. Son souci premier est d'éviter toute perturbation du commerce maritime mondial.

C'est grâce aux éminents actes de terrorisme que les Etats ont procédé à une prise de conscience tout en se conformant aux mesures et prévention édictées par le code ISPS.

Enfin, le code ISPS précise les rôles à jouer par chacun des acteurs à la sécurisation des activités maritimes (gouvernements, installations portuaires et navires).

I.3 La mise en œuvre du code ISPS

Le code ISPS régleme la coopération internationale à travers des dispositions dont l'objet est la prévention et non l'action. Par conséquent, l'obtention d'une certification de conformité au code est la preuve pour tous les acteurs maritimes, que les mesures de précautions adéquates existent à bord du navire ou dans les installations portuaires certifiées.

¹⁴ Les intervenants : gouvernements contractants, les organismes publics, les administrations locales et le secteur maritime et portuaire

¹⁵ Les actes de piraterie, actes terroristes, trafics illicites, immigration clandestine, catastrophes naturelles

Par conséquent, tous les ports du monde, dans le souci d'éradiquer l'ampleur des actes de malveillance, sont tenus d'appliquer le code ISPS en y élaborant des procédures nécessaires afin d'aboutir à des attentes favorables.

I.3.1 Mise en œuvre du code ISPS au sein des Etats

Face aux dangers du monde maritime, les Etats parties à la convention de SOLAS doivent établir des standards de sécurité en adéquation avec l'actualité. Ainsi, ils doivent pouvoir fournir toute information en rapport avec leurs dispositifs aux navires locaux, aux ports situés sur leur territoire ainsi qu'à tous navires souhaitant entrer dans une de leurs installations portuaires ou s'y trouvant déjà.

En outre, ils ont l'obligation de monitorer les activités de sûreté mises en place au sein des installations portuaires et à bord des navires qui relèvent de leurs champs de compétence.

I.3.2 Mise en œuvre du code ISPS dans les ports

Selon les prescriptions du code ISPS, les Etats membres doivent systématiquement procéder à une évaluation des risques en présence au sein de leurs installations portuaires.

Cette évaluation, matérialisée par un plan de sûreté de code « *Port Facility Security Plan ou PFSP* », doit être faite par un agent formé à cette tâche : Le « *Port Facility Security Officier ou PFSO* ».

De même, les installations portuaires soumises au code ISPS doivent obligatoirement être pourvues d'équipements spéciaux. A l'instar de la vidéo surveillance, des détecteurs de mouvements et des Réseaux Radio Maillé (réseau sans fil basé sur la technologie Wifi utile à la transmission numérique de données, de voies ou de vidéos).

Sans toutefois oublier les mesures classiques telles que la construction de barrières de protection.

Pour ce faire, avant d'entrer dans une installation portuaire soumise à l'application du code ISPS, il est nécessaire de se faire annoncer auprès du service de sûreté de celle-ci. Le code s'applique aussi et surtout au navire qui est le principal objet. Un plan de sûreté doit donc être étudié, mis en œuvre et appliqué tout au long de la vie commerciale du navire.

I.3.3 Mise en œuvre du code ISPS à bord des navires et au sein des compagnies maritimes

L'application du code ISPS à bord d'un navire consiste d'abord en une évaluation des risques en fonction du type de navire, des cargaisons, l'équipage, son organisation interne, des lignes habituelles.

Ainsi pour se conformer aux exigences du Code ISPS, les compagnies maritimes doivent nommer un agent de sûreté (*Company Security Officer ou CSO*).

Celui-ci aura pour mission la charge de la sûreté à bord de chaque navire (*Ship Security Officer ou SSO*) et assurer leurs formations.

Si le CSO¹⁶ a pour rôle de garantir une évaluation de la sûreté à bord matérialisé par la production d'un plan de sûreté (SSP - Ship Security Plan). Le SSO quant à lui a pour rôle de veiller à la bonne application de ce plan de sécurité préalablement établi à travers notamment la sensibilisation de l'équipage.

Le plan de sûreté est propre à chaque navire. Il résulte d'une évaluation des risques spécifiques au navire (SSA - Ship Security Assessment), à la nature de sa cargaison, à son organisation interne, à un itinéraire et d'une identification des menaces éventuelles contre les opérations essentielles du bord et leur probabilité de survenance.

A la suite de cette analyse des risques et tâches à accomplir, il précise les exercices et les formations à effectuer. Le plan de sûreté du navire décrit aussi les mesures de sûreté qui doivent être appliquées pour trois niveaux de sûreté, les procédures d'audit, l'organisation et l'exécution des tâches liées à la sûreté du navire. Il décrit également les relations entre navire / compagnie maritime / installations portuaires, les procédures de communication avec les gouvernements et les différents navires.

- Le **niveau 1** définit les mesures minimales appropriées et maintenues en permanence.
- Le **niveau 2**, définit les mesures additionnelles à maintenir pendant une période déterminée en raison d'un risque accru d'incident de sûreté (renforcement des contrôles d'accès, surveillance accrue).
- Le **niveau 3** prévoit l'activation de mesures spéciales à maintenir pendant une période limitée en cas de menace probable ou imminente (exemple appareillage ou évacuation du navire, arrêt des opérations ...).

I.4. Application du Code ISPS

La mise en conformité aux normes ISPS nécessite, une application des dispositions obligatoires élémentaires comme :

- Le marquage apparent du numéro **IMO**¹⁷ du navire (celui qui ne change jamais)
- L'édition d'une espèce de carte grise du navire comprenant son histoire, ses propriétaires, ses pavillons, ses différents exploitants ou affréteurs.
- L'installation d'un système d'alarme de sûreté destiné à pouvoir informer discrètement la terre en cas d'attaque.

¹⁶ CSO : agent de sûreté d'une compagnie dont la mission est d'assurer la sûreté à bord d'un navire.

¹⁷ IMO number : Numéro d'immatriculation d'un navire conçu par l'Organisation Maritime Internationale. Il est obligatoire pour tous les navires, sauf les navires de moins de 100 tonnes, de bateaux de pêche, les yachts et les navires militaires. Il est attribué par le Lloyds et ne change pas pendant toute la vie de la coque. Il doit être marqué par un cordon de soudure sur un élément de la structure.

Etudier la pluralité des mesures existantes en matière de sûreté maritime nous conduira à examiner dans un premier temps l'évaluation et plan de sûreté d'un navire ainsi que La mise en conformité de la sûreté de l'installation portuaire et la formation des agents de sûreté.

Suite à cela découlerons des mesures de réduction de ces risques en fonction de la menace c'est-à-dire un ensemble des mesures de prévention qui seront décrites dans un plan de.

Enfin, en vue de s'assurer que ce plan de sûreté est conforme au code ISPS et de pouvoir prouver à tous les ports du monde que des mesures de précaution adéquates existent à bord, une certification de conformité par les autorités du pavillon est nécessaire et obligatoire.

I.4.1 Evaluation et plan de sûreté d'un navire

Le navire doit faire l'objet d'une évaluation de sûreté, c'est grâce à cette première étape que l'établissement du plan de sûreté du navire sera envisageable.

a) Evaluation de la sûreté du navire

L'évaluation de la sûreté du navire est une étape indispensable reconnue comme telle par le code. Celui-ci dispose en effet que « l'évaluation de la sûreté du navire est un élément essentiel qui fait partie intégrante du processus d'établissement du plan de sûreté des navires¹⁸.

Etant coordonnée et mise en œuvre par l'agent de sûreté de la compagnie, l'évaluation de la sûreté comprend trois (3) étapes obligatoires :

- Les mesures, procédures et opérations de sûreté existantes doivent être identifiées¹⁹.
- Les opérations essentielles de bord qui sont importantes de protéger, doivent être à leur tour identifiées et évaluées²⁰.
- Une fois les deux premières étapes accomplies, il convient alors d'identifier les menaces éventuelles et les opérations essentielles de bord ainsi que leur probabilité de survenance et ceci afin d'établir les mesures de sûreté et leur donner un ordre de propriété²¹.

Les points faibles de l'infrastructure (y compris humains) des politiques et des procédures doivent eux aussi être identifiés.

¹⁸ Code ISPS, Partie A, paragraphe 8.1.

¹⁹ Code ISPS, Partie A, paragraphe 8.4.1.

²⁰ Code ISPS, Partie A, paragraphe 8.4.2

²¹ Code ISPS, Partie A, paragraphe 8.4.3.

b) Le plan de sûreté du navire

Le code ISPS prévoit trois(3) niveaux de sûreté 1,2 et 3. Le plan de sûreté obligatoire à bord de tout navire, doit prévoir des dispositions pour ces trois niveaux de sûreté.

A cette fin, la partie A du code énumère, une liste de dix-huit(18) dispositions obligatoire sur lesquelles doit porter le plan. Entre autres, le plan doit ainsi porter sur les mesures visant à empêcher l'introduction à bord d'armes, de substances dangereuses et d'engins destinés à être utilisés contre les personnes, des navires ou des ports et dont la présence à bord n'est pas autorisée²².

Le plan doit aussi planifier 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 du navire ou l'interface navire/port²³.

En définitive, le plan de sûreté détaille toutes mesures existantes à bord du navire et ayant pour finalité de prévenir toute atteinte à la sûreté.

1.4.2 La mise en conformité de la sûreté d'une installation portuaire

Tout comme les compagnies maritimes et les navires, les installations portuaires font donc elles aussi l'objet d'importantes mesures dans la convention SOLAS modifiée et tout particulièrement dans le code ISPS.

Ainsi, au sens de la convention, une installation portuaire désigne un emplacement, tel que déterminé par le gouvernement contractant ou par l'autorité désignée où à lieu l'interface navire/port²⁴. L'action est donc mise sur l'interface navire/port, définie comme « les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes, des marchandises ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire ».

La sûreté des installations portuaires est un élément clé des mesures mise en place. Etant établi que les risques encourus par les navires augmentent, d'aucuns considèrent que la sûreté des navires s'amointrie au fur et à mesure que ceux-ci se rapprochent de la côte²⁵.

L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire permet de savoir quelles sont les installations portuaires qui doivent désigner un agent de sûreté de l'installation portuaire et préparer un plan de sûreté de l'installation portuaire. Comme le plan de sûreté du

²² Code ISPS, Partie A, paragraphe 9.4.1.

²³ Code ISPS, Partie A, paragraphe 9.4.4.

²⁴ Convention SOLAS, Chapitre XI-2, Règle 1, paragraphe 1.9

²⁵ Commandant ARDILLON, commandant du Limburg, pétrolier français ayant fait l'objet d'une attaque terroriste en Octobre 2002, au large du Yémen. AFDM, 28 novembre 2002.

navire, ce plan doit indiquer les mesures minimales de sûreté opérationnelles et physiques que l'installation portuaire doit prendre à tout moment²⁶.

A vrai dire, le code ISPS, prévoit une éventualité permettant la désignation d'autorités désignées.

I.4.3 Les agents de sûreté de l'installation portuaire

Le code ISPS à la section 17.1 de la partie A de l'annexe 1 énonce comme suit « un agent de sûreté de l'installation portuaire doit être désigné dans chaque installation portuaire ».

L'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO) doit assumer la responsabilité de la mise en œuvre et de la surveillance de l'efficacité et de la viabilité du plan. Il peut avoir à prescrire l'exécution de vérifications internes du processus de mise en œuvre et des activités de sûreté indiquées dans le plan.

De même, le gouvernement contractant ou l'autorité désignée peut également mettre le plan à l'essai afin d'en évaluer l'efficacité. Pour mettre à l'essai la mise en œuvre et l'efficacité du plan, une série d'entraînements et d'exercices devraient être effectués périodiquement.

Les entraînements et exercices devraient tenir compte des activités ou opérations spécifiques de l'installation portuaire, des changements de personnel, des divers types de navires qui font escale au port et de toute autre condition ou activité en s'appuyant sur les directives formulées dans la Partie B du Code ISPS.

L'agent de sûreté de l'installation portuaire assume la responsabilité de formuler des recommandations visant la modification, la correction des lacunes relevées ou la mise à jour d'un plan déjà approuvé.

