

## INTRODUCTION

Etant l'un des pays de l'Afrique de l'Ouest dont l'économie, la politique et l'environnement est stable, le Sénégal pays de la zone UEMOA connaît une croissance sans cesse renouvelée dans le secteur tertiaire précisément dans le domaine des transports maritimes de par les nombreuses ambitions des gouvernants de faire du port de Dakar un hub de transport d'ici à l'horizon 2020<sup>1</sup>. Cette croissance du secteur intensifie les besoins en matière de sécurité et également de sûreté d'un point de vue national mais et aussi mondial. Alors, avec cette croissance sans cesse grandissante du secteur portuaire, la sûreté des navires et des installations portuaires est l'objectif primordial de tous les acteurs et entrepreneurs au sein du PAD<sup>2</sup>, qu'elle soit publique ou privée, avec pour but de toujours satisfaire à une exigence d'ordre sécuritaire attendue par l'OMI<sup>3</sup> en vue de la montée croissante de la piraterie dans le Golf de Guinée. Avec une augmentation de près de 76% des attaques armées contre des bateaux entre 2015 et 2016<sup>4</sup> ainsi que du terrorisme grandissant. En conséquence, nous pouvons remarquer qu'il existe un bras de fer entre le gouvernement sénégalais et les différentes entreprises et acteurs du secteur en vue de faire respecter les lois et règlements prévus par les amendements de la convention SOLAS<sup>5</sup> et du code ISPS<sup>6</sup> dont pour chacune d'elle se veut de mettre en place des mesures stratégiques et sécuritaires tout ceci dans un souci d'ordre financier et commercial des opérations et des services du port. Cela explique alors l'existence des acteurs ISPS et de leurs divers fonctions comme l'ANAM qui est l'autorité désignée, chargée de la mise en œuvre des politiques de l'Etat en matière de marine marchande, des conventions maritimes internationales et d'autres législations et réglementations en vigueur. A ces différentes fonctions s'ajoute, la fonction de contrôle et d'évaluation des dispositifs de sécurité et de sûreté portuaires et maritimes qui est l'un des piliers permettant de maintenir le PAD en compétitivité sur le marché mondial. Elle occupe une place

---

<sup>1</sup> D'après le message du directeur du port autonome de Dakar paru dans l'édition TAM-TAM DU DOCKER du 19 MARS 2017

<sup>2</sup> Port Autonome de Dakar

<sup>3</sup> Organisation Maritime Internationale

<sup>4</sup> D'après le magazine jeune Afrique du 15 mai 2017

<sup>5</sup> LA CONVENTION SOLAS : CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER ; REFLETS DE L'OMI

<sup>6</sup> D'après le Guide pour la sûreté maritime et le Code International pour la sûreté des navires et des installations portuaires

prépondérante pour la bonne gestion des opérations portuaires et maritimes en générale. Afin d'orienter ses activités dans une gestion efficace, le PAD met en exergue un système sécuritaire capable de couvrir tous les services et opérations de cette dernière en renforçant tous les moyens et efforts pour atteindre les objectifs fixés, mais aussi de collaborer avec des partenaires stratégiques tels que la marine nationale, la gendarmerie maritime, sans oublier la HASSAMAR et l'ANAM afin d'offrir ensemble les services requis aux clients communs. Ainsi, la sureté portuaire occupe une place de choix au sein du port. Raison pour laquelle notre étude est basée sur la sureté des installations portuaires qui est un élément nécessaire pour prévenir tous risques éventuels à l'endroits des navires, des installations mais aussi des personnes et des populations du Sénégal qui se trouvent fréquenter régulièrement le port de Dakar et ses différents alentours.

Ce faisant, il est évident de s'attarder sur l'état de la mise en œuvre du code ISPS au niveau des installations portuaires adaptés et reconnues par les institutions partenaires dans un but commun d'assurer la sécurité et la sûreté aussi, sur les informations et la bonne gestion partagée des connaissances, des capacités et des rôles des différents intervenant dans le système de sûreté. Partant de ces actions, notre étude a son intérêt en ce sens que ce mémoire essaie d'apporter des éléments d'appréciation sur l'état de la mise en œuvre du code ISPS. Notre objectif est alors de montrer que le Port Autonome de Dakar respect les différentes attentes et recommandations du code ISPS pour le bon fonctionnement des opérations liées à la sécurité et à la sûreté maritime et portuaire, il s'agit entre autre de:

- S'assurer que les installations du PAD sont belles et bien soumises aux prescriptions des règles internationales ;
- Vérifier l'efficacité et le bon fonctionnement des mesures de sûreté en faveur des installations portuaires ;

C'est à cette fin que nous avons choisi le Port Autonome de Dakar pour mieux illustrer notre étude. Ainsi, notre travail sera reparti en deux principales parties à savoir :

- Première partie : Cadre théorique et méthodologique

- Deuxième partie : Cadre analytique de l'état de la mise en œuvre du code ISPS au niveau des installations portuaires du PORT AUTONOME DE DAKAR.

## PREMIÈRE PARTIE : CADRE THÉORIQUE ET MÉTHODOLOGIQUE

## Chapitre 1 : Cadre théorique

Dans ce premier chapitre, nous aborderons ; le contexte de l'étude, la problématique, les objectifs, les hypothèses, les différents concepts de notre étude, et la revue de la littérature relative à notre thème de recherche.

### Section 1. 1 : Problématique

La Convention SOLAS a pour principal objectif de spécifier des normes minimales pour la construction, l'équipement et l'exploitation des navires, compatibles avec leur sécurité. C'est aux États du pavillon qu'il incombe de veiller à ce que les navires battant leur pavillon en respectent les prescriptions, et un certain nombre de certificats sont délivrés pour en attester. Les dispositions relatives au contrôle permettent en outre aux Gouvernements contractants d'inspecter les navires d'autres États contractants s'il y a de bonnes raisons de penser que le navire et son équipement ne correspondent pas pour l'essentiel aux prescriptions de la Convention : cette procédure est connue sous le nom de contrôle des navires par l'État du port. La Convention SOLAS actuellement en vigueur inclut des articles qui énoncent les obligations générales, la procédure d'amendement et d'autres dispositions, suivis d'une annexe divisée en 12 chapitres.

Le transport international de marchandises par mer met en présence des opérateurs de commerce qui a une forte demande de sécurité juridique. L'uniformité du droit devrait pouvoir la satisfaire. L'observation du phénomène de création des règles applicables à cette activité montre que les États ont cherché à les unifier par la voie conventionnelle sans y parvenir.<sup>7</sup>Le Chapitre XI-2 – fait mention des mesures spéciales pour renforcer la sureté maritime

La règle du chapitre XI-2/3 de ce chapitre consacre le Code international pour la sureté des navires et des installations portuaires (Code ISPS). La partie A du Code est obligatoire et la partie B contient des recommandations sur la manière de se conformer au mieux aux prescriptions obligatoires. La règle XI-2/8 confirme que le capitaine peut prendre des décisions qui, selon son jugement, sont nécessaires pour maintenir la sureté du navire. Elle dispose que le capitaine ne doit pas être soumis à des pressions de la part de la compagnie, de l'affréteur ou de toute autre personne.

---

<sup>7</sup> Branellec, Gurvan. « La coexistence des règles applicables au contrat de transport international de marchandises par mer : contribution à l'étude de l'uniformité du droit ». Thèses, Université de Bretagne occidentale - Brest, 2007

En vertu de la règle XI-2/6, tous les navires doivent être pourvus d'un système d'alerte de sûreté du navire. La règle XI-2/10 contient des prescriptions applicables aux installations portuaires, prévoyant notamment que les Gouvernements contractants veillent à ce que des évaluations de la sûreté de l'installation portuaire soient effectuées et que des plans de sûreté de l'installation portuaire soient élaborés, mis en œuvre et revues conformément aux dispositions du Code ISPS. D'autres règles énoncées dans ce chapitre prévoient la communication de renseignements à l'OMI, le contrôle des navires dans les ports (y compris des mesures comme le retard, la retenue du navire, la restriction des opérations – notamment le déplacement dans le port - ou l'expulsion d'un navire du port), ainsi que la responsabilité spécifique des compagnies.

Notre étude se concentre sur le Port Autonome de Dakar, véritable poumon économique du Sénégal. Le Port Autonome de Dakar a été l'un des premiers ports en Afrique à appliquer les dispositions du Code ISPS (International Ship and Port facility Security Code – en français, Code international pour la Sûreté des Navires et des Installations portuaires), qui est entré en vigueur le 1er juillet 2004. Le Port de Dakar comporte quatorze (14) installations portuaires, conformes aux dispositions du Code ISPS. Des déclarations de conformité ont été délivrées, en décembre 2014, par l'Autorité désignée ; l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM), travaillant de concert avec l'Autorité Nationale de Sûreté Portuaire (ANSP). Ces déclarations de conformité ont une durée de validité de cinq (5) ans, ce port constitue le point le plus avancé de la côte ouest-africaine et est situé à 14°34 de latitude Nord et 17°29 de longitude Ouest.

Le port autonome de Dakar repose sur un plan d'eau de 177 hectares avec des profondeurs allant de 8.5 à 12 m et est scindé en trois zones chargées de l'exploitation, à savoir la zone Nord, la zone Sud et la zone de pêche. À cela s'ajoutent une zone militaire et des ateliers de réparation navale.

La sûreté portuaire est assurée par plusieurs organes à savoir le Comité Directeur de Sûreté Portuaire (CDSP), Le Comité Local de Sûreté Portuaire (CLSP), Le Centre Opérationnel Polyvalent. Par conséquent, améliorer ces services reviendrait à renforcer la compétitivité du PAD.

C'est alors de ce contexte général que nous avons jugé nécessaire de poser la problématique suivante : LES INSTALLATIONS PORTUAIRES AU SEIN DU

## PAD ONT-ELLES UN NIVEAU DE SURETÉ OPTIMALE POUR PRÉVENIR TOUS RISQUES ÉVENTUEL ?

En vue de mieux cerner cette problématique dans son ensemble, nous nous attèlerons tout au long de notre analyse de cerner les aspects règlementaires et sécuritaires permettant de répondre à cette assertion. Et pour ce faire, nous aurons à :

- ❖ Identifier et examiner les différentes installations portuaires au sein du PAD en vue de vérifier leurs conformités aux directives internationales.
- ❖ Mener des entretiens, et observations sur l'application des règles de sureté au PAD

### **Section 1. 2 : Objectifs visés**

#### **a - Objectif général**

Si l'on prend en considération le fait que le PAD, fut l'un des premiers ports en Afrique à appliquer les dispositions du code ISPS, il est donc de ce fait évident que de par ses atouts tels que sa position géographique, il se doit de veiller aux nombreuses mises en œuvre des règles internationales pour une optimisation maximale de ses rendements et plus encore de la sécurité et de la sureté de ses nombreuses installations portuaires.

À cet effet, notre but consiste alors à montrer que le PAD, met tout en œuvre pour respecter et s'aligner sur les différentes attentes et prescriptions du CODE ISPS pour le bon fonctionnement des opérations liées à la sécurité et à la sureté maritimes

#### **b - Objectifs spécifiques**

Pour une bonne compréhension de l'étude, la détermination des objectifs spécifique est également de rigueur en vue de mieux orienter le travail à effectuer. À cet effet, nous estimons que la réalisation des objectifs spécifiques est nécessaire et suffisante pour la réalisation de l'objectif principal énoncé ci-dessus.

- ❖ S'assurer que les IP du PAD sont bien soumis aux prescriptions des règles internationales
- ❖ Vérifier l'efficacité et la bonne marche des mesures de sureté vis-à-vis des IP du PAD
- ❖ Connaitre les problèmes de sureté spécifiques aux transports maritimes ;
- ❖ Connaître les différents services susceptibles d'intervenir lors de crises engendrées par un incident de sureté dans une installation portuaire.
- ❖ Identifier chaque installation portuaire et mesurer le danger qui peut en découler, ainsi que les risques en matière de transport maritime.

### **Section 1.3 : Hypothèses de travail**

Suite à l'élaboration de la problématique relative à l'analyse de la sureté des installations portuaires au Sénégal, plus précisément au Port autonome de Dakar et pour répondre aux différentes questions de recherche soulevées, des hypothèses de recherches ont été formulées.

Ces hypothèses de recherche sont des tentatives de réponses et d'explications au problème sous-jacent de notre sujet d'étude, formulées afin de nous permettre de continuer notre étude, et qu'il va falloir vérifier tout au long de la recherche.

C'est dans cette optique que nous avons retenu les deux hypothèses de travail suivant :

**Hypothèse 1 :** Une bonne organisation suite à la mise en œuvre effective des réglementations de la sureté portuaire permet de connaître le rôle et les prérogatives des différents agents de sureté portuaire.

La sureté, comme la sécurité est le résultat d'une culture d'entreprise. Elle suppose que des mesures préventives soient prises pour éviter que l'irréparable ne se produise, et des mesures de réduction d'impact dans le cas où, malgré les

mesures préventives (et étant donné qu'aucune prévention ne fonctionne à 100%), destinées à faire face à tout sinistre résultant d'une action malveillante.

Notre première hypothèse est qu'au Port Autonome de Dakar, les mesures préventives nécessaires dans la prévention de tous actes malveillants, sont disponibles.

**Hypothèse 2 :** La mise en œuvre d'un plan de sûreté est avant tout une question de comportement. Parallèlement à la vigilance des agents recrutés pour conduire à bien le programme de sûreté, le PAD doit pouvoir compter sur l'existence auprès du public des prédispositions favorables à se conformer aux mesures de sûreté.

Notre deuxième hypothèse est que le public, susceptible de fréquenter les installations du PAD est réceptif aux consignes de sûreté dans l'enceinte portuaire.

#### **Section 1. 4 : Pertinence et intérêt du sujet**

Au-delà des eaux territoriales, les océans ne sont fréquentés que par 50 000 navires de commerce de plus de 500 tonneaux. Ces navires sont armés par 1,2 million de marins, soit 0,015 % de la population mondiale et opèrent sur un espace qui couvre 70 % de la surface du globe.

La flotte des navires de guerre, plus spécialement chargée du maintien de l'ordre en haute mer, constitue une capacité de surveillance et d'action très limitée au regard des surfaces marines. De ce fait, la mer est longtemps restée un espace d'anonymat et de liberté, mais aussi un espace, porteur de risques pour ceux qui s'y aventureraient. Elle porte des menaces envers la terre pour les populations. Les invasions et les trafics de stupéfiants ont ceci de commun qu'ils utilisent la mer pour menacer les sociétés humaines. De ce fait, la

surveillance de l'espace maritime a toujours constitué une ambition, mais cette ambition s'est heurtée à la fois aux limitations des techniques disponibles et à l'immensité de cet espace. Aujourd'hui, les barrières techniques tombent, ce qui autorise le déploiement de nouvelles stratégies.<sup>8</sup>

Le Code international pour la Sureté des Navires et des Installations portuaires (Code ISPS) adopté le 12 décembre 2002 par l'OMI constitue un outil de protection contre les actes malveillants, criminels et terroristes sur les navires et les installations portuaires. Le code exige ainsi que les Gouvernements contractants, les compagnies maritimes et les Autorités portuaires prennent certaines mesures pour garantir la sureté des navires, des personnes, mais également celle des installations portuaires.

C'est pour cette raison que le Port Autonome de Dakar étant l'un des premiers ports en Afrique à appliquer les dispositions du Code ISPS , qui est entré en vigueur le 1er juillet 2004, a adopté des mesures qui entre autres, ont eu pour objectif de sécuriser l'enceinte portuaire, les marchandises et les personnes y évoluant, de fixer les rôles et responsabilités des autorités compétentes tant au niveau national qu'international de la protection marine, de garantir la rapidité des opérations ainsi que la fluidité des trafics.

Les efforts consentis dans le cadre de l'application du Code ISPS ont valu à l'Autorité portuaire les félicitations de l'État. Poursuivant dans cette dynamique de mise en œuvre diverses recommandations que nous pourrions rencontrer par la suite.

L'intérêt et la pertinence de notre étude sont alors d'ordre économique et diplomatique.

---

<sup>8</sup> Leboeuf, Cédric. « SURVEILLANCE OF HUMAN ACTIVITIES AT SEA: AN ESSAY ON THE RELATIONS BETWEEN TECHNIQUE AND LAW. » Thèses, Université de Nantes, 2013.

Économique parce que, le port est obligé d'aligner son niveau de compétence à celui des autres ports disposant d'une façade maritime, s'il ..... ;

D'ordre diplomatique ensuite parce que le sentiment de sécurité qu'ont les équipages et autres étrangers ayant fréquenté le port, va s'avérer être le meilleur véhicule de diffusion de la qualité d'un séjour, aussi court soit-il au sein des installations du port.

## Chapitre 2 : Cadre méthodologique

### Section 2.1 : Lexique utilisés

À cette étape de l'élaboration du cadre théorique, la clarification de quelques concepts et de chacune des variables est alors indispensable. Nous y définissons alors certains concepts traitant du domaine du transport maritime.

**Agent de sureté** : assure la sécurité et la sureté des installations portuaires dont il a la charge, ce qui intègre la protection des biens meubles et immeubles ainsi que celles des personnes physiques ou morales liées directement ou indirectement à la sécurité et la sureté des biens. Sous la responsabilité de son chef de service, il intervient en poste fixe ou de façon itinérante, sur un circuit de ronde préétabli, à pied ou à l'aide d'un moyen de locomotion. Il peut être seul, ou en équipe et accompagné d'un chien. Ses interventions s'effectuent dans le respect des dispositions législatives, règlementaires et déontologiques applicables à l'activité de sécurité privée en général et plus particulièrement au code ISPS.

**Agent de sureté de l'installation portuaire (ASIP/PFSO)** : est la Personne désignée comme étant responsable de l'établissement, de l'exécution, de la révision et du maintien du plan de sureté de l'installation portuaire ainsi que de la liaison avec les agents de sureté du navire et les agents de sureté de la compagnie.

**Analyse** : c'est une opération intellectuelle de décomposition d'un tout en des éléments et leur mise en relation, détailler tous les aspects qui permettent de travailler sur une étude quelconque. Mais selon le Robert, on entend par analyse une « opération intellectuelle consistant à remonter d'une proposition à d'autres propositions reconnues pour vraies d'où on puisse ensuite la déduire » c'est aussi « l'action de décomposer un mélange dont on sépare les constituants, ou une combinaison dont on recherche ou dose les éléments.

L'analyse c'est une étude minutieuse, précise faite pour dégager les éléments qui constituent un ensemble afin de l'expliquer ou afin de l'éclairer.

**Autorité portuaire** : Autorité responsable des questions de sûreté à terre dans un port donné ;

**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.

**Encombrer** : Surcharger un lieu, quelque chose, le remplir d'objets, de personnes, etc., de telle sorte que son utilisation est rendue difficile, voire impossible ;

**Illicite** : qui est défendu par la loi ou par la morale ;

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

**Installations portuaires** : Ensemble des objets, des appareils, des éléments mis en place dans le port en vue de tel ou tel usage ;

**International** : C'est une opération qui a lieu entre deux nations, qui se passe de nation à nation. L'international est aussi caractérisé par le dépassement des limites séparant deux états. Dans une transaction entre deux pays, lorsqu'on dépasse la frontière du pays on caractérise ces opérations de transactions internationales.

**La gestion** : c'est une action ou manière de gérer, d'administrer, de diriger, d'organiser quelque chose ;

**Logistique** : c'est l'art et la manière de mettre à disposition un produit donné au bon moment, au bon endroit, au moindre coût et avec la meilleure qualité". La logistique regroupe l'ensemble des activités qui permettent de gérer les flux physiques et d'information dans le but d'en minimiser les coûts, et ce, de l'amont à l'aval de la "chaîne logistique" en respectant des conditions satisfaisantes en termes de délais et qualité ;

**Manutention** : désigne l'action de manipuler, de déplacer des marchandises, des colis ou des documents dans un lieu de production ou de stockage tels un entrepôt, une usine, un magasin, etc.

**Manutention portuaire** : (stevedoring en anglais) est l'ensemble des opérations de chargement et de déchargement des navires marchands dans les ports de commerce...

Le technicien spécialisé en manutention et exploitation portuaires prend en charge un navire depuis sa mise à quai jusqu'à l'achèvement complet des opérations de chargement ou de déchargement tout en assurant un certain nombre de tâches administratives. Il assure la prévision des moyens humains et matériels nécessaires pour mener à bien les différentes opérations, la gestion des opérations de manutention portuaire, la gestion de l'enlèvement des marchandises au déchargement ou la gestion de l'approvisionnement en marchandises au chargement.