Le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) constitue un programme exhaustif qui vise à rehausser le profil de sûreté global de l'industrie internationale du transport maritime commercial. Il fournit aux gouvernements contractants un plan d'action, étayé par une méthodologie qui est axée sur la détermination des biens et des éléments d'infrastructure essentiels.

Tout ceci, pour assurer la sûreté et le déroulement ininterrompu des activités maritimes commerciales et qui tient compte du fait que ces éléments essentiels peuvent comporter des aspects vulnérables.

²⁶Niveau de sûreté 1, indication des mesures de sûreté additionnelles ou renforcées que l'installation portuaire peut prendre pour passer au niveau de sûreté 2 ou 3 et être exploitée à ces niveaux lorsqu'elle en reçoit l'ordre.

II. La Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer(SOLAS)

Adoption: 1 Novembre 1974; **Entrée en vigueur:** 25 mai 1980

La convention SOLAS, dans ses formes successives est généralement considérée comme le plus important de tous les traités internationaux concernant la sécurité des navires marchands. La première version a été adoptée en 1914, en réponse à la catastrophe du Titanic, le second en 1929, la troisième en 1948, et la quatrième en 1960.

La version 1974 comprend la procédure d'acceptation tacite - qui prévoit que l'amendement entrera en vigueur à la date indiquée, sauf si, avant cette date, des objections à l'amendement sont reçues à partir d'un nombre convenu de parties.

En conséquence, la Convention de 1974 a été actualisée et modifiée à plusieurs reprises. La Convention en vigueur aujourd'hui est parfois appelée Convention SOLAS de 1974, tel que modifié.

Les provisions techniques

Le principal objectif de la Convention SOLAS est de préciser les normes minimales relatives à la construction, l'équipement et l'exploitation des navires, compatibles avec leur sécurité. Les États du pavillon sont responsables de s'assurer que les navires battant leur pavillon se conforment à ses exigences, et un certain nombre de certificats sont prescrits dans la Convention comme la preuve que cela a été fait.

Les dispositions de contrôle permettent également les Gouvernements contractants à inspecter les navires des autres Etats contractants s'il existe des motifs évidents de croire que le navire et ses équipements ne sont pas sensiblement conformes aux exigences de la Convention.

Cette procédure est connue sous le nom d'État contrôles. Le port actuel Convention SOLAS comprend les articles définissant les obligations générales, la procédure d'amendement et ainsi de suite, suivi d'une annexe divisé en 12 chapitres.

I. Dispositions générales

La convention comprend des règlements concernant l'enquête sur les différents types de navires et la délivrance de documents qui signifie que le navire satisfait aux prescriptions de la Convention. Le chapitre contient également des dispositions pour le contrôle des navires dans les ports des autres Gouvernements contractants.

I.1. Construction - Compartimentage et stabilité, machines et installations électriques

La subdivision des navires à passagers en compartiments étanches doit être telle que la suite de dommages suppose la coque du navire, le navire reste à flot et stable. Exigences relatives à l'étanchéité et d'assèchement des navires à passagers sont

également prévues ainsi que des exigences de stabilité pour les navires à passagers et de fret.

Le degré de compartimentage - mesurée par la distance maximum autorisée entre deux cloisons adjacentes - varie selon la longueur du navire et le service dans lequel il est engagé. Le plus haut degré de sous-section s'applique aux navires à passagers.

Exigences portant sur les machines et installations électriques sont conçus pour s'assurer que les services qui sont essentiels pour la sécurité du navire, les passagers et l'équipage sont maintenus dans des conditions d'urgences différentes.

«Normes axées sur les Objectifs" pour les pétroliers et les vraquiers ont été adoptées en 2010, exigeant de nouveaux navires doivent être conçus et construits pour une durée de vie déterminée et pour être sûr et respectueux de l'environnement, dans des conditions dommages intact et spécifiées, sur leur vie.

En vertu du règlement, les navires devraient avoir une résistance suffisante, l'intégrité et la stabilité afin de minimiser le risque de perte du navire ou de la pollution du milieu marin due à des défaillances structurelles, dont l'effondrement, ont provoqué des inondations ou de la perte d'étanchéité.

I.2. Protection contre l'incendie, détection incendie et extinction de l'incendie

Ce chapitre comprend les dispositions détaillées de sécurité incendie pour tous les navires et les mesures spécifiques pour les navires à passagers, cargos et des pétroliers.

I.3. Les engins de sauvetage et des arrangements

Il s'agit ici, des exigences pour les engins de sauvetage et les modalités, y compris les exigences pour les bateaux de sauvetage, canots de sauvetage et de gilets de sauvetage selon le type de navire.

La vie internationale aux engins de sauvetage (Recueil LSA) donne des exigences techniques spécifiques pour les CVL et est obligatoire en vertu du règlement 34, qui stipule que tous les engins de sauvetage et des dispositifs doivent se conformer aux exigences applicables du Recueil LSA.

I.4. Radiocommunications

Le chapitre intègre le mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM). Tous les navires à passagers et tous les navires de charge de 300 tonneaux de jauge brute sont nécessaires pour transporter de l'équipement visant à améliorer les chances de sauvetage suite à un accident. La position d'urgence par satellites radiobalisés (RLS) et les transpondeurs de recherche et de sauvetage (SART) pour l'emplacement de l'engin navire ou de survie sont aussi nécessaires.

I.5. Sécurité de la navigation

Ce chapitre identifie certains services sécurité de la navigation qui doivent être fournies par les Gouvernements contractants et énonce les dispositions de nature opérationnelle applicables en général à tous les navires pour tous les voyages.

Il comprend également une obligation générale pour les maîtres de procéder à l'assistance des personnes en détresse et pour les Gouvernements contractants à faire en sorte que tous les navires doivent être suffisamment et efficacement habités à partir d'un point de vue sécurité.

Il aussi rend obligatoire le transport des enregistreurs des données du voyage (VDR) et systèmes d'identification automatique (AIS).

I.6. Transport de marchandises

Dans ce chapitre, tous les types de marchandises (à l'exception des liquides et des gaz en vrac) qui, en raison de leur risques particuliers aux navires ou aux personnes à bord, peut nécessiter des précautions spéciales.

Les règlements comprennent des exigences pour le rangement et l'assujettissement des unités de fret ou de marchandises (tels que les conteneurs).

I.7. Transport de marchandises dangereuses

Les règlements sont contenus en trois parties:

Partie A - Transport de marchandises dangereuses en colis - comprend des dispositions pour la classification, l'emballage, le marquage, l'étiquetage et le placardage, de la documentation et l'arrimage des marchandises dangereuses.

Les Gouvernements contractants sont tenus de donner des instructions au niveau national et le chapitre rend obligatoire l'International Maritime Dangerous Goods (Code IMDG), élaborées par l'OMI, qui est constamment mis à jour pour tenir compte des nouvelles marchandises dangereuses et de compléter ou de réviser les dispositions existantes.

Partie A-1 - Transport de marchandises dangereuses sous forme solide en vrac - reprend les exigences de documentation, d'arrimage et de la ségrégation de ces biens et exige la déclaration des incidents impliquant des marchandises telles.

Partie B couvre la construction et l'équipement des navires transportant des marchandises dangereuses des produits chimiques liquides en vrac et citernes pour produits chimiques nécessite de se conformer aux transporteurs de produits chimiques (Recueil IBC).

Partie C couvre la construction et l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés à bord des vraquiers et de gaz de se conformer aux exigences du Code international de transporteurs de gaz (Recueil IGC).

Partie D comprend des exigences particulières pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets radioactifs à bord des navires et exige que les navires transportant des produits ne se conforment pas au Code international pour la sécurité du transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de Déchets radioactifs à bord de navires (Recueil INF).

Le chapitre exige que le transport de marchandises dangereuses doit être en conformité avec les dispositions pertinentes de l'Organisation maritime internationale des marchandises dangereuses: (Code IMDG).

I.8. Navires nucléaires

En ce qui concerne les exigences de base pour les navires à propulsion nucléaire, la convention est particulièrement préoccupée par les risques radiologiques. Elle se réfère à détaillé et complété de règles de sécurité pour les navires de commerce nucléaires qui ont été adopté par l'Assemblée de l'OMI en 1981.

I.9. Gestion de la sécurité des navires

La force obligatoire l'International Safety Management (ISM), exige un système de gestion de la sécurité qui doit être établie par l'armateur ou toute personne qui a assumé la responsabilité du navire (la "Société").

I.10. Mesures de sécurité pour engin à grande vitesse

Le chapitre rend obligatoire le Code international de sécurité des engins à grande vitesse (HSC).

Chapitre XI-1 - Mesures spéciales pour renforcer la sécurité maritime

Une précision sur les exigences relatives à l'autorisation des organismes agréés (chargés d'effectuer des enquêtes et des inspections sur le propre compte les administrations »), le renforcement des enquêtes; régime numéro d'identification du navire, et contrôle de l'État du port sur les besoins opérationnels.

Chapitre XI-2 - Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime

La règle XI-2/3 du chapitre se consacre à des navires et des installations portuaires de la sécurité (Code ISPS). La partie A du Code est obligatoire et la partie B contient des conseils sur la meilleure façon de se conformer aux exigences obligatoires.

La règle XI-2/8 confirme le rôle du Maître dans l'exercice de son jugement professionnel sur les décisions nécessaires pour maintenir la sécurité du navire. Il dit qu'il ne doit pas être limitée par la Société, l'affréteur ou de toute autre personne à cet égard.

La règle XI-2/5 exige que tous les navires doivent être fournis avec un système d'alerte de sûreté du navire.

La règle XI-2 /6 couvre les exigences pour les installations portuaires, en fournissant, entre autres, pour les Gouvernements contractants à s'assurer que les évaluations de sûreté des installations portuaires sont effectuées et que le port des plans de sûreté des installations sont élaborés, mis en œuvre et examiné, conformément au code ISPS.

Les réglementations dans ce chapitre couvrent la fourniture d'informations à l'OMI, le contrôle des navires au port, (y compris des mesures telles que le délai, la détention, la restriction des opérations, y compris déplacement dans le port, ou l'expulsion d'un navire du port), et les particulières responsabilités des entreprises.

CHAPITRE II : SOURCES COMPLEMENTAIRES EN MATIERE DE SURETE MARITIME

Il est à noter que la législation maritime en matière d'actes criminels est très ancienne puisque des ordonnances et textes de loi traitant du sujet remontent notamment à 1584, 1799 et 1958.

S'étant révélée récemment comme un problème, la sureté pouvait également touchée la navigation maritime. La lutte contre le terrorisme est alors devenue depuis quelques années une préoccupation majeure au niveau international, mais aussi au niveau national.

I. Au niveau International

I.1 La législation de l'Organisation Maritime Internationale

I.1.1 La Résolution 1

La conférence diplomatique des gouvernements contractants à la convention SOLAS amendée, avait adoptée, le 12 Décembre 2002, une série d'amendements connexes à la convention en plus du code ISPS précité.

L'OMI a donc décidée de développer la sureté au niveau international, notamment grâce à l'utilisation de l'AIS ²⁷(inclut au chapitre V de la convention). Par ailleurs, le chapitre XI, subdivisé en deux (2) parties traite des mesures spéciales pour renforcer la sécurité (chapitre XI.1) et les mesures spéciales pour renforcer la sureté maritime (chapitre XI.2).

La nouvelle règle XI.1 / 3 établit que tout navire doit avoir son numéro d'identification marqué de façon définitive et lisible à deux (2) endroits (superstructure et la machine).

Le chapitre XI.2 en revanche, reprend les grandes lignes du code ISPS qui constitue la Résolution 2. Il reprend les définitions principales, le champ d'application des mesures de sûreté, les obligations des gouvernements contractants en matière de sûreté, les prescriptions relatives aux compagnies ainsi que leurs responsabilités spécifiques.

Il traite le système d'alerte de sûreté des navires, des menaces contre les navires, du pouvoir discrétionnaire du capitaine en matière de sécurité et de sûreté du navire ainsi que des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions.

²⁷Automatic Identification System : système d'identification automatique(AIS).

I.1.2 Les textes du Comité de la Sécurité Maritime(MSC)

Les textes émis par le MSC²⁸ visent généralement à apporter des précisions pour permettre une application optimale des nouvelles mesures afin de renforcer la sûreté maritime.