**Marchandise** : Une marchandise est un objet qui est produit vendu ou acheté en quantité pour être revendu publiquement avec un bénéfice. La marchandise c'est aussi un objet, un bien ou un produit qui se vend ou s'achète soit en détail ou en gros, la marchandise peut être de diverses natures : liquide, solide, gazeux. Autrement dit, la marchandise est destinée au commerce.

**Navire** : Selon le Code la Marine marchande en la loi 2002 - 22 du 16 aout 2002, article 1: Tout bâtiment ou engin flottant ou submersible quel que soit son tonnage ou sa forme avec ou sans propulsion mécanique immatriculés par les soins de l'Autorité compétente et qui effectue à titre principal une navigation maritime.

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

**Niveau de sureté** : Qualification du degré de risque qu'un incident de sureté soit tenté ou ait lieu ;

**Niveau de sureté 1** : Désigne le niveau auquel des mesures de sureté minimales appropriées doivent être maintenues en permanence ;

**Niveau de sureté 2** : Désigne le niveau auquel des mesures de sureté additionnelles appropriées doivent être maintenues pendant une période déterminée en raison d'un risque accru d'incident de sureté ;

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

**Opération** : On peut la définir comme : « une suite d'actions réalisées en vue d'obtenir un résultat ». C'est aussi : « l'ensemble des moyens qu'on emploie afin d'obtenir un résultat ».

**Plan de sureté du navire** : C'est un plan établi en vue de garantir l'application des mesures nécessaires à bord du navire pour protéger les personnes à bord, la cargaison, les engins de transport et les provisions de bords ou le navire contre les risques d'un incident de sureté ;

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

**Port** : Selon LE LARROUSSE, on entend par port, un abri naturel ou artificiel pour les navires, muni des installations nécessaires à l'embarquement et au débarquement du fret (marchandises et/ ou des passagers). Cette approche physique est sous-tendue par les activités que les différents intervenants maritimes, portuaires, administratifs,..., développent autour d'une telle structure. S'agissant de Dakar, les activités portuaires se traduisent par le dynamisme des autorités, à définir la politique portuaire et à élaborer des stratégies face aux défis à relever, afin que le port de Dakar se place au rang de port leader de la sous-région ;

**Ports maritimes**: Selon le Code de la Marine marchande du Sénégal : Loi 2002-22 du 16 aout 2002, article 10: "Est considéré comme port maritime un lieu aménagé pour accueillir les navires, leurs passagers et leurs cargaisons".

Sont considérés comme faisant partie des ports maritimes :

- sur l'eau : les digues, darses, môles, rades, mouillages, jetées et chenaux d'accès ou de dérivation ;
- à terre : les bâtiments, installations et équipements, terrains et voies de communication nécessaires aux activités portuaires et au déroulement satisfaisant de la navigation dans les eaux portuaires."

**Port autonome** : Port contrôlé par un organisme public indépendant. Il est administré par un conseil d'administration assisté d'un directeur. Il n'est

autonome que de nom, car l'Etat exerce un contrôle sur sa gestion et ses investissements.

C'est un établissement public à caractère industriel et commercial doté d'une personnalité civile et d'une autonomie financière".

M. M. Damien «dictionnaire du transport et de la logistique» Édition DUNOD. (2001 - 2005).

**Sureté** :  tat où le degré de risque est jugé acceptable ;

**Sureté maritime** : (sécurité en anglais) se rapporte à la prévention des actes illicites (volontaires) contre les personnes et les biens que ce soit à bord des navires ou dans les installations portuaires.

**Sécurité** : C'est l'ensemble des moyens humains, organisationnels et techniques réunis pour faire face aux risques techniques, physiques, chimiques et environnementaux pouvant nuire aux personnes et aux biens sans avoir un but de profit

**Sécurité maritime** : (safety en anglais) se rapporte à la prévention et à la gestion des accidents (involontaires) concernant les hommes, les installations ou l'environnement,

## **Section 2. 2: Revue de la littérature sur le sujet**

**Descl ves Emmanuel** dans son article « **La mer, vecteur et enjeu du futur** » publié aux  ditions SER en 2003, parle de la mondialisation, des réseaux maritimes, vecteurs de la mondialisation, l'expansion de l'économie mondiale et la culture maritime commune à toutes les nations qui ont une ouverture sur l'océan. « L'avenir du monde va largement se jouer sur les océans avec leurs ressources incommensurables et encore inconnues, mais aussi sur le « modèle maritime », véritable fil directeur du futur. Les nations européennes dans leur

ensemble, et la France en particulier ont en main tous les atouts pour prendre l'initiative de cette aventure dans laquelle la plupart des nations émergentes se sont déjà résolument engagées. » L'auteur nous montre les signes avant-coureurs des changements dans le circuit maritime mondial, de tout temps l'espace maritime est le lien privilégié entre les pôles de peuplement humain et de développement économique. Il est au cœur de la mondialisation.

La mer est aussi le milieu originel de la vie. Elle en recèle encore la plus large diversité et la plus forte densité. Le sang humain en conserve même la mémoire ; à la concentration de sodium près, sa composition ionique est quasiment celle de l'eau de mer. La filiation n'est pas neutre : de la mer sont sorties les terres émergées ; dans la mer sont nées les espèces vivantes.

Largement vierge et inexploré, le milieu marin lui-même recèle une richesse de biodiversité tout à fait exceptionnelle et d'une densité inconnue sur terre. Issues de produits carbonés proches du vivant, les énergies fossiles se trouvent assez logiquement en quantité dans les océans ou sous les couches terrestres anciennement immergées. Par ailleurs, les énergies marines renouvelables et les richesses des amas sulfureux sous-marins ;

**vir coul on Thierry et Violette Tournier** dans leur article « **Sécurité dans le golfe de Guinée : un combat régional** » publié aux éditions politiques étrangères en 2015 a signifié que « La piraterie et les vols à main armée en mer menacent la sécurité du golfe de Guinée, région riche en hydrocarbures. Aucun État de cette région ne dispose des moyens d'agir seuls. Une architecture de sécurité maritime régionale est donc en cours d'élaboration, mais les obstacles ne manquent pas. Les pays occidentaux et la Chine cherchent à renforcer les capacités des marines et des garde-côtes des États concernés ; mais c'est oublier que la source du problème est la gouvernance socioéconomique. » Au-delà des simples considérations commerciales, les auteurs montrent que la lutte contre la

piraterie est l'occasion de donner une visibilité internationale à certains États ou organisations qui participent à différentes missions dans la zone. En effet, la région du golfe d'Aden est stratégique, tout comme l'affirmation d'une stratégie navale globale pour beaucoup d'États. Les détroits voient une concentration inégalée de l'activité économique maritime, et sont donc autant de goulots d'étranglement<sup>9</sup> pour les économies de marché. On a pu assister à certaines frictions dans les zones des détroits, pour le contrôle de bases navales par exemple (Djibouti, Aden, Gibraltar, Singapour, etc.). Cependant, des problèmes de souveraineté sur les eaux territoriales qui bordent les détroits sont également autant de risques de tensions entre États locaux, qui peuvent amener à un ralentissement du trafic dans le détroit ; une harmonisation de la lutte contre la piraterie en appui de la sûreté maritime matérialisée par la SOLAS est nécessaire pour sécuriser les eaux internationales et ainsi faciliter le trafic maritime international, qui, disons-le est en pleine expansion.

Dans le même courant de pensée, l'auteur **Amirell** et **Stefan Eklöf** ont publié un article « **La piraterie maritime en Afrique contemporaine. Ressources locaux et internationaux des activités de piraterie au Nigeria et en Somalie** » aux éditions Politique africaine en 2009. « Depuis 2005, le pôle de l'activité des pirates est passé de l'Asie du Sud-Est à l'Afrique, en particulier aux eaux territoriales de la Somalie et du Nigeria. Cet article considère comme tautologique l'usage de la notion d'« États faillis » pour expliquer ce phénomène et s'interroge sur l'efficacité de l'intervention internationale navale dans les eaux somaliennes. Plusieurs raisons structurelles de portée globale et régionale sont identifiées comme les causes profondes de la piraterie, notamment les inégalités combinées au développement du commerce, à l'exploitation des ressources maritimes et à la prolifération des armes à feu. », les auteurs montrent

---

<sup>9</sup> Goulots d'étranglement : est un point d'un système limitant les performances globales d'un flux de production d'une entreprise.

une fois de plus la nécessité de trouver les causes profondes de la piraterie en haute mer et proposent des solutions pour pouvoir régler définitivement ces maux qui minent le trafic maritime international et surtout la place de l'Afrique dans ce circuit international.

**Frémont Antoine** a aussi publié un article « **Les routes maritimes : nouvel enjeu des relations internationales ?** » aux éditions Revue internationale et stratégique en 2008. « Jamais autant de marchandises n'ont été transportées par la voie maritime, et par conséquent l'économie mondiale n'a jamais été aussi dépendante de la mer. La principale préoccupation des grandes puissances est alors de garantir la libre circulation et la sécurité du transport maritime. Ainsi, elles cherchent à maîtriser les points de passages stratégiques (détroits, canaux...), à sécuriser les ports et les navires, à envisager des alternatives terrestres et à éventuellement diversifier les routes maritimes. Le contrôle des routes maritimes révèle donc les tensions qui traversent le monde. Par ailleurs, le transport maritime a atteint aujourd'hui une telle ampleur qu'il génère ses propres nuisances environnementales. Les réponses à ces préoccupations environnementales ne peuvent que relever de négociations internationales. ». Les risques qui pèsent sur les routes maritimes résultent des conflits qui opposent les États. Leur contrôle devient, indirectement à travers les conflits, un enjeu de relations internationales. Mais les modalités de fonctionnement de ces routes deviennent aussi, quoi que de façon plus limitée, un enjeu de relations internationales. En effet, le transport maritime a atteint aujourd'hui de telles dimensions qu'il génère ses propres nuisances : intensité du trafic en certains endroits, accidents et atteinte à l'environnement. L'enjeu qui consiste à assurer la fluidité du trafic maritime, à éviter les risques d'accident et à répondre aux préoccupations environnementales ne cesse de prendre de l'importance et ne peut relever que de négociations à l'échelle internationale. La nécessité d'assurer la libre circulation sur les routes maritimes se double dans le

même temps d'une crainte associée à cette très grande liberté de circulation. Ces routes peuvent devenir des facteurs de risque. À la suite des attentats du 11 septembre 2001, les installations portuaires et les navires sont également devenus, sous la pression des États-Unis, un enjeu de sécurité à l'échelle internationale. De fait, les attentats au Yémen contre l'USS Cole en octobre 2000 et contre le pétrolier Limburg en 2002 ont montré que les navires pouvaient être pris comme cibles. Cela pourrait très bien être aussi le cas des installations pétrochimiques dans les ports. Dans un scénario catastrophe de type 11 septembre, un navire détourné pourrait servir de projectile. D'où la nécessité de mettre à jour les mesures de sécurité et de sûreté au sein des installations portuaires ;

### **Section 2. 3 : Méthodes de collecte des données**

La méthodologie se définit comme étant un outil de travail mis à la disposition du chercheur et organisée par la théorie dans le but de la recherche. Elle est aussi perçue comme le moyen dont dispose un chercheur pour obtenir des informations nécessaires en vue de réaliser un travail scientifique. Ainsi, la méthode consiste à définir dans le temps et dans l'espace l'univers de la recherche voire la stratégie de recherche utilisée pour orienter un travail scientifique.