Le premier texte qui traite de la question est la circulaire MSC/Circ. 1067²⁹ qui date du 28 février 2003. Elle rappelle brièvement aux Etats membres, les diverses obligations nées de l'adoption du chapitre XI.2 de la convention SOLAS ainsi que du code ISPS.

Dans le même ordre d'idées, la circulaire MSC/Circ. 1097³⁰, en date du 6 juin 2003, dispense des conseils généraux sur l'application globale du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS tout en faisant référence à la résolution précédente.

La circulaire MSC/Circ. 1130³¹ du 14 décembre 2004 propose un guide sur les renseignements de sûreté à fournir avant l'entrée au port. Elle s'adresse aux Capitaines, aux compagnies maritimes ainsi qu'aux « fonctionnaires concernés et autorisés » et fait suite à une préoccupation quant à « la prolifération de demandes de renseignements de sûreté » qui affecte le trafic commercial.

Ainsi, ces textes fournissent une liste normalisée de renseignements que doit fournir tout navire avant d'entrer au port mais qui n'est pas exhaustive³².

II. Au niveau National

II.1 Le code de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes du Sénégal (ANAM)

DECRET n°2009-583 du 18 juin 2009

La Convention des Nations unies sur le droit de la mer ainsi que les conventions internationales relatives à la sûreté et à la sécurité maritimes ont donné des responsabilités nouvelles aux Etats.

Celles-ci dans le domaine de l'exploitation et de la préservation des ressources marines, de la protection de l'environnement marin, de la sûreté et ainsi que de la sécurité maritimes et des installations portuaires.

²⁸ MSC : Comité de la Sécurité Maritime

²⁹ Site de l'OMI : http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D6909/1067.pdf

³⁰ Site de l'OMI : http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D7624/1097.pdf.

³¹ Site de l'OMI : http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D10885/1130.pdf.

³² L'Etat du port peut également demander au Capitaine des informations sur la personne chargée du recrutement de l'équipage, sur celle qui décide de l'emploi du navire ainsi que sur les différentes parties impliquées dans la ou les chartes parties sous lesquelles opère le navire. Il peut aussi demander les coordonnées des points de contact de ces parties en cas d'affrètement coque nue ou à temps (règle XI-2/5 de la Convention SOLAS et section B/6.1 du Code ISPS).

A cette fin, le Sénégal a entrepris une réforme de sa législation maritime avec la loi n° 2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la Marine marchande³³.

La mise en œuvre des dispositions de ces instruments juridiques relève de la Direction de la Marine marchande et de la Direction des Ports et des Transports maritimes intérieurs.

Cet éclatement des compétences maritimes est à la base de multiples dysfonctionnements juridiques, structurels, opérationnels et infrastructurels.

Il en résulte le besoin de recentrer les compétences en créant les synergies nécessaires en vue d'une gestion cohérente des activités du secteur maritime.

La création d'une Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM), entité administrative autonome agissant au nom de l'Etat, répond à cette exigence.

Créée le 18 juin 2009, l'Agence, qui relève de la tutelle technique du Ministre chargé de la Marine marchande, est administrée par un organe délibérant, le Conseil de Surveillance, et la Direction générale.

Cette réforme institutionnelle, qui a fait l'objet d'une recommandation d'une mission de l'Organisation maritime internationale (OMI, en 2004, permettra de parachever la modernisation des services de la Marine marchande entamée depuis l'an 2000).

Etant l'autorité désignée pour la mise en œuvre de code ISPS au Sénégal, l'ANAM a pour principale mission l'administration des gens de mer, l'administration des navires, la participation à la police de pollution marine et la participation des navires à la navigation maritime.

Enfin ces perspectives sont de réviser les codes des marines marchands et la mise en œuvre du projet de sécurité maritime.

II.2 Le Règlement d'Exploitation du Port

Le règlement d'exploitation du port régit l'activité des navires depuis l'entrée jusqu'à leur sortie de l'espace portuaire.

Ce règlement fait appel la aussi à la collaboration des différents intervenants, il s'agit :

- La compagnie de gendarmerie maritime qui assure la sécurité des personnes et des biens dans l'enceinte portuaire, ainsi que le contrôle des accès nautiques.
- Le commissariat spécial de Police du port, celui-ci conduit une action de surveillance générale (conjointement avec la gendarmerie maritime) et contrôle l'émigration/immigration.
- Le détachement des sapeurs-pompiers, il participe à la lutte contre les incendies dans le port, assure sur demande de la Capitainerie, la protection des opérations de transit des marchandises dangereuses et le gardiennage des navires à risques.
- La Capitainerie du port, elle a la responsabilité de la police des quais (sécurité, mouvements des navires, des marchandises).

³³ Journal Officiel n°6167 du Samedi 26 Juin 2004. République du Sénégal

TROISIEME PARTIE

L'APPLICATION DU CODE ISPS DANS LES PORTS : LE CAS DU PORT AUTONOME DE DAKAR

CHAPITRE I : LA MISE EN ŒUVRE DU CODE ISPS DANS LES PORTS

Bien que la pratique du code ISPS ait été lente à ses débuts, certaines dispositions de celui-ci permettent de préserver les navires et les installations portuaires contre d'éventuelles attaques, de garantir la sécurité des personnes et des biens, de favoriser l'évolution du trafic maritime.

Mais d'après les rapports, la mise en application des nouvelles règles de sûreté ISPS a été lente en Afrique et dans les pays de l'ex Union Soviétique et de l'Europe de l'Est. Etant donné qu'un grand nombre de pays doivent assurer la sûreté de leurs multiples installations portuaires et de vastes zones géographiques, la question de sûreté devient un élément de compétition pour les ports.

I. L'adaptation des mesures de sûreté à l'évaluation de la menace au PAD

Face aux nouveaux enjeux sécuritaires dans l'environnement des transports maritimes internationaux, le Port Autonome de Dakar se conforme aux normes ISPS.

Le code exige que les autorités portuaires et les sociétés de transport maritime soient dotées de plusieurs nouvelles technologies différentes leur permettant de communiquer avec les navires, de les localiser et d'en gérer les déplacements.

En vertu dudit code, certains dispositifs physiques de sécurité tels des systèmes photographiques en circuit fermé deviennent obligatoires. Le PAD a pris toutes les dispositions financières et matérielles pour conformer ses installations et son fonctionnement aux diverses issues de la convention SOLAS.

Toujours sur le plan sécuritaire, le port est équipé d'un dispositif de surveillance de la rade et du plan d'eau utilisant des radars, une télésurveillance et une patrouille nautique.

Le volet sûreté, conformément aux dispositions ISPS, le PAD a procédé à trois(3) choses :

- Détermination des installations portuaires à protéger
- Evaluation des risques de sûreté pour chaque installation portuaire
- Etablissement d'un plan de sûreté

En vertu de ces dispositions, tous les navires qui entrent dans le port doivent communiquer leur niveau de sûreté au moins 72 heures avant leur arrivée en rade extérieure du port.

Il est difficile de définir des mesures de sûreté standard, cela rependra surtout :

- De la configuration géographique de l'installation
- De la menace identifiée
- Des mesures de sûreté existantes et à améliorer

- Du type de trafic maritime
- Du taux de fréquentation des quais de l'installation etc....

La coordination est assurée depuis 2004 par une cellule pour la mise en œuvre de la sécurité portuaire qui se réunit une fois le mois et à chaque fois que de besoin sur convocation du Directeur General.

II. Système Organisationnel de la cellule de coordination ISPS(PAD)

La cellule de coordination ISPS a pour missions :

- L'application permanente des plans de sûreté des installations portuaires du Port de Dakar, en prenant les mesures adéquates correspondant au niveau de sûreté approprié à la situation en cours.
- La collecte ,l'analyse et l'évaluation des renseignements concernant les menaces susceptibles d'affecter la sûreté des installations portuaires et des navires en escale dans le port et dans la rade extérieure faisant partie de la juridiction maritime portuaire.

L'échange rapide et efficace de ces renseignements entre les différents services de sécurité portuaire dans un cadre de collaboration et de concertation pour la mise en œuvre des mesures correctives appropriées.

A côté de ses missions, elle doit aussi :

- Veiller au bon fonctionnement des moyens de communications entre d'une part la cellule et les différents services de sécurité portuaire et d'autre part entre la cellule et les Agents de sûreté des installations portuaires (ASIP/PFSO).
- Vérifier et contrôler les moyens d'alerte pour réagir aux menaces et incidents contre la sûreté.
- Vérifier, en amont, dès le départ de l'Avis d'arrivée de navire (AVARNAV) que le navire dispose d'un plan de sûreté approuvé. Dans le cas échéant, s'en assurer dès l'arrivée du navire.
- Veiller à la formation adéquate des personnels des services de Sécurité/Sûreté publique portuaire (Police, Gendarmerie, Douanes, Capitainerie etc...)

En relation avec l'ASIP, la cellule doit contrôler et vérifier que les personnels des différentes installations portuaires ont subi la formation adéquate selon le niveau

d'intervention et d'implication dans le processus des activités opérationnelles menées dans la dite installation³⁴.

Elle doit veiller à la tenue à jour, par l'ASIP³⁵ des plans de sûreté de chaque installation portuaire, procéder à des inspections régulières de l'installation portuaire pour s'assurer que les mesures de sûreté restent appropriées.

- Recommander et incorporer les modifications aux plans de sûreté des installations portuaires pour en rectifier les lacunes et mettre à jour les plans en tenant compte des changements pertinents affectant l'installation concernée.
- Enfin assurer la coordination avec les services de la sûreté/sécurité portuaire.

La cellule dispose d'un Poste de Contrôle permanent composé de :

- ◆ Un assistant du coordonnateur (agent de sûreté du Port)
- ◆ Un représentant du commissariat Spécial du Port
- ◆ Un représentant de la compagnie de Gendarmerie Maritime
- ◆ Un représentant de la Douane

Le poste de contrôle est chargé d'assurer le secrétariat permanent de la Cellule, d'assurer le relais du suivi permanent de la mission de la Cellule avec les agents de sûreté des installations. Il doit enfin de compte établir et transmettre à la cellule les rapports journaliers des événements saillants, concernant les installations et d'une manière générale la sûreté portuaire.

Placé sous l'autorité directe du Directeur Général du Port, la cellule de coordination ISPS comprend les membres suivants :

- ◆ Le commandant du port, coordonnateur, chargé du suivi et du bon fonctionnement de la cellule. Il assure la fonction et la responsabilité d'Agent de sûreté portuaire.
- ◆ Le commissaire du commissariat spécial du port
- ◆ Le commandant de la compagnie de gendarmerie maritime
- ◆ Le commandant de la base navale
- ◆ Le chef de la subdivision maritime des douanes
- ◆ Le chef de la subdivision des douanes Dakar Port
- ◆ L'administrateur délégué de la liaison maritime Dakar Gorée
- ◆ Le représentant de la direction de la marine marchande
- ◆ Le commandant adjoint
- ◆ Le chef pilote

³⁴ Ambroise SARR, « Mises aux normes ISPS d'une installation portuaire » PAD

³⁵ ASIP : Agent de Sûreté de l'Installation Portuaire.

III. La Gestion de la Sûreté des Installations Portuaires

Le développement des ports est l'une des clés de la voute de la participation des pays africains au Commerce International. Jusqu'à une date récente, les ports africains ont été sous le monopole public et ont pour la plupart été caractérisés par une faible productivité et une mauvaise qualité des services fournis.

Malgré tout, la gestion des installations portuaires était toujours assurée par le port autonome, celles-ci situées dans les limites de sa circonscription (fluviale et maritime).

Ainsi, dans un souci de compétitivité, comme l'évoque le Directeur Général du port M. Bara Sady : « un port a besoin d'avoir une gestion rationnelle et optimale de son espace. C'est dans cette même perspective, que le Port Autonome de Dakar a pour sa part pris conscience de cette nécessité .Poussé par un passé récent (explosion d'ammoniac, naufrage du joola), mais aussi par les exigences nouvelles imposées par la réglementation internationale en matière de sécurité et de sûreté portuaire »³⁶.

Ayant consenti des sacrifices nécessaires pour renforcer des mesures de surveillance et de prévention, le PAD procède a un contrôle rigoureux des accès nautiques et terrestres.

L'optimisation du fonctionnement et la gestion des installations ainsi que des activités au sein du PAD a permis a celui-ci de mener des actions de formation pour la mise en conformité de ces installations portuaires.

Cependant la réglementation internationale (code ISPS) et nationale impose à toute installation portuaire accueillant une navigation internationale de designer un responsable formé et certifié ISPS, un agent de sûreté d'une installation portuaire (ASIP/PFSO³⁷).

La gestion de la sûreté des installations comme nous l'avons énoncé précédemment est placée sous la responsabilité directe de l'agent de sûreté de l'installation.

Cette équipe dépend de la cellule ISPS à qui elle rend compte de façon permanente. Pour mener à bien la gestion des installations, l'agent de sûreté de l'installation portuaire doit répondre à ses obligations et devoirs.

La désignation d'un agent de sûreté se réfère par rapport à l'exploitation de cette dernière. Il peut s'agir d'une exploitation privée pour les installations portuaires mises à la disposition par l'autorité portuaire ou pour les installations portuaires qui lui appartiennent en propre.

³⁶ Agence de Presse Sénégalaise, interview de M. Sady

³⁷ PFSO : Port Facility Security officer

- Les installations portuaires dépendantes de l'autorité portuaire

L'autorité portuaire pourra désigner comme agent de sûreté :

- o Soit un officier de port.
- o Soit toute personne ayant des fonctions de responsabilité dans le domaine de la sûreté portuaire.

- Les installations portuaires privées

En règle générale, l'agent de sûreté de l'installation portuaire sera choisi :

- o Parmi le personnel de l'entreprise.
- o Au sein d'un groupement d'entreprise dans le cas d'une mutualisation de la sûreté.

Au PAD, l'agent de sûreté de l'installation portuaire est chargé de :

- Coordonner et animer l'équipe de sûreté de l'installation portuaire.
- Mettre en œuvre le plan de sûreté de l'installation.
- Procéder à des exercices de sûreté conformément au plan de l'installation.
- Accroître la prise de conscience de la sûreté et la vigilance du personnel de l'installation.
- Faire des rapports circonstanciés à la cellule³⁸ et tenir un registre des événements qui menacent la sûreté de l'installation.
- Coordonner la mise en œuvre du plan de sûreté de l'installation avec l'agent de sûreté du navire ou l'agent de sûreté de la compagnie.
- S'assurer que le matériel de sûreté est conforme, correctement utilisé et entretenu.
- Assister l'agent de sûreté du navire à identifier les personnes accédant à bord pour y mener une quelconque activité³⁹.

Pour une bonne gérance de la sûreté portuaire au sein du PAD, plusieurs actions complémentaires sont prévues. Il s'agit en premier de la formation et de la sensibilisation. Celles-ci se basent sur les différents niveaux :

- Niveau 1 : tous agents portuaires non encore initiés
- Niveau 2 : agents de Douanes et Police
- Niveau 3 : agents portuaires (ASIP et suppléants)

L'organisation de séances d'entraînement et d'exercices complétera cette formation et permettra une mise à jour régulière des plans de sûreté. En second lieu, il s'agira du renforcement des moyens sécuritaires :

³⁸ Cellule ISPS dont il rend compte permanemment

³⁹ Processus de mise aux normes des installations portuaires au code ISPS : Cdt Ambroise SARR, Coordonnateur de la cellule ISPS au PAD.

- Renforcement des moyens d'intervention terrestres et navals
- Renforcement des moyens de communication
- Mise en service du Centre de secours polyvalent pour une coordination harmonieuse des structures impliquées dans la mise en œuvre du code.

CHAPITRE II : ANALYSE DES SECTEURS D'ACTIVITES ET RISQUES ENCOURUS

I. ANALYSE DES SECTEURS D'ACTIVITES

I .1 Présentation du Port Autonome de Dakar

Dakar, avec sa position géographique stratégique ne pouvait manquer d'avoir un grand port. L'enjeu fut compris par les anciennes puissances coloniales. Une activité commerciale très dense y régnait jusqu'en 1857, l'année à laquelle, elles songèrent à installer une escale maritime à Dakar sur la grande terre.

Créé en 1896, le PAD est sous la tutelle du Ministère de l'Economie et des Finances et celui de l'Economie maritime. Il est administré par un conseil d'administration composé de douze (12) membres. Regroupant des représentations de l'Etat, des syndicats, des usagers et de la Direction générale.

Le Directeur Général est nommé par le décret du Président de la République. Il assure la gestion générale de la société à l'exécution des décisions prises par des administrateurs. Le PAD est dirigée par un Directeur Général assisté par des conseillers techniques et d'un secrétariat particulier.

- Cinq (5) directions sectorielles à savoir :

- La Direction de l'exploitation et de la sécurité ;
- La Direction Financière et comptable ;
- La Direction Commerciale ;
- La Direction des Infrastructures et de la Logistique ;
- La Direction du Système d'Information.

- Cinq(5) directions assimilées :

- Le Secrétariat Général ;
- La Cellule Audit, Organisation et Gestion de la Qualité ;
- La Cellule Etude et Planification ;
- Le Département des Ressources Humaines ;
- Le Contrôle de Gestion.

- Deux(2) services rattachés :

- La liaison maritime Dakar Gorée (LMDG) ;
- La subdivision des phares et balises.

- Les services portuaires

L'exploitation de l'outil portuaire est assurée par l'Administration du PAD qui offre 24h/24h une gamme de services professionnels concourant à optimiser les conditions d'escales, de transit et de transbordement⁴⁰.

Une bonne partie des activités est confiée à plusieurs sociétés privées. Ainsi ces sociétés participent de façon remarquable à l'amélioration de la qualité de ses services portuaires.

Parmi ces services nous pouvons citer :

- Le pilotage
- Le remorquage
- La manutention
- La réparation navale
- La sécurité

I.2 Présentation de la Cellule de Coordination ISPS

Crée pour faire face aux enjeux sécuritaires du milieu maritime, la cellule ISPS est placée sous l'autorité portuaire directe du Directeur General du port.

Etant principal coordonnateur, chargé du suivi et du bon fonctionnement de la cellule, le directeur général du PAD assure sa fonction et sa responsabilité d'agent de sûreté portuaire en collaboration avec :

- ◆ Le commissaire du commissariat spécial du port
- ◆ Le commandant de la compagnie de gendarmerie maritime
- ◆ Le commandant de la base navale
- ◆ Le chef de la subdivision maritime des douanes
- ◆ Le chef de la subdivision des douanes Dakar Port
- ◆ L'administrateur délégué de la liaison maritime Dakar Gorée
- ◆ Le représentant de la direction de la marine marchande
- ◆ Le commandant adjoint
- ◆ Le chef pilote

La cellule dispose d'un poste de contrôle⁴¹ permanent composé de :

- ◆ Un assistant du coordonnateur (agent de sûreté du Port)
- ◆ Un représentant du commissariat Spécial du Port
- ◆ Un représentant de la compagnie de Gendarmerie Maritime
- ◆ Un représentant de la Douane

⁴⁰ Bulletin de la Dématérialisation –Novembre 2010, n°5, Enjeux des TIC dans la compétitivité des places portuaires
TIC : Technologies de l'Information et de la communication

⁴¹ Références page 36.

I.3 Présentation du Centre Polyvalent de Sécurité

Par sûreté, nous pensons à la prévention et à la lutte contre les actes illicites à l'encontre du navire et son environnement. Mais on ne peut évoquer la sûreté sans que la sécurité ne soit mentionnée.

Etant deux (2) termes concomitants, celle-ci désigne la prévention des risques accidentels ou naturels et la lutte contre les sinistres quel que soit l'origine à bord des navires ou dans les ports.

Par conséquent, le PAD est doté d'une direction de l'exploitation et de la sécurité avec un centre polyvalent de sécurité qui est placé sous la responsabilité du chef de Centre. Il est chargé :

- d'assurer la prévention et la lutte contre tous les types de sinistres ;
- d'initier les études nécessaires à l'amélioration de la sécurité portuaire ;
- d'assurer le suivi du transit des marchandises dangereuses en relation avec le Groupement national des Sapeurs-Pompiers, la Subdivision maritime des Douanes, le Commissariat Spécial du Port et la Compagnie de Gendarmerie maritime ;
- de participer aux exercices et aux tests des plans d'intervention et procéder à leur mise à jour ;
- de veiller au respect des procédures édictées pour la gestion de la sécurité et de l'environnement ;
- de vérifier périodiquement le bon fonctionnement des matériels de sécurité ;
- d'assurer l'exploitation des systèmes de contrôle automatisés des accès et de vidéosurveillance ;
- d'établir les titres d'accès au port et de contrôler leur régularité à l'intérieur de la barrière douanière.

Il comprend :

- Le Secrétariat ;
- L'Agent de service ;
- Le Service de Sécurité ;
- Le service Traitement des Accès.

I.4 Le Bureau de Vidéosurveillance

Il est chargé :

- d'assurer l'exploitation du système de surveillance en rapport avec les forces de sécurité ;
- de veiller au respect des procédures pour l'exploitation de la vidéosurveillance.

Il comprend :

- un Chef de Bureau ;
- des opérations de vidéosurveillance.

I.5 Le Service de Traitement d'Accès

Il est chargé :

- d'assurer l'exploitation du système de contrôle d'accès en rapport avec les forces de sécurité ;
- d'assurer l'établissement des titres d'accès pour le Port ;
- de veiller au respect des procédures élaborées pour le traitement des titres d'accès.

Le Service Traitement des Accès comprend :

- Le Secrétariat,
- le Bureau Contrôle des Accès,
- le Bureau Edition des Accès.

I.6 Le Bureau Contrôle d'Accès

Il est chargé :

- de veiller au respect des procédures pour l'exploitation du système automatisé de contrôle d'accès.
- d'assurer l'exploitation du système automatisé de contrôle d'accès en rapport avec la Direction du Système d'Information et les forces de sécurité ;
- de contrôler la régularité des titres d'accès aux entrées du Port et à l'intérieur des barrières douanières.

Il comprend :

- un Chef de bureau ;
- un Agent chargé du contrôle des accès.

I.7 Le Bureau d'Edition d'Accès

Il est chargé :

- de configurer et éditer les titres d'accès automatisés,
- d'établir les titres d'accès non automatisés ;
- de veiller au respect des procédures élaborées pour l'édition des titres d'accès.

Il comprend :

- un Chef de bureau
- des Agents chargés de l'édition des accès.

II. ANALYSE DES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT POUR L'APPLICATION DU CODE

Afin de garantir la sûreté et de lutter contre le terrorisme, l'OMI demande aux Etats membres d'appliquer le code ISPS. Elle exige que ceux-ci respectent les mesures spéciales obligatoires et certaines dispositions recommandées pour renforcer la sûreté maritime.

Ayant compris les nouveaux enjeux sécuritaires, le PAD a pris des dispositions nécessaires pour se conformer aux normes ISPS et aux directives fixées par la convention SOLAS. Ces mesures ont engendré la création d'une cellule ISPS qui se chargera d'étudier la question.

II.2 Le Rôle de la Cellule de Coordination

Face à un souci de prévention et de protection, et pour mener à bien la responsabilité qui lui incombe, le rôle de la cellule de coordination est de :

- Veiller au bon fonctionnement des moyens de communication entre d'une part la cellule et les différents services de sécurité portuaire et d'autre part entre la cellule et les agents de sûreté des installations portuaires.
- Vérifier, en amont dès le dépôt de l'Avis d'arrivée du navire (AVARNAV) que le navire dispose d'un plan de sûreté approuvé.
- En relation avec l'agent de sûreté, elle doit contrôler et vérifier que les personnels des différentes installations portuaires ont subi la formation adéquate selon le niveau d'intervention et d'implication dans le processus des activités opérationnelles menées dans ladite installation⁴².
- Enfin, assurer la coordination avec les services de sûreté/sécurité portuaire.