Et c'est dans cette orientation linéale que nous déclinons par le biais de cette section, les différentes rubriques le composant à savoir :

- les méthodes et techniques d'investigation utilisées ;
- les instruments ou outils de collecte de données et d'informations conçus pour cette étude ;
- les indicateurs de recherche nous permettant de confirmer ou d'infirmer nos hypothèses de recherche ;

### **a. Méthodologie de la recherche**

La méthodologie se définit comme étant un outil de travail mis à la disposition du chercheur et organisée par la théorie dans le but de la recherche. Elle est aussi perçue comme le moyen dont dispose un chercheur pour obtenir des informations nécessaires en vue de réaliser un travail scientifique. Ainsi, la méthodologie consiste à définir dans le temps et dans l'espace l'univers de la recherche voire la stratégie de recherche utilisée pour orienter un travail scientifique.

Et c'est dans cette orientation linéale que nous déclinons par le biais de ce chapitre les différentes rubriques le composant à savoir :

- les méthodes et techniques d'investigation utilisées ;
- les instruments ou outils de collecte de données et d'informations conçus pour cette étude ;
- la constitution de l'échantillon constituant la population statique ;
- les indicateurs de recherche nous permettant de confirmer ou d'infirmer nos hypothèses de recherche ;
- les difficultés rencontrées durant la rédaction de ce mémoire.

### **b. Les méthodes et les techniques de travail**

La méthode est la stratégie intellectuelle qui permet d'appréhender un objectif, un fait, un processus, une situation, un cas entre autres. Et pour ce qui concerne le thème qui fait l'objet de notre étude, nous allons utiliser :

- ☞ la méthode d'observation – directe et indirecte - qui permet entre autres, de comprendre par analyse, un phénomène, une représentation, un comportement, une attitude, une croyance, une idéologie ;
- ☞ la méthode d'observation déductive qui nous permettra d'évaluer et de mesurer les opinions recueillies et les pratiques sur le terrain.

Et les techniques seront, un procédé opératoire très rigoureux bien défini qui permettront entre autres ; l'application des méthodes d'analyse de SWOT<sup>10</sup>, d'analyse de contenus, d'analyse comparative accoudant les méthodes suivantes au regard de ce qui précède :

- ☞ **Recherche documentaire.** Toute recherche scientifique nécessite une documentation fournie qui est une étape importante de la recherche. C'est ainsi que nous avons eu à consulter de nombreux documents, brochures et sites internet pour une meilleure compréhension des concepts utilisés et employés qui traitent notre thème d'étude.
- ☞ **Entretien.** Il est porté sur les dimensions et les réalités de notre étude voire sur les incertitudes inhérentes à tout système de management portuaire que nous avons constatées lors de nos investigations sur le terrain.
- ☞ **Entrevues.** Il s'agit entre autres, de l'activité par laquelle nous recueillons des informations de vive voix auprès des agents qui nous ont relaté leur vécu quotidien, leurs expériences du milieu et/ou des témoignages des faits qu'ils ont observés. Ce qui devrait nous permettre de recueillir des informations beaucoup plus riches et appropriées.
- ☞ **Des recherches sur internet.**

### c. Instruments de collecte des données

Afin de collecter et traiter les informations nécessaires à notre thème, nous avons eu recours à:

- **La recherche documentaire ;** elle consiste à consulter toute la documentation sur la sureté des installations portuaires en général et en l'occurrence au niveau du PAD en particulier. De ce fait, nous nous sommes fréquemment rendus auprès de la Direction du Port Autonome de Dakar ainsi qu'à l'ANAM. Cette technique nous a permis d'avoir une

---

<sup>10</sup> Straights - Weaknesses - Opportunities - Threats

vue d'ensemble de la thématique traitée. Nous avons lu certains ouvrages de transport maritime ainsi que consulté certaines conventions relatives à la sécurité et la sureté. Nous avons également effectué des recherches sur Internet.

- **L'observation directe sur le terrain** ; comme toute étude exploratoire, les observations directes faites sur le terrain sont très décisives. Elles ont permis la confrontation des premières hypothèses émises d'entrée de jeu avec les réalités du terrain.

#### **d. Les indicateurs de la recherche**

Pour l'élaboration de notre étude, les indicateurs de recherche que nous avons jugé utile d'exploiter sont :

- Le nombre des différentes installations présentes au PAD,
- Le nombre des agents sur le terrain qui gèrent et assurent le maintien des normes nécessaires relatives à la sureté des installations portuaires au sein du PAD,
- La quantité des marchandises sujette aux opérations de manutention, de stockage et de transport,
- Les niveaux de sécurité et de sureté des biens et des personnes en activité au port,
- Le nombre de réclamations sur une procédure,
- Le taux de satisfaction de la clientèle en termes de qualité,
- Le niveau de sureté qui est un indicateur sectoriel spécifique au transport maritime.

## **Section 2. 4 : Difficultés rencontrées**

Lors de l'élaboration de ce document, nous avons rencontré des difficultés de plusieurs ordres. La plus importante est liée à l'accès à l'administration portuaire et du centre polyvalent de sûreté et de sécurité portuaire. Étant donné qu'il n'est pas facile d'y avoir accès et de même avoir les informations au moment voulu, il ne nous a pas été aisé de faire une collecte de plusieurs informations sur le respect de la réglementation et les dispositions sur la sûreté portuaire.

Vu le type de danger qui menace le port et ces installations, certaines réponses attendues n'ont pas été obtenues pour des raisons de confidentialité, car elles doivent être soumises à plusieurs règles sécuritaires. Notons que nous avons eu des difficultés à pouvoir obtenir des informations auprès de certaines structures agissant aussi dans le même cadre, dû en partie par le manque de temps et surtout de la méfiance affichée.

## DEUXIÈME PARTIE : CADRE D'ANALYSE

## Chapitre 3 : Présentation des données

### Section 3. 1 : Présentation du port autonome

#### a - Position géographique

Image n°1 : Illustration de la position géographique du Port de Dakar



Source : [www.portdakar.sn](http://www.portdakar.sn)

Le port de Dakar bénéficie d'une position géographique exceptionnelle sur la pointe la plus avancée de la côte ouest-africaine, il est un véritable carrefour pour nombre de routes maritimes entre l'Europe, l'Amérique du Nord, l'Amérique latine et le continent africain. Avec un plan d'eau de 177 hectares stable et bien sécurisé, un chenal de 195m dragués à -13 m à partir de la bouée d'atterrissage n°12 jusqu'au Terminal à conteneurs. Parfaitement balisé, le port de Dakar est l'un des rares ports de la côte ouest-africaine où les navires de toutes catégories peuvent accéder à tout moment grâce aux conditions nautiques exceptionnelles du site. Les marées maximales variant entre 0.20 et 1.80m

#### b- Historique

Tableau n°1 : Grille chronologique

Années	Contenu
1857	L'histoire du Port de Dakar est très liée à celle de l'île de Gorée qui était utilisée par les navigateurs déjà en 1354. Une activité commerciale très dense y régnait jusqu'en 1857 : année à laquelle on songea à installer une escale maritime à Dakar sur la grande terre. Une convention fut signée entre le Gouverneur français et la compagnie des Messageries Impériales pour l'exploitation d'une ligne régulière entre

	la France et le Brésil avec escale obligatoire à DAKAR
<u>1864</u> - <u>1866</u>	On assiste à l'édification d'un feu blanc à l'éclat d'une portée de 25 miles, à la mise en service du phare des mamelles le 1er avril 1864 et à l'installation du phare du Cap-Manuel en 1866.
<u>1910</u> - <u>1926</u>	La réalisation des dessertes routières et ferroviaires du Port ainsi que la construction de hangars électrifiés se firent, de même que l'achat de grues et de remorqueurs.
<u>1926</u> - <u>1933</u>	On assiste à la construction de moles supplémentaires (5,6 et 8), de postes pétroliers à la jetée Nord ainsi qu'à la réalisation de travaux de dragage.
<u>1933</u> - <u>1939</u>	L'édification du mole 3, la construction de hangars sur les moles 2 et 3 et de nouveaux travaux de dragage sont finalisés.
<u>1945</u>	Après 1945, ce fut au tour de la construction du mole 4 (de 1947 à 1951) et du wharf pétrolier (en 1954)
<u>1962</u>	Construction d'un premier quai de pêche en 1962 et celle d'un second quai de pêche en 1972.
<u>1980</u>	Le Port s'est doté d'un môle de pêche en 1980.
<u>1985</u>	De 1985 à 1987 étaient exécutés les travaux du Terminal à Conteneurs. L'ouvrage mis en service en 1987 comprenait deux postes à quai de 11,60 m et 8 hectares de terres pleins exclusivement réservés aux conteneurs.
<u>1987</u>	Création d'une société nationale dénommée Port autonome de Dakar qui, le 1er juillet 1987, a remplacé l'établissement public à caractère industriel et commercial créé par l'ordonnance du 27 août 1960
<u>2009</u>	Réception et installation de 2 portiques de quai de type Panamax par l'opérateur DP World qui depuis le 8 octobre 2007 a en charge la gestion du terminal à conteneurs.
<u>2010</u>	Inauguration et mise en exploitation de la gare maritime internationale. Après l'inauguration de la gare maritime par le président Abdoulaye Wade, l'autorité portuaire n'a pas attendu longtemps pour sa mise en exploitation.