II.2 Les Traitements des données

L'importance de l'Internet dans la gestion de l'image et de la communication d'une institution n'est plus à démontrer. C'est dans cette même perspective que le PAD, s'est doté des standards de plus hauts niveaux. Les échanges et les traitements des données sont désormais assurés par des importants moyens informatiques.

Le PAD accueille par mois et par année une bonne moyenne de navires. Mais avant l'arrivée de ces navires, diverses procédures doivent être mises en place pour assurer un bon déroulement des opérations à l'arrivée du navire.

⁴² Ambroise SARR : Processus de mise aux normes des installations portuaires au code ISPS au PAD.

Pour ne pas échapper aux normes sécuritaires, le traitement des données, commence au stade de la planification de l'accueil de navires, à la mise en œuvre des moyens nécessaires.

Cependant au niveau du PAD, par exemple prenons le cas de DP World Dakar qui a engagé un vaste projet de sécurisation de ses installations portuaires par un système de télésurveillance combiné à un contrôle d'accès par le lecteur des cartes⁴³.

A cela s'ajoute un logiciel d'intégration des données numériques collectées par les senseurs pour la centralisation de l'analyse et le partage des informations et du renseignement maritime. Un site web est aussi créé pour la mise à disposition des informations de sécurité maritime (activités des structures, statiques, documentation)

II.3 Le Système d'information

Dans le cadre de la refonte de son système d'information, le PAD a abrité une réunion de lancement du projet de mise en place du système d'informations communautaires. Tenue le 4 mars 2008 à la salle de conférence de la Capitainerie, l'importance capitale de ce projet dont l'impact positif est la compétitivité de la place portuaire dakaroise.

Il faut rappeler qu'à la base de ce projet, il y a l'approbation du Conseil d'Administration au PAD en sa séance du 26 Mai 2008, autorisant le Directeur Général du port à engager toutes les mesures visant à doter la place portuaire de Dakar d'un système d'information performant.

Notons que les places portuaires les plus performantes sont celles qui ont su se doter des systèmes d'information intégrés prenant en charge les besoins de l'ensemble des acteurs. Ainsi la mise en place et la gestion commune d'une plateforme d'échanges de données électroniques (Electronic Data Interchange : EDI) se révèle être une nouvelle étape que la communauté des acteurs portuaires se doit de franchir⁴⁴.

Cependant ce nouveau concept de système d'information portuaire mis en place permet précisément de :

- De limiter les saisies multiples et les documents sur papiers.
- De transmettre le manifeste par la voie électronique.
- De transmettre les déclarations par cette même voie.
- D'assurer l'information sur escale.
- De suivre les conteneurs

La mise en œuvre des mesures de l'Etat du port nécessite de disposer d'un outil de communication non seulement pour l'Etat du port, mais aussi pour les Etats côtiers.

⁴³ www.portdakar.sn

⁴⁴ BIP : Bulletin d'Information du PAD n°008 /Septembre –Décembre 2008

Les nouvelles technologies permettent aujourd'hui d'intégrer les préoccupations par la voie de l'automatisation du transfert des données⁴⁵.

Si le Sénégal dispose des moyens de communication acceptables, il n'en est pas, de même pour certains pays de la sous-région. L'avantage de sa position géographique est aujourd'hui conforté par le bouclage de son premier programme d'investissement qui permet d'avoir une position concurrentielle.

II.3.1 L'autorisation d'accès au port ou interdiction

Le port autonome de Dakar est l'entité publique qui a autorité sur les infrastructures et gère les activités portuaires du port principal du pays.

L'autorisation d'accès des navires se fait sous forme d'AVARNAV⁴⁶ qui est une formalité d'information annonçant l'arrivée au port d'un navire. Avec les dispositions du code de la Marine Marchande (de nos jours Agence Nationale des Affaires Maritimes) en soumettant le règlement des modalités d'organisation et de fonctionnement des ports maritimes, la présentation des documents du navire lors de l'entrée ou à la sortie d'un port est primordiale.

Pour certains navires, cette formalité est dispensée vue leur taille, d'où le risque de ne pas disposer de suffisamment d'infos pour préparer et effectuer les contrôles.

L'interdiction d'accès aux installations portuaires est du ressort de la Direction du port qui peut dépendre d'un ministère.

II.3.2 Les lettres confidentielles

Sous forme de lettres, le commandant du port informe la police spéciale du port, la compagnie de gendarmerie maritime et la douane de l'arrivée prochaine de ces cargaisons dans le port.

Et comme les réquisitions, ces lettres donnent toutes les informations sur les navires, le poste où il doit être amarré et sur la nature de ces marchandises à débarquer et en transit.

II.3.3 La vérification de la conformité des documents

Après accostage du navire avant que toutes opérations soient effectuées au niveau du sol (on parle de déchargement des marchandises), une équipe appelée arraisonnement constituée des agents de la douane.

⁴⁵ BIP : Bulletin d'informations du Port Autonome de Dakar n° 005 Mars –Avril 2008.

⁴⁶ AVARNAV : avis d'arrivée du navire, formalité d'annonce d'arrivée d'un navire imposée seulement pour les navires pilotables.

Cette équipe vérifie si tous les documents sont en règle ; des agents de la police vérifient les papiers des passagers, des agents de la santé vérifient si tous les agents ou participants du navire sont en bon état de santé.

Tous ces agents ont pour tâches de procéder à toute vérification à bord du navire.

Le Capitaine du navire doit présenter aux Autorités compétentes, lors de l'entrée dans le port, les documents usuels concernant le navire.

Par ailleurs les agents de la capitainerie du port profitent aussi de demander au commandant de bord la liste des marchandises dangereuses transportées envoyées avant l'arrivée du bateau pour voir si tels est le cas à l'arrivée du navire si les marchandises sont les mêmes.

III. ANALYSE DES RESULTATS

L'analyse des résultats permet notamment de faire apparaître l'influence de certaines variables ou de certains facteurs sur le phénomène étudié. Cette analyse dans le cas échéant se basera sur les enquêtes effectuées au niveau du PAD, lors de notre étude afin d'apporter plus d'information au sujet de la mise en œuvre du Code ISPS au sein du port.

Suite à ces enquêtes, nous avons récolté quelques informations pour mieux réaliser notre étude.

III.1 Analyse des enquêtes sur le PAD

Le Port de Dakar, qui est le poumon de l'économie sénégalaise, est un port en eaux profondes situé dans une baie entre le sud de la presqu'île du Cap Vert et la pointe de Bel Air au nord.

Sa rade forme un immense plan d'eau de 177 hectares limité par une digue au nord d'une longueur de 2080 mètres et une au sud d'une longueur de 500 mètres.

Dans cette rubrique de l'analyse de l'activité du PAD sur la mise en œuvre du Code ISPS, nous avons remarqué que la prise de conscience des autorités sénégalaises en ce qui concerne les normes sécuritaires a été expresse.

Par conséquent, le Sénégal n'a pas encore mis en œuvre des dispositifs qui sécurisent au mieux ses côtes et ses infrastructures à caractère maritime par l'application des conventions pertinentes (ISPS 2002...) jusqu' à une date donnée.

C'est suite à une série d'événements malheureux d'ordre sécuritaire à l'intérieur et aux frontières du territoire, le PAD, face aux nouveaux enjeux sécuritaires internationaux prend l'engagement de s'y conformer.

Ces enjeux ont favorisé la création de la cellule ISPS (précitée). Celle-ci a justifié la visite de la délégation de l'US COST GUARD qui s'est intéressée aux dispositions d'application du code ISPS au niveau des onze(11) d'installations portuaires⁴⁷.

Pour renforcer les mesures de sureté au PAD, le service de traitement des accès a procédé au contrôle des titres d'accès conformément au code ISPS.

III.1.1 Analyse des menaces et gestion des risques du code ISPS

La prévention des menaces ne concerne pas la seule installation portuaire, mais l'ensemble du port, dont les travailleurs œuvrant au sein de celui-ci et les équipages des navires. De graves dangers peuvent s'avérer fatal pour l'économie maritime du pays d'où la nécessité de prendre des mesures préventives au regard de ceux-ci.

⁴⁷ www.portdakar.sn

III.1.1.1 Les menaces envisagées par le code ISPS

Le code ISPS est un outil international de prévention des actes illicites⁴⁸ et est constitué essentiellement de mesures de dissuasion en fonction de la menace.

Ces menaces peuvent être de diverses formes : la piraterie, le terrorisme ; trafics illicites, immigration...Mais la piraterie et le terrorisme en milieu marin représentent malheureusement des imminents dangers.

III.1.1.1.1 Le terrorisme

La sûreté maritime constitue un enjeu crucial, au vu de l'importance du trafic maritime mondial. Malgré le développement des autres moyens de transport, la part du trafic maritime ne cesse de croître.

Cependant, elle a été multipliée par cinq(5) en quarante(40) ans. Les 50 000 navires qui en sont les vecteurs constituent des cibles de choix pour les pirates ou les terroristes.

Il n'existe présentement ni définition reconnue du terrorisme, ni convention portant sur le terrorisme maritime. On opine souvent la proposition que les actes de terrorisme sont commis pour des fins considérées politiques ou publiques. Le terrorisme maritime est une réalité actuelle et les navires sont très vulnérables puisqu'ils transportent fréquemment de substances dangereuses.

N'étant plus une cible comme précédemment, le navire est considéré comme une arme à usage terroriste. Outre les mesures nationales qui peuvent être mises en place, comme les contrôles navals volontaires⁴⁹.

Les mesures de sûreté qui sont prises à la suite du 11 Septembre 2001, tant au niveau américain qu'au niveau international visent principalement à répondre à quatre(4) impératifs : la localisation des navires, la sûreté des navires et des ports, la vérification et la certification des marins et enfin l'intégrité des cargaisons conteneurisées.

Dans le cadre de la régionalisation, les chefs d'Etat se sont réunis à l'initiative de son excellence Maitre ABDOULAYE WADE⁵⁰, président du Sénégal, à Dakar le 17 Octobre 2001, pour se concerter dans la lutte contre le terrorisme.

La guerre contre le terrorisme a nécessité la coopération de multiples réseaux diplomatiques, économiques, militaires, des forces de maintien de l'ordre, des services de renseignements et des réseaux de la Société Civile.

⁴⁸ La prévention des actes illicites contre les navires, les personnes transportées à savoir l'équipage et les passagers sans oublier les installations portuaires.

⁴⁹ Au titre des mesures de prévention, le contrôle naval volontaire doit être évoqué rapidement.

⁵⁰ Président de la République du Sénégal

Cette mobilisation a démontré qu'il est essentiel d'avoir des valeurs et des intérêts communs et d'opter pour une stratégie concertée pour lutter contre les dangers qui pèsent sur la sécurité de chacun.

Cette lutte contre le terrorisme est, devenue d'ailleurs, depuis les attentats de Septembre, une des priorités de l'ensemble des Etats et un des thèmes majeurs, sinon dominant au sein des différents débats. Elle a connu une accélération vertigineuse à travers les nombreuses mesures et décisions prises tant à l'échelon international que national.

Ainsi la mesure la plus spectaculaire au niveau international a sans doute été, l'adoption par le conseil de Sécurité de l'Organisation des Nations Unies de la Résolution 1373⁵¹.

Ainsi au niveau africain, une conférence régionale sur le terrorisme organisée à Dakar comme nous l'avons évoqué précédemment avait été adoptée contre le terrorisme et lancé l'idée d'un « Pacte Africain contre le terrorisme »

III.1.1.1.2 La Piraterie

Depuis quelques années, la piraterie maritime connaît une très inquiétante expansion.

La piraterie est un phénomène qui touche fortement certaines zones à risque : essentiellement l'Asie de l'Est (Philippines), du Sud et du Sud Est (Malaisie, Indonésie, détroit de Malacca), la Corne de l'Afrique (Somalie, Ethiopie) et le Golfe de Guinée.

Ainsi pour tenter de lutter contre cette endémie, un Bureau Maritime International (BMI) rattaché à la chambre Internationale de commerce a été mis en place à Londres en 1981 sous l'égide des Nations Unies avec l'aide de l'OMI.

Financé par les compagnies de navigation et d'assurance, le BMI a pour mission « de réduire le risque de piraterie et d'aider à l'application des lois sur la protection des équipages » et le recensement des attaques.

Consciente de ce fléau, l'Afrique se mobilise aujourd'hui pour tenter d'endiguer ce phénomène. Cependant, plus de 164 attaques contre des navires au large des côtes somaliennes et 37 captures de navires pendant les neuf(9) premiers mois de 2010⁵².

Les actes de piraterie maritime perdurent en tant qu'atteintes à la sûreté sur les côtes africaines.

⁵¹La Résolution 1373 prise suite aux attentats du 11 septembre. Elle condamne le terrorisme international et le qualifie comme pouvant lieu à l'application du chapitre VII de la Charte des Nations Unies : « Tout acte de terrorisme international constitue une menace à la paix et à la sécurité internationales.

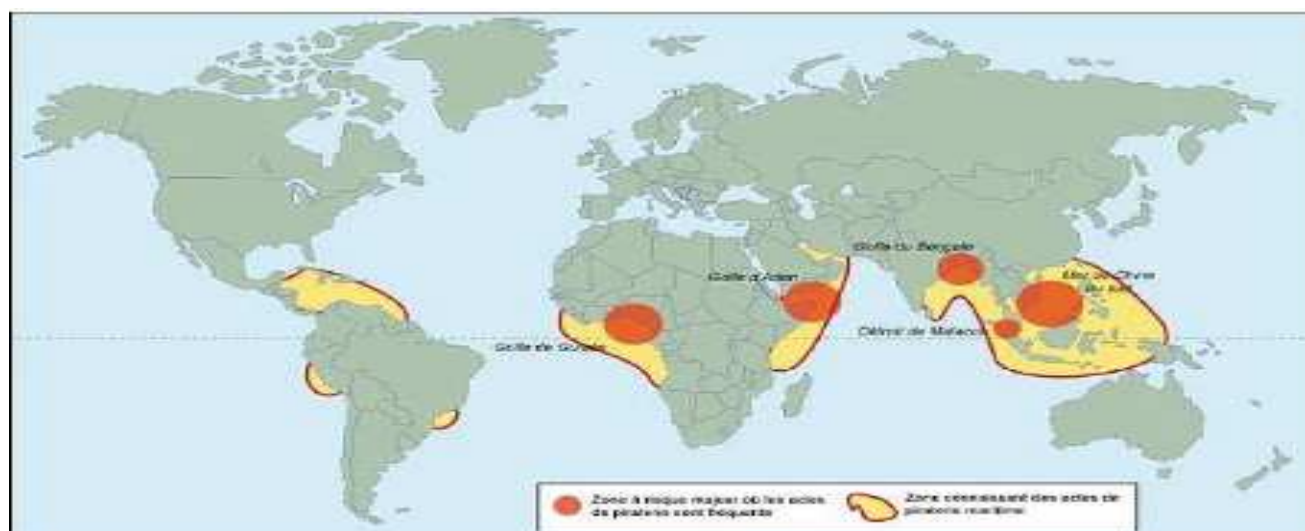
⁵² Dernier Bilan sur l'Etat de la piraterie dressée par l'ONU en Novembre 2010.

Pour combattre efficacement la piraterie, les pays africains ont besoin de systèmes d'alerte rapide et de services de renseignements efficace, de force de dissuasion et d'intervention crédible. Mais les pays africains eux même ne disposent pas de moyens nécessaires pour contribuer à un tel effort.

Les ports maritimes sont des zones particulièrement sensibles et des mesures semblables à celles prises par les USA sont mises en œuvre notamment dans les ports et marines sénégalais.

Face à tous ces grands dangers, le Sénégal, dans le souci de toujours mené à bien ses activités portuaires, se voit dans l'obligation de s'assujettir aux normes de sûreté internationale. Tout ceci dans le but de ne pas être une cible potentielle.

Depuis que les zones d'action ont évolué et se sont étendues, les pirates mènent leurs attaques essentiellement en Mer de Chine, dans le Detroit de Malacca (point de passage stratégique pour 90000 navires par an), dans le golfe d'Aden (au large de la Somalie et jusqu'au Canal du Mozambique), dans le golfe de Guinée ainsi qu'au large des côtes du Brésil et de l'Equateur⁵³.

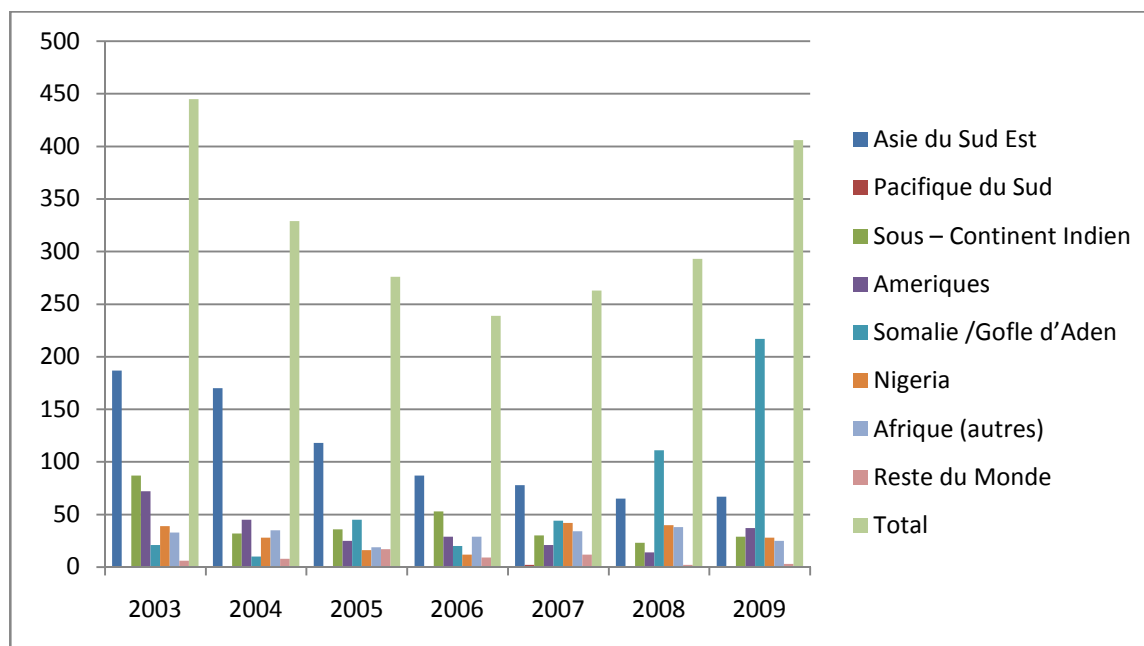


Selon les chiffres du Piracy Report Centre du BMI ⁵⁴(basé à Kuala Lumpur, en Malaisie, sous l'égide de la Chambre de Commerce International de Paris), chargé depuis de 1991 d'enregistrer les actes de piraterie au niveau mondial.

⁵³ Questions Economiques liées à la piraterie d'Isabelle Le Meur, Master 2 en Commerce International

⁵⁴ Bureau Maritime International

Graphique 1. La piraterie au niveau mondial : attaques et tentatives d'attaques dénombrées entre 2003 et 2009⁵⁵.



Ce graphique indique le nombre total des tentatives et cas de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires au niveau mondial entre 2003 et 2009. Ces incidents, pour le plus grand nombre, se sont produits au large de la Corne d'Afrique et dans la mer Rouge avec les attaques réalisées par les pirates Somaliens⁵⁶ (soit 217 accidents).

III.2 La Gestion des risques

Le code ISPS repose sur le principe de la gestion de risques. Ainsi pour chaque installation portuaire qui constitue une cible potentielle, doit être évaluée sa vulnérabilité sans oublier les conséquences d'une attaque dirigée contre elle⁵⁷.

Le PAD est une société nationale consacrée par la Loi n°87-28 du 18 Aout 1987. Ce statut lui confère une autonomie de gestion, lui permettant de mettre en place les solutions idoines à une stabilité financière de son exploitation.

⁵⁵Sources : Chambre de commerce internationale, Bureau maritime international, 2008, *Piracy and ArmedRobbery against Ships: Annual Report 2007* ; Chambre de commerce internationale, Bureau maritime international, 2010, *Piracy and Armed Robbery against Ships: Annual Report 2009*.

⁵⁶ Voir Annexes 1.

⁵⁷ L'évaluation de la vulnérabilité permet de juger la probabilité d'occurrence d'une telle menace. Une cible vulnérable mais à l'importance limitée peut être susceptible d'être attaquée.

III.2.1 La gestion de risque d'une installation portuaire

Du fait de sa position géographique, le PAD gère 80% du commerce extérieur et son espace est voué au transit des marchandises et de passagers, ce qui nécessite une multiplicité d'acteurs.

Aujourd'hui, la productivité d'un port et la qualité de ses services sont liées à la rapidité des opérations physiques et administratives et donc à la diminution du temps d'immobilisation des navires et des marchandises sur les quais⁵⁸.

Il est recommandé à chaque gouvernement de faire en sorte qu'une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire soit effectuée par chacune des installations portuaires situées dans son territoire.

Le risque pour la sûreté d'une installation portuaire est fonction de la menace d'attaque. Cependant, l'analyse de risque de tous les aspects de l'exploitation d'une installation portuaire est destinée à identifier les parties qui sont susceptibles d'être la cible.

Face à ce problème, le gouvernement du Sénégal a procédé à la certification de ces installations portuaires, prenant le cas de DAKARNAVE⁵⁹.

Exerçant dans le domaine de réparation de :

- Navires à passagers
- Engin à grande vitesse à passagers
- Engin à grande vitesse à cargaison
- Vraquier
- Pétrolier
- Chimiquier

Celle-ci a été certifiée conforme par rapport aux dispositions XI-2 de la convention SOLAS et de la partie A du code ISPS, tout en approuvant son plan de sûreté afin d'éradiquer tout danger.

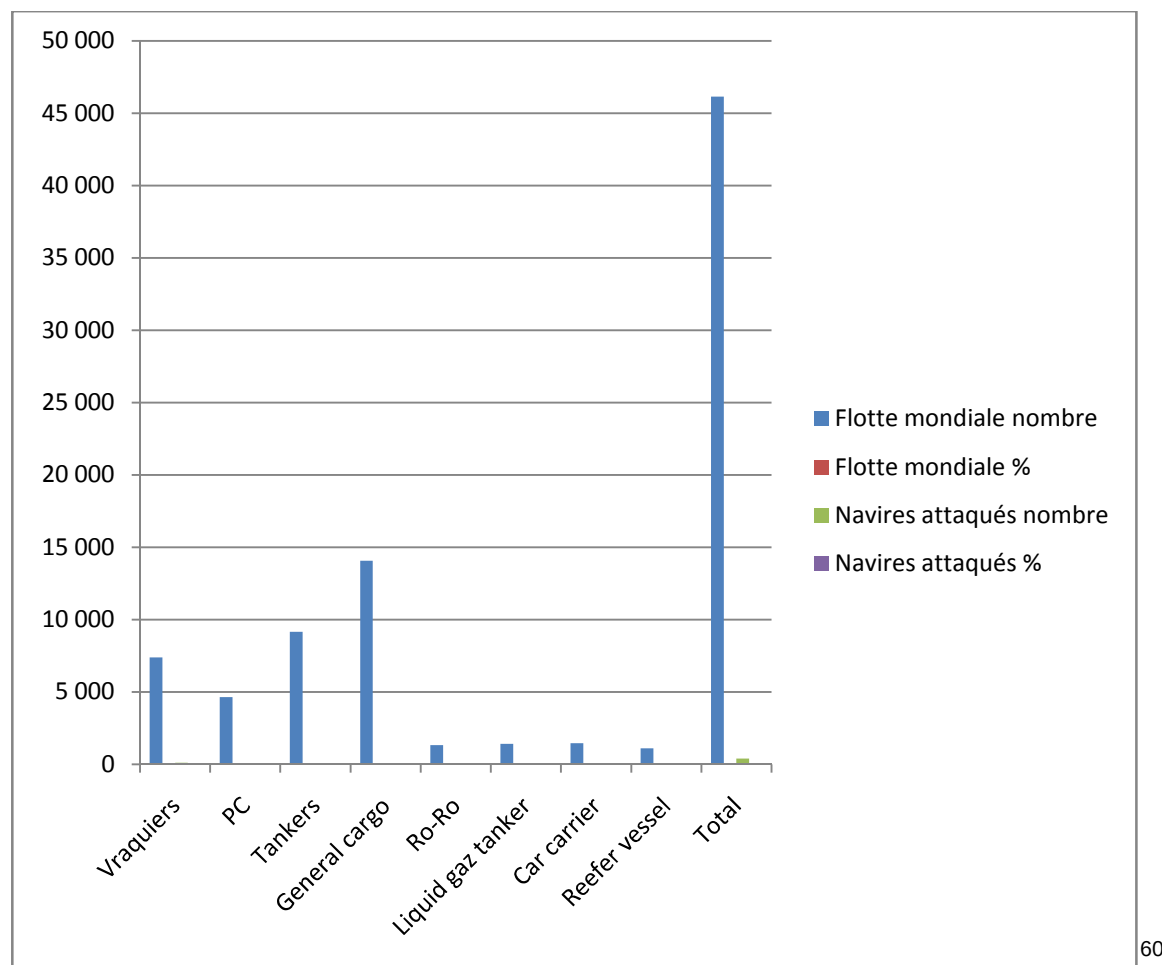
Devenu aujourd'hui, le premier trafic en valeur, devant les trafics énergétiques, les biens manufacturés conditionnés en conteneurs n'attirent donc pas forcément les pirates d'autant moins que la manutention des conteneurs nécessite d'être équipé.