### C. Infrastructures

Elle est répartie en deux zones de commerce distinctes (Sud et Nord) séparées par une zone militaire, des magasins, des ateliers de réparation navale et un port de pêche.



Tableau n°2: des matériaux et équipements du terminal vraquier

Équipements	
grues Liebherr 150 tonnes	02
camions	15
convoyeurs/chargeurs de navires	02
charriots élévateurs	05
chargeuses	07
ponts bascule	02
trémies dépoussiérées	02
stations d'ensacheuse	03
Zone de stockage de 9 ha.	01

Sans compter le petit matériel.

Image 3 : Terminal vraquier, Môle Mohamed Saïdou BA ex môle 8



Source : [www.portdakar.sn](http://www.portdakar.sn)

### Le Terminal à Conteneurs

Le terminal à conteneurs en Zone Nord du port de Dakar couvre une superficie totale de 24 ha et un linéaire de quai d'environ 700m avec trois postes à quai fondés de 12 à 13m. Un équipement moderne est mis au service de la manutention avec notamment quatre portiques de quai (dont deux post-panamax), quatre grues Gottwald sur pneus de 100 tonnes, dix portiques de parc, 15 **reachstackers**, 400 prises frigo. Le trafic annuel d'environ 300 000 EVP (Equivalent Vingt Pieds) en constante progression offre d'excellentes perspectives à l'opérateur DP WORLD, concessionnaire pour l'exploitation du terminal.

Image 4 : Terminal à conteneur, Cheikh Ibrahima NIASS



source : [www.portdakar.sn](http://www.portdakar.sn)

### La Zone des hydrocarbures

La position géographique de Dakar fait du Port, un point d'avitaillement privilégié des navires en soutes. Elle est composée du wharf pétrolier (môle 9) et de la Jetée Nord. Le wharf comporte deux postes avec des linéaires de 235m et 267m pour un tirant d'eau de -12m par rapport au zéro Hydro de référence avec une possibilité de se connecter au Chenal avec homogénéisation des fonds sans toucher les fondations. Cette zone a bénéficié d'un important financement pour sa rénovation complète. Aujourd'hui, elle est exploitée en partie par l'opérateur TERMINAL PÉTROLIER DE DAKAR (SEA INVEST).

Image 5 : wharf pétrolier, Amadou Sakhir MBAYE , ex môle 9



source : [www.portdakar.sn](http://www.portdakar.sn)

### **La Zone Sud**

Elle est composée de 3 môles (1, 2 et 3) reliés par des quais de rives bassins. Les tirants d'eau admissibles varient de - 8,5 à -10m. La Zone Sud reçoit essentiellement des marchandises diverses et une partie du trafic conteneurs (40

%). Elle dispose de 12 postes pour marchandises diverses et 2 postes de servitude pour les remorqueurs et vedettes. Cette zone comprend aussi des installations spécialisées : Le Môle 3

Il est destiné à recevoir en priorité le trafic malien en application des dispositions des accords signés entre le Mali, pays enclavé, et le Sénégal. Il comporte 02 postes à quai.

### Le Terminal roulier ou Môle 2

Dakar relève le défi de la spécialisation par la mise en service d'un terminal dédié au trafic roulant. L'infrastructure de 8 ha avec 700 m de linéaires de quai répond aux spécificités de ce type de trafic en termes de sécurité et d'accessibilité. À terme, Dakar pourra desservir les pays limitrophes pour l'importation de véhicules. L'excellente position géographique permettra de jouer un rôle de premier plan dans le transbordement des véhicules en provenance des Amériques et destinés au pays de la façade atlantique de l'Afrique.

Image 6: Môle El Hadji Malick SY



Source : [www.portdakar.sn](http://www.portdakar.sn)

### La Gare maritime internationale de Dakar

Au-delà de sa mission principale d'accueil de passagers, la GMID se veut par son architecture originale, un monument touristique, un site à découvrir et à fréquenter, ouverte au public pour des cérémonies et manifestations d'envergure. Capable d'accueillir à la fois des centaines de passagers du trafic maritime intérieur, du cabotage africain et de la croisière.

Image 7 : Gare maritime Hacynthé THIANDOUME



Source : [www.portdakar.sn](http://www.portdakar.sn)

### Port de pêche SEYDINA LIMAMOU LAYE

Le port de pêche dispose :

- d'une superficie de 200 000 m<sup>2</sup> de surface utile de deux kilomètres de quai linéaire avec des profondeurs de 6 à 10 m;
- d'unités industrielles de traitement de poisson, de congélation de produits de mer, de fabriques de glace et d'entrepôts frigorifiques ;
- de multiples services, dont l'avitaillement en eau à quai, l'avitaillement en matériels de pêche, et en vivres; etc.

Image 8 : Môle Seydina L.LAYE AL Mahdi ex môle 10



### L'Atelier de réparation navale DAKARNAVE

Le Port de Dakar dispose du plus grand chantier naval de la Côte ouest-africaine : DAKARNAVE. Il propose aux navires un espace moderne de réparation avec des équipements modernes et des services de qualité.

Image 9 : Atelier de réparation navale



### La Plateforme de distribution

Aménagée sur une surface de 21 ha, la plateforme est constituée d'une zone d'entrepôts, des bureaux pour grossistes, transitaires et douanes, des voiries et des terres pleines. Il s'y ajoute un centre comprenant un parc de stationnement pour gros porteurs et un autre pour les camionnettes. Zone de manifestation et de création de valeur ajoutée, le port de Dakar enrichit sa palette de services en se positionnant sur la chaîne logistique à l'échelle sous régional. L'amélioration des facilités de transbordements offertes, la réduction des délais de dédouanement, la productivité des opérations de manutention, l'implantation de nouveaux opérateurs logistiques sont autant d'atouts pour développer le hub de Dakar.

Image 10 : Plateforme de distribution



Source : [www.portdakar.sn](http://www.portdakar.sn)

### **c - Statut et mission**

Le Port Autonome de Dakar est passé depuis le 1er juillet 1987 du statut d'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) à celui d'une société nationale au capital de 52 milliards de FCFA. C'est l'objet de la loi n°87-28 du 18 août 1987 modifiée. La société nationale du Port Autonome de Dakar a pour mission :

- l'exploitation, l'entretien du port maritime de Dakar et de ses dépendances, la gestion de son domaine mobilier et immobilier, ainsi que l'exécution des travaux d'amélioration et d'extension de ses installations ;
- la création ou l'acquisition, et l'exploitation de tous fonds ou établissement de même nature ;
- la participation de la société, par tous moyens et sous quelque forme que ce soit, à toutes sociétés créées ou à créer ;
- et généralement, la réalisation de toute opération commerciale, industrielle, mobilière ou immobilière ou financière se rattachant directement ou indirectement à l'objet ci-dessus défini.

### **d - Administration**

La tutelle du Port Autonome de Dakar est exercée conjointement par le ministre de la Pêche et de l'Économie maritimes et le ministre des Finances. La société Nationale du Port Autonome de Dakar est administrée par un Conseil d'Administration composé de :

- Représentant du Président de la République (**PCA**)
- Représentant de la Primature (**Vice – Président**)
- Ministère de la Pêche et des Affaires Maritimes
- Ministère de l'Économie et des Finances
- Contrôle financier (**participe avec voix consultative**)
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Dakar
- Conseil sénégalais des Chargeurs (**COSEC**)
- Agence Nationale des Affaires Maritimes (**ANAM**)
- Représentant du Personnel du Port autonome de Dakar

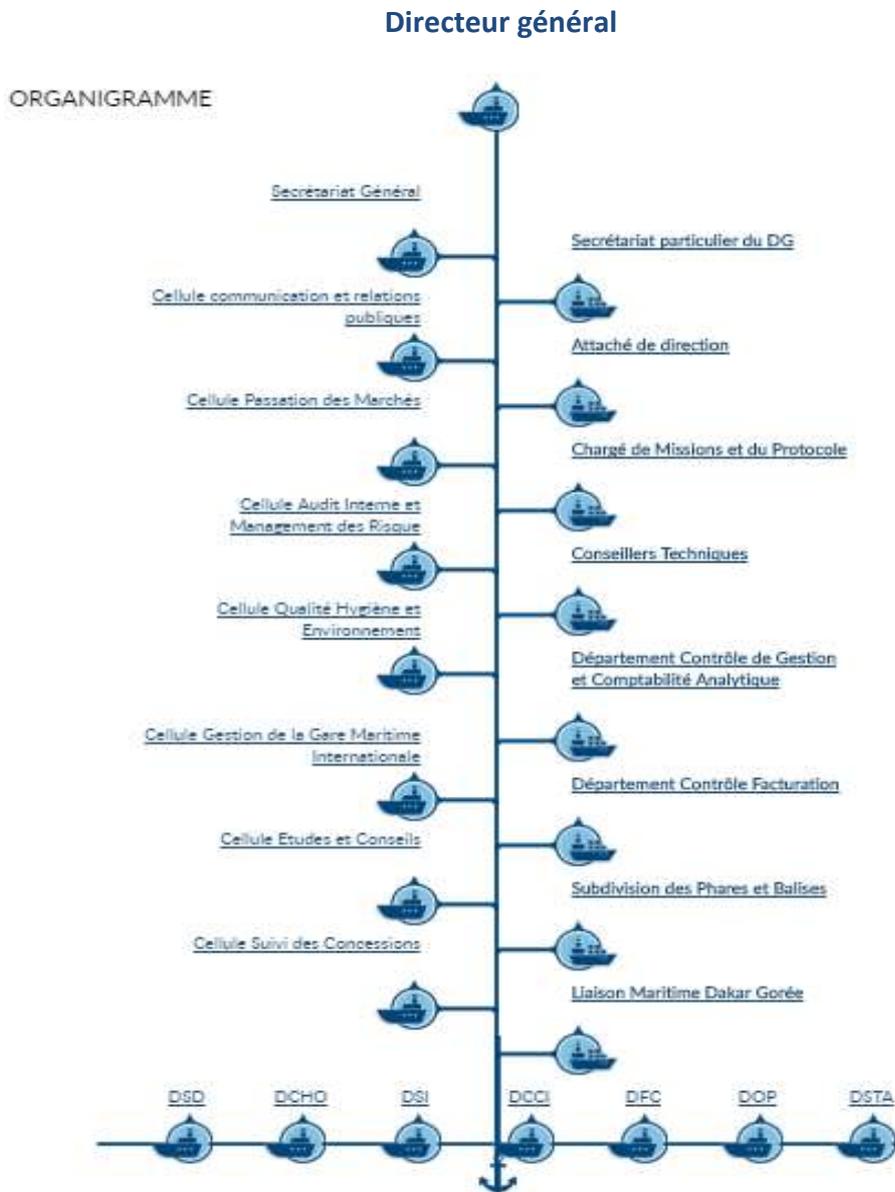
- Syndicat des Auxiliaires de Transport du Sénégal (**SATS**)
- Syndicat des Entreprises de Manutention des Ports du Sénégal (**SEMPOS**)
- Groupement des Avitailleurs en Hydrocarbure
- Entrepôts Maliens au Sénégal (**EMASE**)

#### **e - Assemblée générale**

L'Assemblée générale est présidée par le Président du Conseil d'Administration. Elle a les pouvoirs suivants :

- discuter et approuver ou redresser les comptes et statuer sur l'affectation et la répartition des bénéfices ;
- approuver ou désapprouver les conventions visées à l'article 21 des présents statuts ;
- donner quitus aux administrateurs ;
- nommer ou révoquer le ou les commissaires aux comptes et leur donner quitus ;
- proposer toute modification des statuts ;
- veiller à l'application par la société des directives du Président de la République ;

f - Organigramme



Source : [www.portdakar.sn](http://www.portdakar.sn)

## Section 3. 2 : L'avènement du code ISPS

### I. La réglementation internationale

Elle est assurée par l'organisation Maritime Internationale qui a édité la convention SOLAS<sup>12</sup> et ses composants (ISM<sup>13</sup> et ISPS...). L'Organisation Maritime Internationale: est une organisation créée en 1948 et qui compte 167 Etats membres, son siège se trouve à Londres. Elle a comme but :

- La collaboration entre les états membres dans le domaine de la réglementation maritime.
  - L'Adoption de normes de sécurité
  - La Prévention des pollutions du milieu marin par les navires et installations portuaires.
  - L'Encouragement à l'abandon des mesures discriminatoires, en vue de mettre les ressources des services maritimes à la disposition du commerce mondial sans discrimination.
- ✓ **La convention SOLAS (Safety of Life At Sea).**

Elle a été adoptée le 1er novembre 1974 au sein de l'Organisation Maritime International (OMI) et est entrée en application le 25 mai 1980. SOLAS est un traité international visant à définir différentes règles pour la protection des navires marchands. Elle est créée pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Il est considéré par l'OMI comme étant le plus important de tous les traités concernant la sécurité des navires marchands. Son objectif principal est de définir des normes minimales pour la construction, l'équipement et l'exploitation des navires, compatibles avec la sécurité. Les États du pavillon sont chargés de s'assurer que les navires battant pavillon satisfont à ses exigences.

#### ❖ **MARPOL (Maritime Pollution)**

C'est la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires tels que modifiés par le protocole de 1978. Elle énonce des mesures destinées à prévenir la pollution causée tant par les accidents qu'au cours des opérations courantes. Elle comporte six (6) annexes qui portent sur :

---

<sup>12</sup> SOLAS : Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer

<sup>13</sup> ISM : International Safety Management, en français Code international de gestion de la sécurité

- la pollution hydrocarbures
- les substances liquides nocives transportées en vrac
- les substances nuisibles transportées en colis
- les eaux usées
- les ordures
- la pollution atmosphérique

✓ **Le Code ISPS (International Ship and Port Facility Security)**

En français il signifie Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires. C'est un code en deux parties (A et B), qui a été adopté le 12 décembre 2002 par la résolution 2 de la conférence des gouvernements contractant à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), de 1974.

Le code ISPS est en vigueur depuis juillet 2004 sur tous les navires, un plan de sûreté doit être défini par les infrastructures portuaires et par les navires. Le navire et son interface (autre navire ou port) conviennent par la signature d'une déclaration de sûreté, des devoirs de chacun quant à la sûreté de l'ensemble du navire. Selon le code :

- Un officier de sûreté doit être désigné à bord de chaque navire. (SSO<sup>14</sup>).
- Un officier de sûreté est désigné dans chaque compagnie propriétaire de navires. (PFSO<sup>15</sup>).

## **II. La réglementation nationale**

Le code de la marine marchande est censé prendre en charge toute l'activité maritime, mais pour bien pallier à l'éventualité de toutes les spécificités qui peuvent apparaître, elle laisse une certaine marge de manœuvre à l'autorité maritime administrative. Dans bien des dispositions du code, le législateur fait état de l'expression « autorité maritime compétente », il s'empresse de nous livrer le sens dans lequel il emploie ces termes. Il s'agit « du ministre chargé de la marine marchande et des fonctionnaires auxquels il est susceptible de déléguer

---

<sup>14</sup> SSO : Ship Security Officer ; agent de sûreté du navire

<sup>15</sup> PFSO : Company Security Officer ; Agent de sûreté de la compagnie

tout ou partie de ses pouvoirs. Le rôle de l'autorité maritime en matière sécuritaire est très étendu et elle a une compétence exclusive en matière d'interdiction de la navigation dans certaines zones.

C'est ainsi qu'aux termes des dispositions de l'article 13 du code, in fine, « l'autorité maritime peut interdire la navigation dans les ports et dans les chenaux d'accès ainsi que l'entrée et la sortie des navires lorsque les conditions météorologiques et hydrographiques sont défavorables, lorsqu'il existe des obstacles à la navigation, ou pour des raisons d'ordre public». Et le second et le dernier alinéa de l'article 14 ajoute qu'elle « a le droit d'interdire la navigation dans un port ainsi que l'entrée et la sortie de ce port à tout navire dont l'état de navigabilité est défectueux et susceptible de constituer un danger pour la sécurité des personnes se trouvant à bord et pour celle des tiers ainsi que pour toute infraction à la législation et à la réglementation maritime ». Pourtant, toutes les raisons de retenir ce navire au port étaient réunies, « mais enfin, on n'est pas encore à l'époque où les administrations de nos États sont conscientes qu'une simple tolérance voire négligence dans l'accomplissement de notre mission, qu'elle soit peu ou prou conséquente, peut être la cause d'un désastre. »

Il faut aussi considérer le rôle non moins important des commissions de contrôle qui doivent vérifier la conformité entre les installations des navires et la nécessité d'une sécurité à bord.

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes est aujourd'hui chargée de la sécurité et de la sureté maritimes au Sénégal et donc du contrôle des navires. Voici quelques-unes de ses missions :

- L'administration des navires (le suivi de l'immatriculation des navires et embarcations pontées et non pontées de pêche, de commerce, de plaisance et de servitude ; inspections et sécurité desdits navires et embarcations non pontées au plan technique ; autorisations et suivi de la construction des navires ; suivi de l'acquisition, de l'exploitation et de l'entretien de navires de transport appartenant à l'État et destinés au transport intérieur ; recherche, constatation et instruction des infractions ) ;
- l'administration des Gens de mer (organisation de l'activité professionnelle ; gestion de la matricule des Gens de mer ; régime de protection sociale ; successions maritimes ; inspection du travail maritime ; règlement des conflits

du travail maritime ; contrôles de la qualification des marins ; inspection de la formation maritime ; recherche, constatation et instruction des infractions);

- la surveillance de la circulation des navires et embarcations non pontées en mer et dans les voies navigables ;
- la participation à la mise en œuvre, le suivi, le contrôle et l'évaluation des dispositifs de sécurité et sûreté maritimes ;
- la mise en œuvre, le suivi, le contrôle et l'évaluation des dispositifs de sécurité et sûreté portuaires ;
- la planification du développement des capacités des ports secondaires, la programmation et le suivi de la mise en œuvre des investissements relatifs aux travaux neufs, à la réhabilitation et à l'entretien des infrastructures portuaires et escales ;
- l'élaboration et le contrôle de l'application des normes de sécurité et de police portuaire ;
- suivi des sociétés intervenant dans le domaine du transport fluviomaritime.

## **Le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires**

### **A- Historique**

Suite aux attentats du 11 septembre 2001, qui ont révélé aux yeux du monde la puissance destructive des actes terroristes, de profondes réformes ont été apportées dans l'organisation du transport international afin d'assurer plus efficacement l'acheminement des personnes et des marchandises en toute sûreté. 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.

L'ISPS<sup>16</sup>, qui en français signifie Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires est entré en vigueur depuis juillet 2004. C'est un code en deux parties (A et B).

### **B- Champs d'action du code ISPS**

---

<sup>16</sup> ISPS : International Ship and Port Security

Bien que les menaces répertoriées dans le cadre du transport maritime soient de diverses natures : actes de piraterie (détournement des cargaisons, prises d'otages), actes terroristes (sabotage des installations), trafics illicites (contrebande d'armes ou de stupéfiants), immigration clandestine, catastrophes naturelles (naufages, voies d'eau et l'échouement) ... 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 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 ISPS est un outil international de prévention des actes illicites contre les navires commerciaux, les personnes et marchandises transportées et enfin les installations portuaires. Son mode opératoire consiste à détecter, prévenir et dissuader les actes criminels susceptibles de compromettre la sûreté du transport maritime. Sa grande innovation par rapport aux procédures plus anciennes est qu'il accorde une place plus importante à la prévention plutôt que la répression et avec pour souci premier d'éviter toute perturbation du commerce maritime mondial. Enfin, l'ISPS précise les rôles à jouer par chacun des acteurs à la sécurisation des activités maritimes à savoir les Gouvernements, les installations portuaires et les Navires.

### **C- Mise en œuvre du code ISPS**

Le Code ISPS règlemente la coopération internationale à travers des dispositions dont l'objet est la prévention et non l'action bien qu'il existe des liens entre les deux. L'obtention d'une "certification de conformité au code ISPS" 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.

#### **1- Mise en œuvre au sein même des États**

Les États partis à la convention 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 suivre les activités de sûreté mises en place au sein des installations portuaires et à bord des navires qui relèvent de leurs champs de compétence.