⁵⁸Références recueillies sur le site du groupe VIE : vert –information –environnementale

⁵⁹DAKARNAVE : chantiers de construction et de réparation navale.

Graphique n°2 :

Flotte Mondiale en Pourcentage



La cargaison ne constitue pas le critère déterminant dans le choix du navire à attaqué, plutôt la prise d'otages⁶¹.

La figure ci-dessus représente les types de navires constituant la flotte mondiale et les navires attaqués. En observant sur la figure, les « Général Cargos », très représentatifs de la flotte mondiale sont les moins attaqués en raison de leur présence moindre sur la route Est-Ouest.

⁶⁰Voir Annexes 2 : Comparaison par type de navires marchands entre flotte mondiale et attaques, 2009, compilation ISEMAR.

⁶¹Sources du centre ISEMAR : Institut Supérieur d'Economie Maritime, centre de recherche d'expertise, d'information en économie du transport maritime localisé dans la métropole Nantes Saint Nazaire.

III.2.2 La conformité des navires au code ISPS

Il est jugé nécessaire d'imposer des mesures de contrôle à l'encontre d'un navire. Ces mesures devraient se fonder autant que possible sur une évaluation approfondie des risques prévalant pour la sûreté.

Les navires doivent avoir à bord un certificat international de sûreté du navire qui indique qu'il répond aux dispositions du chapitre XI-2 de la convention SOLAS et de la partie A du code ISPS.

Occupant une place prépondérante dans le développement économique du Sénégal, le PAD s'est doté des infrastructures modernes dans le cadre d'un plan de rénovation avec un renforcement technologique.

Le Port Autonome de Dakar assure le pilotage (obligatoire) qui se fait sous le contrôle de la tour qui utilise un système de gestion des navires le VTS « Versen Trafic System ».

L'accès d'un navire au port nécessite un contrôle rigoureux. Le contrôle des navires par l'Etat du port est un processus d'inspection des navires grâce auquel tous les pays collaborent à la vérification de la conformité des bâtiments étrangers.

Par conséquent, les navires dans une situation grave de non-conformité aux normes sont détenus dans le port jusqu'à ce que leurs lacunes soient corrigées.

L'objectif de ce contrôle par l'Etat du port est de repérer et d'inspecter les navires non conformes et d'aider à éliminer la menace qu'ils représentent pour la vie, les biens et le milieu marin.

Soulignant que la capacité des navires à manœuvrer pour éviter et repousser les attaques est également conditionnée par leur âge et leur état général. Cependant la probabilité d'une panne ou d'une vitesse réduite en raison de l'usure augmentent de ce fait sensiblement par rapport aux probabilités de ciblage par les pirates.

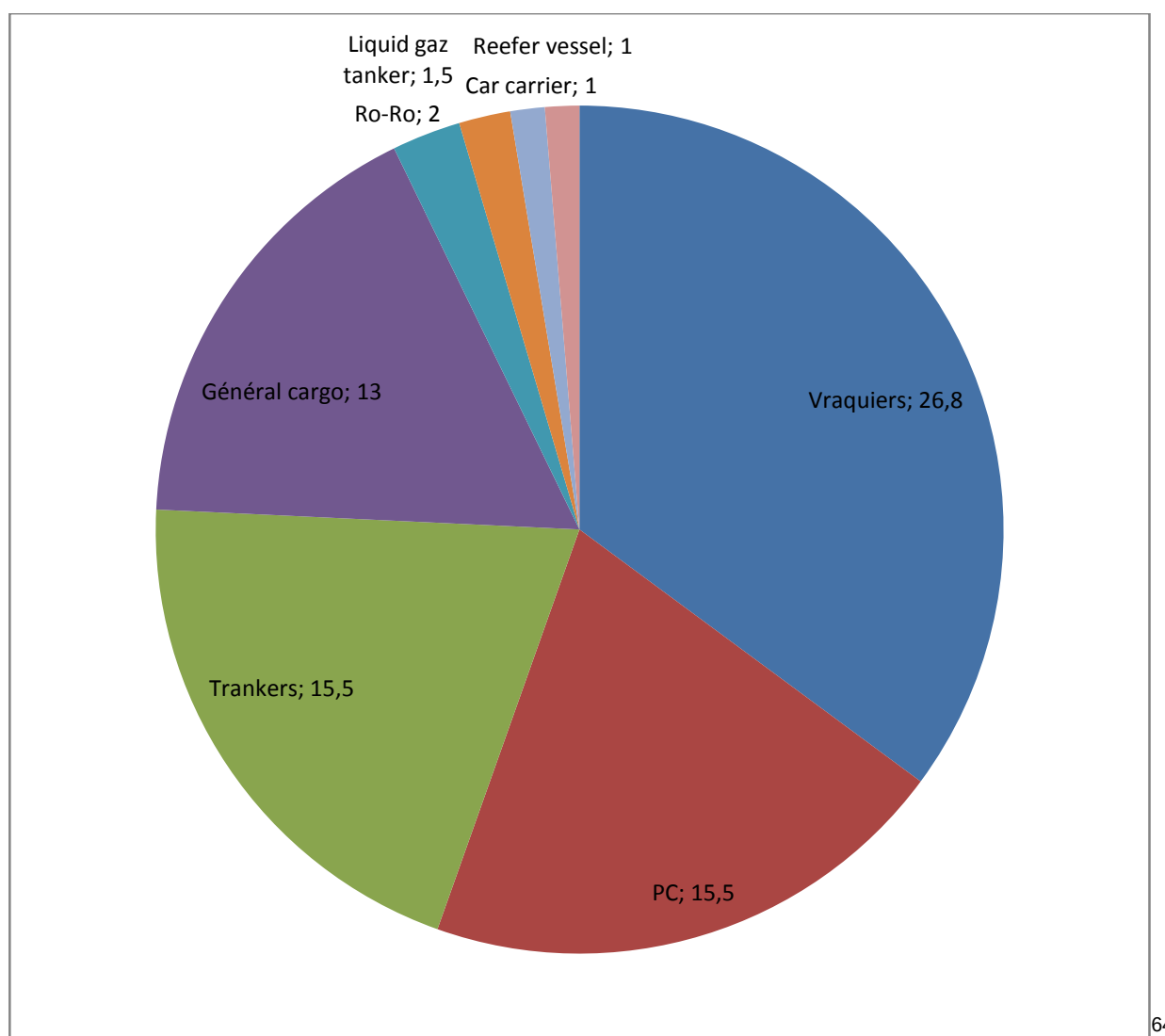
Prenant le cas de la Somalie par exemple, où le taux de pauvreté est de 81 % selon les critères du PNUD⁶² (santé, éducation et niveau de vie) et où plus de 55 % des habitants vivent sur une côte longue de 3 898 km. La volonté de cette population est de défendre leurs zones de pêche contre la pêche illégale des bateaux européens et asiatiques qui ne respectaient pas les eaux territoriales et la Zone Economique Exclusive⁶³ a joué également un rôle déclencheur.

⁶² PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement

⁶³ Les zones maritimes internationales en Droit International, Source CEDRE. (Voir annexes)

Figure n°3 :

Les navires attaqués en pourcentage

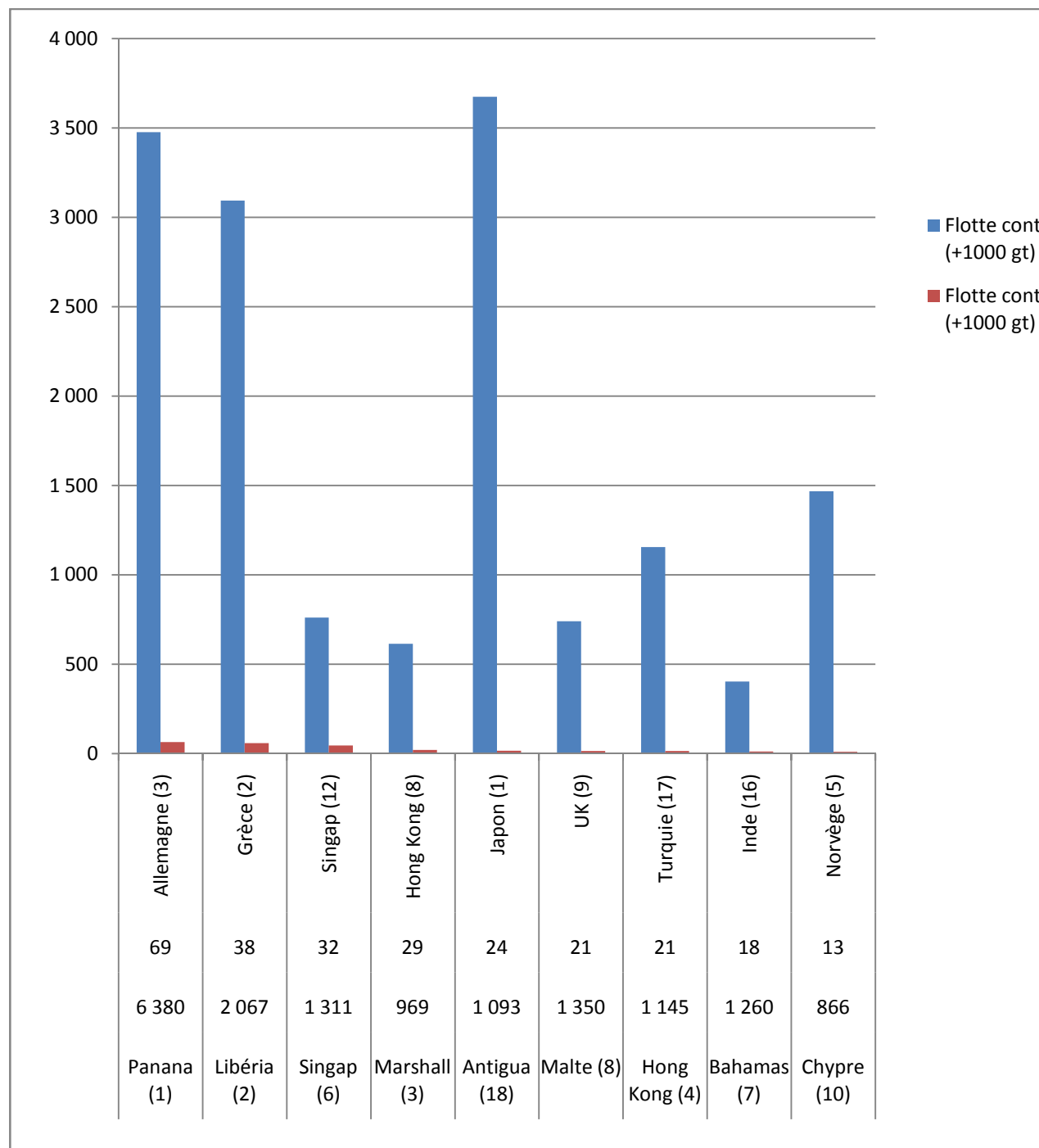


Cette figure se base les navires attaqués et l'origine de leur pavillon. On peut constater une répartition des navires ciblés en adéquation sensible avec la répartition observée au sein de la flotte mondiale. Ainsi, la majeure partie des attaques ont lieu à l'encontre des vraquiers (soit 26,8% en 2009).