## **2- Mise en œuvre dans les ports**

Selon les prescriptions du code ISPS, les États 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 Officer ou PFSO ».

De même, les installations portuaires soumises au code ISPS doivent obligatoirement être pourvues d'équipements spéciaux à l'instar de la vidéo surveillance, des détecteurs de mouvements et des Réseaux Radio maillés (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.

## **3- Mise en œuvre à bord des navires et au sein des compagnies maritimes**

Pour se conformer aux exigences du Code ISPS, les compagnies maritimes doivent nommer un agent de sûreté CSO<sup>17</sup> pour chaque navire ainsi qu'un agent chargé de la sûreté à bord SSO<sup>18</sup> et assurer leurs formations. Si le CSO a pour rôle de garantir une évaluation de la sûreté à bord matérialisé par la production d'un plan de sûreté SSP<sup>19</sup> ; 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<sup>20</sup>, 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

---

<sup>17</sup> CSO : Company Security Officer

<sup>18</sup> SSO : Ship Security Officer

<sup>19</sup> SSP : Ship Security Plan

<sup>20</sup> SSA : Ship Security Assessment

survenance. À la suite de cette analyse des risques et tâches à accomplir, il précise les exercices et formations à effectuer.

Le plan de sureté du navire décrit aussi les mesures de sureté qui doivent être appliquées pour trois niveaux de sureté, les procédures d'audit, l'organisation et l'exécution des tâches liées à la sureté du navire. Il décrit également les relations entre navires / compagnie maritimes / installations portuaires, les procédures de communication avec les gouvernements et aux différents niveaux.

**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 sureté (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 ...).

Quel que soit le niveau de sécurité, le plan de sécurité défini pour un navire doit pouvoir garantir entre autres :

Qu'aucune marchandise prohibée ne puisse être chargée à bord des navires ;

Que toutes les marchandises embarquées dans un navire soient convenablement inscrites au manifeste dudit navire ;

Que l'accès à bord puisse être contrôlé en termes de fouille au corps, de fouille de bagage, d'inscription dans un registre de bord et de port obligatoire de badge.

### **Présentation des installations portuaires du Port de Dakar**

Dans les différentes installations du port, le Code est mis en œuvre à des niveaux différents ; le Port de Dakar comporte les treize (13) installations portuaires, figurant dans le tableau ci-dessous, conforme aux dispositions du Code ISPS. Des déclarations de conformité ont été délivrées, en décembre 2014, par l'Autorité désignée, l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM), Autorité Nationale de Sureté Portuaire (ANSP). Ces déclarations de conformité ont une durée de validité de cinq (5) ans.

LA SURETE DES INSTALLATIONS PORTUAIRES AU PORT AUTONOME DE DAKAR :  
L'ETAT DE LA MISE EN ŒUVRE DU CODE ISPS

---

Tableau n° 3 : récapitulatif de l'installation protégée

N°INSTALLATIONS PORTUAIRES	LOCALISATION	TYPE DE TRAFIC	EXPLOITANT
SEN/DKRPORT n°01 - IP n° 01	Môle 3 Hamassiré NDOURE	Conventionnel	Divers
- Niveau de mise en œuvre du Code		ACCEPTABLE	
SEN/DKRPORT n°01 - IP n°02	Môle 2 El Hadji Malick SY	Véhicules et marchandises rouliers	BOLLORE TRANSPORT & LOGISTICS
- Niveau de mise en œuvre du Code		À améliorer	
SEN/DKRPORT n°01 - IP n° 03	Môle 1 Cheikh Ahmadou BAMBA	Conventionnel	Divers
- Niveau de mise en œuvre du Code		ACCEPTABLE	
SEN/DKRPORT n°01 - IP n° 04	DAKARNAVE	Tous types de navires en réparation	Chantiers navals de Dakar S.A
- Niveau de mise en œuvre du Code		doit sérieusement être vu	
SEN/DKRPORT n°01 - IP n° 05	Môle 4 Cheikh Bou KOUNTA	Conventionnel	Divers
- Niveau de mise en œuvre du Code		ACCEPTABLE	

**LA SURETE DES INSTALLATIONS PORTUAIRES AU PORT AUTONOME DE DAKAR :  
L'ETAT DE LA MISE EN ŒUVRE DU CODE ISPS**

SEN/DKRPORT n°01 - IP n°06	Môle 5 Cheikh Sadbou AIDARA	Vracs solides	Divers
- Niveau de mise en œuvre du Code		ACCEPTABLE	
SEN/DKRPORT n°01-IP n°07	Môle 8 Mouhamed Saïdou BA	Vracs solides pondéreux	Terminaux vraciers du Sénégal (TVS)
- Niveau de mise en œuvre du Code		ACCEPTABLE	
SEN/DKRPORT n°01- IP n°08	Wharf pétrolier Amadou Sakhir MBAYE et jetée Nord	Hydrocarbures	SEA INVEST, SENSTOCK, VIVO ENERGY, ORYX, SAR, ERES
- Niveau de mise en œuvre du Code		DOIS FAIRE L'OBJET D'UNE SURVEILLANCE CONSTANTE	
SEN/DKRPORT n°01-IP n°09	Terminal à conteneurs Cheikh Ibrahima NIASSE	Conteneurs	DP WORLD
- Niveau de mise en œuvre du Code		ACCEPTABLE	
SEN/DKRPORT n°01 - IP n°10	SEA LINE PETROLE BRUT et SEA LINE GAZ BUTANE	Pétrole brut  Gaz butane	SAR
- Niveau de mise en œuvre du Code		DOIS FAIRE L'OBJET D'UNE SURVEILLANCE CONSTANTE	

**LA SURETE DES INSTALLATIONS PORTUAIRES AU PORT AUTONOME DE DAKAR :  
L'ETAT DE LA MISE EN ŒUVRE DU CODE ISPS**

SEN/DKRPORT n°01 - IP n°12	Gare maritime internationale de Dakar Hyacinthe THIANDOUM	Passagers	PAD, COSAMA, LMDG
- Niveau de mise en œuvre du Code		TRÈS BON	
SEN/DKRPORT n°01 - IP n°13	SEA-LINE PRODUIT CHIMIQUE	Produits chimiques (ICS)	
- Niveau de mise en oeuvre du Code		DOIS FAIRE L'OBJET D'UNE SURVEILLANCE CONSTANTE	
SEN/DKRPORT n°01 - IP n°14	Postes 103 à 105 du Môle 10 Seydina Limamou LAYE	Produits halieutiques	Divers
- Niveau de mise en œuvre du Code		PAS ACCEPTABLE	

### **Section 3.3 : Le niveau de mise en œuvre ISPS au Port Autonome de Dakar**

Les ports constituent des espaces complexes caractérisés par :

- La convergence d'une pluralité de modes de transport,
- Le transit de quantités importantes de marchandise y compris les plus dangereuses ainsi que les navires de très grande valeur,
- La présence d'infrastructures industrielles majeures,
- De forte présence humaine, notamment pendant les heures normales de travail.

Cette situation particulière des ports en fait un endroit à haut risque qui a de tout temps été sujet à des menaces. Alors les options suivantes furent engagées vis-à-vis des ports en vue de la bonne marche du commerce international :

- Se mettre aux normes du nouveau code et continuer à participer au commerce international.
- Se voir classer comme port non sûr avec, toutes les conséquences pénalisantes qui en découlent pour les économies.

Le port de Dakar a choisi de se mettre aux normes.

#### **a. Le Comité directeur de Sureté portuaire (CDSP)**

Le Comité directeur de Sureté portuaire est chargé :

- de définir la politique sureté du Port Autonome de Dakar ;
- d'élaborer le plan d'action sureté du Port autonome de Dakar ;
- d'analyser des décisions prises par le Port Autonome de Dakar en application des dispositions du Code ISPS ;
- d'étudier les propositions qui lui sont soumises par le Comité local de Sureté portuaire ;
- de faire prendre les mesures correctives suite à l'analyse des incidents de sureté, entraînement et exercices réalisées par le CLSP;
- de définir les actions de communication, en interne et en externe, à mettre en œuvre dans le domaine de la sureté portuaire ;
- de traiter de tout autre sujet ou évènement ayant une incidence significative sur la sureté portuaire.

### **b. Le Comité Local de Sureté Portuaire (CLSP)**

Le Comité Local de Sureté Portuaire est chargé :

- de contrôler la mise en œuvre du Code ISPS dans le port de Dakar et dans les installations portuaires ;
- d'émettre un avis sur le projet d'évaluation de la sureté portuaire et le projet de plan de sureté portuaire ;
- d'émettre un avis sur les projets d'évaluation de la sureté des installations portuaires et les projets de plans de sureté des installations portuaires ;
- d'émettre un avis sur les projets de travaux de construction et de modernisation des infrastructures et des équipements portuaires, lorsqu'ils présentent des enjeux en matière de sureté ;
- de veiller à la mise à jour des évaluations de sureté et des plans de sureté des installations portuaires ;
- de procéder à des inspections régulières de sureté des installations portuaires pour s'assurer que les mesures de sureté restent appropriées ;
- de recommander les modifications aux plans de sureté du port et des installations portuaires pour en rectifier les lacunes ;
- d'émettre un avis sur toutes les questions relatives à la sureté dans la zone portuaire de sureté ;
- de proposer toute mesure concourant au renforcement du niveau de vigilance dans le port, notamment en ce qui concerne les actions d'information et de sensibilisation, les formations, les exercices et les entraînements ;
- de proposer toute mesure de coordination entre les services publics compétents en matière de sureté et les organismes privés s'il y a lieu.