⁶⁴ Voir annexes 2 : Comparaison par type de navires marchands entre flotte mondiale et attaques, 2009, compilation ISEMAR.

Graphique n°4 :

Répartition des actes de piraterie selon la flotte contrôlée et selon le pavillon (nb navires), 2009, Compilation ISEMAR⁶⁵



⁶⁵ Voir Annexes, Tableau n° 3

L'immatriculation des navires est une procédure administrative impliquant des enjeux politiques et économiques pour l'Etat qui veut accorder son pavillon et pour l'armateur qui le choisit.

Ainsi, les Etats qui fournissent les immatriculations de complaisance sont peu à peu contraints de revoir leurs normes à la hausse pour ne plus être systématiquement pénalisés lors des contrôles par l'Etat du port⁶⁶.

Le graphique ci-dessus indique la répartition des actes de piraterie selon la flotte contrôlée et selon le pavillon. Soit le nombre des navires qui sont contrôlés et immatriculés au niveau mondial et le degré de piraterie de chaque pavillon.

⁶⁶ Source : Note de Synthèse n°110, ISEMAR, Décembre 2008. Pavillon Marchand et Influence Internationale.

CHAPITRE III : SOLUTIONS ET RECOMMANDATIONS

Au terme de notre réflexion sur les mesures d'accompagnement de la mise en œuvre du code ISPS dans les ports : cas du Port Autonome de Dakar. Suite à l'analyse des indicateurs de performance, mais également d'après notre vision et analyse actuelle du port, nous apporterons dans cette partie notre contribution.

Cette contribution se fera à travers quelques recommandations et suggestions. Elles pourront cependant aider soit peu, à l'amélioration des mesures prises par l'autorité portuaire au port autonome de Dakar.

I. Les solutions liées à l'information

La dotation d'un système d'information dans le cadre du suivi et du contrôle des navires, permet à l'autorité portuaire d'échanger des données même étant à distance.

Ce système d'information portuaire permet comme nous l'avons évoqué précédemment de :

- De transmettre le manifeste par voie électronique
- D'assurer l'information sur escale
- D'assurer le suivi des conteneurs...

Ainsi ces nouvelles technologies permettent d'intégrer dans le domaine informatique du transfert des données. Le travail doit être fait par tous afin de faciliter les transactions. Il serait préférable de mettre en place des règles qui viendront appuyer la mise en œuvre du système tout en respectant les conditions et en apportant un soutien dans le travail que font les autorités portuaires.

Cependant, les solutions que nous proposerons seront de pouvoir exiger à tous les commandants des navires, de faire le transfert des documents concernant leurs navires avant leur arrivée au port (AVARNAV).

Le transfert des données à temps facilitera l'arraisonnement du navire et la vérification de la conformité de ce dernier aux normes ISPS.

II. Les Solutions liées au personnel du Port

Dans le souci de faire face aux dangers et risques que peuvent rencontrer les navires et les installations portuaires dans un port, et bien que nous n'ayons pas pu obtenir le cahier d'accidents en la matière. Nous avons retenus dans nos recherches d'information qu'il y a eu des accidents au Port Autonome de Dakar.

A cet effet, on peut citer, l'explosion d'Ammoniac de la SONACOS et le naufrage du JOOLA. Des sacrifices nécessaires ont été alors consentis, tout en renforçant les mesures de surveillance et de prévention.

Cependant, il est donc nécessaire pour le PAD ainsi que les entreprises sénégalaises qui exercent dans le secteur, de mettre en place des campagnes de sensibilisation du personnel et d'organiser des formations. Tout ceci, dans le but de faire connaître l'importance que revêtent le danger et le risque en milieu marin.

Par conséquent, l'application aux normes ISPS au sein du PAD n'ait pas toujours connus de tous, l'autorité portuaire doit alors comme nous l'avons dit tantôt procéder à des formations, sensibilisations et entraînements tout ceci par le biais des séminaires.

III. Solutions techniques

III.1 Solutions liées aux navires

Les navires provenant des autres ports, qui n'ont pas fait le rapport de leur conformité sont confrontés à des mesures de sûreté renforcées, des inspections ou au pire, au refus d'escale au port.

Etant fondé sur un critère de résultats, le code ISPS exige que des mesures adéquates soient prises à bord du navire, essentiellement en la mise en place d'un plan de sûreté et la désignation d'un responsable de la sûreté.

Au Port Autonome de Dakar, comme nous l'avons évoqué précédemment c'est le Règlement d'Exploitation du Port qui gère l'activité des navires depuis l'entrée jusqu'à leur sortie de l'espace portuaire. Tout ceci, grâce à la certification ISO 9001 décroché en 2006, décroché pour le pilotage des navires.

Néanmoins, nous proposons à l'autorité portuaire ainsi qu'aux différentes entreprises qui participent à l'accueil des navires, de ne pas baisser la garde en ce qui concerne le contrôle des documents et de toujours mené à bien les procédures d'accessibilité au port.

III.2 Solutions liées aux Installations Portuaires

La sûreté maritime est un domaine dont l'importance et les enjeux sont très bien perçus par la communauté internationale : les 158 pays qui ont signé la convention SOLAS de 1974 représentent plus de 99% du tonnage de la flotte mondiale.

Ces pays ont fait des grands efforts pour être en conformité au code ISPS dans le faible délai imparti. Ainsi, au 29 Novembre 2004, plus de 97% des installations portuaires élaborées⁶⁷ possédaient un plan de sûreté approuvé.

⁶⁷ A cette même date, 93% des Gouvernements contractants de la Convention SOLAS avaient signalé leur Installations Portuaires à l'Organisation Maritime Internationale.

Comme toute politique nouvelle, la politique de sûreté a nécessité l'ouverture de nouveaux budgets. Si une surtaxe ISPS se généralise dans le secteur des porte-conteneurs, peu de compagnies en revanche, du secteur fret et passagers l'exigent, car une augmentation des tarifs risqueraient de nuire à l'attractivité du commerce.

Les installations portuaires sont entourées de clôtures et leurs entrées sont gardées. Il est clair qu'entretenir des risques de sûreté ainsi que des installations portuaires adéquates, demande des moyens financiers.

Par conséquent, la compétitivité d'un port relève de la fiabilité de ces installations portuaires. Dans le cas échéant, nous proposons que la gestion portuaire soit toujours entre autre le problème capital pour l'autorité portuaire, même si l'instauration d'un plan de sûreté pose toujours des problèmes majeurs dans les installations portuaires. Il en va autrement pour les navires pour lesquels l'application de ces mesures va souvent à l'encontre de leur rentabilité.

III.3 Solutions liées au Transport

Le transport maritime représente 90% des échanges mondiaux. Les ports africains, eux, ont connu une croissance rapide du trafic au cours des dernières années, soit plus de 12%.

L'amélioration de la gestion des ports est un préalable à la poursuite du développement du secteur des transports maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre. Assurer la sécurité du transport maritime est donc devenu une condition essentielle au bon fonctionnement des économies.

Le Sénégal ne compte que d'un seul port international, alors que le transport maritime, est un transport de masse et cela engendre l'accueil de grands navires. Cependant, la capacité d'accueil du PAD doit être augmentée avec des espaces pouvant accueillir des navires de dernières générations aménagés pour faire du Sénégal un hub maritime⁶⁸.

Face à l'ampleur de ce problème, le Directeur Général de l'ANAM énonce que : « le PAD doit se doter d'espaces plus importants que ceux qui existent actuellement et doit prendre toute série de mesures destinées à accompagner cette révolution⁶⁹ ».

Confronté à ces enjeux, le Sénégal (PAD) veut faire valoir ses atouts et se faire une place en tant que port référentiel au niveau de la Sous –Région. C'est ainsi, que nous proposons que l'accessibilité des navires au port se fasse de façon rapide et sûre conformément aux normes et standards internationaux et que le niveau de sûreté des navires soit toujours connu afin d'éviter des catastrophes.

⁶⁸ Le hub maritime est un point central d'échanges d'un réseau de transport ou encore lieu de transbordement où s'organisent des correspondances.

⁶⁹ www.senegaltribune.com, par le Journal SOLEIL 11/04/2011.

L'impact des menaces et risques liés au terrorisme et à la piraterie en milieu marin, doit être connu de tous, car les conséquences qui en découlent sont néfastes. Il est donc important que, les personnes qui travaillent dans cet environnement soient informés de la question. Tout ceci, ne peut être mené à bien que si des séminaires de sensibilisation et d'entraînement aux normes ISPS sont entrepris.

CONCLUSION

Le secteur du transport est d'une importance viable pour le développement économique et social d'un pays. Il favorise la croissance et les échanges en mettant en relation les producteurs, les fournisseurs et les marchés.

Cependant les ports maritimes jouent un rôle considérable dans les échanges et constituent les poumons de l'économie des Etats qui en disposent. Ainsi, la mise en place du code ISPS a engendré une culture nouvelle, en relevant le problème d'interface entre les ports et les navires. Cela a donc entraîné un changement assez radical.

En Afrique, comme partout ailleurs dans le monde, les accidents ou catastrophes maritimes remettent au premier plan, l'épineuse question du renforcement de la sécurité maritime. C'est le cas du naufrage du Joola, le 26 Septembre 2002 au Sénégal avec plus de victimes que le Titanic, soit près de 2000 morts.

Les règles édictées par l'OMI sur le code ISPS doivent être respecté, car il confère un rôle spécial aux gens de mer dans la recherche d'une grande sûreté maritime. L'objectif de cette nouvelle vision est de créer un cadre international dans lequel les navires et les installations portuaires coopèrent en vue de la détection des actes qui menacent la sûreté dans le secteur des transports maritimes.

Face à l'ampleur de ces actes malveillants au sein de l'environnement maritime, les résultats sont plutôt satisfaisants au sein du Port Autonome de Dakar, grâce aux solutions adoptées par l'autorité portuaire.

La présente étude montre que, les mesures prises par l'autorité portuaire au sein du PAD (Sénégal), sont tant bien que mal, mise en application, car l'implication des intervenants reste primordiale sinon la sûreté n'est pas maximale.

Il est bien évident que la lutte contre le terrorisme et la piraterie internationale ne peut être que le fruit d'efforts collectifs. A cet effet, crée par décret⁷⁰, la HASSMAR⁷¹ apporte assistance au PAD car elle a compétence dans le cadre de la prévention des risques liés à la sécurité et la sûreté maritime ainsi qu'à la protection de l'environnement marin.

Le diagnostic de la situation actuelle du PAD, ainsi que les différents acteurs qui font face à la mise en œuvre des normes ISPS au Sénégal, donne pour centre un intérêt majeur. L'intérêt de ces mesures de sûreté adoptées est de moderniser les installations portuaires qui accueillent les navires de nouvelles générations, afin d'être capable d'anticiper des périls ainsi que de savoir réagir en cas d'attaques réelles.

⁷⁰Décret n°2006 – 322 du 07 Avril 2006, portant création de la HASSMAR. Journal Officiel ,9/9/2006, 6257,938-941.

⁷¹HASSMAR : Haute Autorité chargée de la Coordination de la Sécurité Maritime, de la Sûreté Maritime et de la Protection de l'environnement Marin.

Notons que les autorités Sénégalaises sont conscientes de la contraignante nécessité de veiller au strict respect des dispositions de l'Organisation Maritime Internationale, conformément au code ISPS.

Il sied que le respect de ces dispositions passe aussi par la sensibilisation de tout le personnel, aux fins d'une bonne appréhension des dangers et risques encourus face au terrorisme et à la piraterie maritime. Tout ceci bien évidemment pour la sûreté de l'outillage portuaire ainsi que des acteurs portuaires.