### **c. Le Centre Opérationnel Polyvalent**

Le Centre Opérationnel Polyvalent (COP) est chargé :

- d'assister le Commandant du Port dans les tâches spécifiques qui lui sont confiées dans la gestion de la sécurité, de la sureté et de la protection de l'environnement ;
- de faire procéder, conformément à la réglementation en vigueur, aux évaluations de sécurité-sureté du port et des installations portuaires ainsi qu'à l'élaboration des plans y afférents ;
- d'assurer la gestion des incidents relatifs à la sureté, la sécurité et à la protection de l'environnement portuaire à travers un système opérationnel intégré ;
- assurer la veille, la prévention et la réponse en matière de sureté, de sécurité et de protection de l'environnement en relation avec la Station de Pilotage et la Capitainerie en ce qui concerne le domaine maritime;
- de donner suite aux notifications d'alerte dans le domaine portuaire ;
- de coordonner, en cas d'incident, les opérations des structures internes et externes intervenant dans le port ou transférer le commandement/coordination une structure de niveau supérieur jusqu'au retour à la situation normale.
- de coordonner et de veiller à la mise en œuvre effective des plans de gestion de la sécurité, de la sureté et de la protection de l'environnement dans le domaine portuaire avec les administrations, personnes et organisations concernées ;
- de vérifier et contrôler le fonctionnement et l'interopérabilité des moyens de sécurité-sureté, d'alerte et de communication ;
- de veiller à la formation adéquate des personnels ayant des tâches liées à la sécurité et à la sureté conformément à la réglementation en vigueur ;
- d'accroître la sensibilisation à la sureté et la vigilance des personnels du port ;
- d'étudier, donner un avis et suivre les projets et les activités impactant la sécurité et la sureté portuaires, en particulier la gestion des marchandises dangereuses, les cahiers des charges, les projets de développement, etc. ;

- de veiller à la mise à jour de l'évaluation de la sûreté et du plan de sûreté du port et de chaque installation portuaire ;
- de procéder, en relation avec les structures concernées, à des inspections et audits réguliers pour s'assurer que les mesures de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement restent appropriées ;
- de recommander et incorporer les modifications aux plans de sécurité et de sûreté du port et des installations portuaires ;
- d'initier et participer aux enquêtes en cas d'incident ou d'accident ;
- d'assurer un contact fréquent avec les autorités publiques ayant la charge de la sûreté portuaire dans sa globalité (Autorité désignée, autorités de police, gendarmerie, douanes, etc.) ;
- d'avoir une liaison constante avec les agents de sûreté des installations portuaires, les agents de sûreté des navires, les agents de sûreté des compagnies maritimes et les responsables sécurité-environnement ;
- d'établir et de veiller au respect du programme des entraînements et exercices prescrits par la réglementation afin de familiariser les intervenants à la mise en œuvre de plans d'intervention.
- de rendre compte en temps réel et par des rapports périodiques au Commandant du Port et aux autorités pertinentes désignées par ce dernier ;
- de veiller à la tenue à jour des registres des événements et d'en faire une synthèse régulière ;
- de préparer et d'organiser les réunions périodiques des instances portuaires de coordination de la sûreté et de la sécurité ;
- 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 ;
- d'assurer l'exploitation des systèmes de contrôle automatisé des accès et de vidéosurveillance ;

- assurer l'établissement, la délivrance et la vente des titres d'accès et contrôler leur régularité à l'intérieur de la barrière douanière.

### ❖ La gestion courante de la sûreté des installations portuaires

#### ☞ Les procédures d'accueil des navires

Avant de procéder à l'accueil d'un navire, les compagnies maritimes doivent se conformer à certaines exigences qui sont :

- Une déclaration des avis d'arrivée des navires 48heures avant l'arrivée même du navire,
- Une obligation de déclaration des marchandises dangereuses (Code IMDG<sup>21</sup>) 72 heures avant l'arrivée du navire dans le domaine maritime
- Un pilotage obligatoire pour les navires d'un volume égal ou supérieur à 1500m<sup>3</sup> et remorquage facultatifs sauf cas de menace d'atteinte aux ouvrages portuaires

En prévision d'escale, les capitaines des navires doivent avant l'arrivée de leurs navires :

- Renseigner si le navire est conforme au code ISPS
- Renseigner sur le niveau de sûreté du navire à l'arrivée en rade extérieure du port
- Donner la liste des 10 derniers ports avec les différents niveaux de sûreté
- Donner le point de contact de l'agent de sûreté du navire(SSO<sup>22</sup>).

Ces informations doivent être envoyées au moins 48heures avant l'entrée du navire dans les eaux de la juridiction portuaire à l'adresse électronique figurant sur le site Code ISPS de l'Organisation Maritime International

Tableau n° 4 : Situation sécuritaire des installations portuaires

NUMERO INSTALLATION PORTUAIRE	NOM DE L'INSTALLATION PORTUAIRE	NIVEAU DE SURETE	OBSERVATION ÉVENTUELLE
01	Sea-Line de pétrole brut de la SAR	1	Dois être toujours sous surveillance
02	Sea-Line des I.C.S	1	Dois être toujours sous surveillance
04	Zone SUD	1	Acceptable

<sup>21</sup> Code IMDG : Code de l'organisation Maritime sur les Marchandises Dangereuses

<sup>22</sup> SSO : Ship Security Officer( Agent de sécurité du Navire)

LA SURETE DES INSTALLATIONS PORTUAIRES AU PORT AUTONOME DE DAKAR :  
L'ETAT DE LA MISE EN ŒUVRE DU CODE ISPS

---

<b>06</b>	DAKARNAV	<b>1</b>	Dois être bien vu
<b>07</b>	Port de pêche	<b>1</b>	Peu acceptable
<b>08</b>	Zone Nord		
<b>09</b>	Terminal à Conteneurs(TAC)	<b>1</b>	Acceptable
<b>10</b>	Terminal à soufre des I.C.S	<b>1</b>	Dois être toujours sous surveillance
<b>11</b>	Zone des Hydrocarbures	<b>1</b>	Dois être toujours sous surveillance

- NB : Niveau 1: normal niveau auquel les navires et les installations portuaires sont normalement exploités,
- Niveau 2: rehausse niveau applicables auquel des mesures de sureté additionnelles appropriées doivent être maintenues pendant une période déterminée en raison d'un risque accru d'incident de sureté,
- Niveau 3: exceptionnel niveau auquel de nouvelles mesures de sureté spéciales doivent être maintenues pendant une période limitée lorsqu'un incident de sureté est probable ou imminent, bien qu'il puisse ne pas être possible d'identifier la cible précise.

### **Section 3. 4: Les acteurs ISPS au Port de Dakar**

#### **Les intervenants**

Différentes structures, administrations et forces de sécurité ci-après indiquées, dans les limites respectives de leurs attributions et compétences, sont chargées de veiller à la sûreté du domaine portuaire :

#### **L'ANAM, l'autorité désignée**

L'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM), **Autorité Nationale de Sûreté Portuaire (ANSP)**, entité administrative autonome agissant au nom de l'État, créée par Décret n° 2009-583 du 18 juin 2009 est chargée de la mise en œuvre de la politique de l'État en matière de Marine marchande, dans ses différents volets (pêche, commerce et plaisance), ainsi que de la mise en œuvre des dispositions de la loi n° 2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la Marine marchande, des conventions maritimes internationales et des autres législations et réglementations en vigueur. Elle est l'Autorité désignée de la République du Sénégal (Code ISPS, partie B, 1.7) auprès de l'OMI, c'est-à-dire qu'elle est la répondante du Sénégal en matière de suivi, de contrôle et d'évaluation des dispositifs de sécurité et sûreté portuaires et maritimes.

#### **La HASSMAR**

La HASSMAR (Haute Autorité chargée de la coordination de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime et de la protection de l'environnement marin : Décret n° 2006-322 du 07 avril 2006) est investie d'une mission générale de coordination de la sûreté et de la sécurité en mer dans les eaux maritimes et fluviales sous juridiction sénégalaise.

L'arrêté n° 006944 du 17 octobre 2006 portant organisation et fonctionnement de la HASSMAR a prévu la création d'un Centre Principal de Coordination des Secours maritimes (MRCC) à Dakar et celle de deux centres secondaires de Coordination des Secours Maritimes (RSC) dans les zones maritimes nord et sud du pays. En attendant la mise en service du MRCC, le CCO (Centre de Coordination opérationnelle) de la Marine nationale fait Office de MRCC. La HASSMAR intervient notamment dans les domaines suivants :

- La défense de la souveraineté,
- Le maintien de l'ordre public,

- La sécurité des personnes et des biens,
- La sureté des navires, de la navigation ainsi que des installations portuaires et offshores,
- La prévention et la lutte contre les actes illicites en mer, notamment, le terrorisme, la piraterie, le vol à main armée, les migrations clandestines, le commerce prohibé,
- La protection de l'environnement marin et la préservation des ressources marines.

Pour ce faire, elle dispose du **Plan national d'Intervention d'Urgence en Mer (PNIUM)** (Décret n° 2006- 323 du 07 avril 2006) qui intègre, au sein d'un mécanisme unique, les plans spécialisés relatifs aux domaines d'interventions définis ci-dessus et afférant à la recherche et au sauvetage en mer (**Plan SAR**), à la sureté maritime et portuaire (**Plan SURMAR**) et à la protection de l'environnement marin (**Plan POLMAR**).

Pour le **Plan SURMAR** (Arrêté n° 07021 du 16 juillet 2009) qui nous intéresse particulièrement, il permet de planifier, d'organiser et de coordonner l'action de plusieurs structures publiques et privées afin d'atteindre un but et des objectifs communs dans le cadre de la sureté maritime et portuaire. Il privilégie la prévention, fixe un cadre d'appréciation et d'évaluation des risques et des menaces, ainsi que les lignes directrices de la coordination des opérations. Il a pour but de mettre en place, au niveau national, une organisation, un système de gestion, des règles, des procédures et une stratégie d'action visant à prévenir les incidents de sureté et à faire face à une menace ou à un incident de sureté par une réponse rapide et efficace.

### **La MARINE NATIONALE**

Son caractère militaire lui confère un statut particulier quant à son organisation et ses missions. Elle appuie le port dans la surveillance des eaux territoriales, dans les secours en cas de sinistres.

### **La COMPAGNIE DE GENDARMERIE MARITIME**

Elle a compétence dans l'enceinte du PAD, ses emprises et les zones militaires ou civiles en dépendent. Elle assure notamment :

- La sécurité des personnes et des biens par une surveillance générale des individus, des navires et des marchandises dans l'enceinte du port.
- Le contrôle des accès du port et de la surveillance des personnes stationnant le long des grilles à l'intérieur et à l'extérieur de la zone portuaire.
- Elle agit dans les conditions fixées par la loi et par les règlements pour ce qui concerne l'exercice de la police judiciaire, notamment la constatation des crimes et délits ainsi que les accidents de la circulation ou du travail survenus à l'intérieur du port.

### **La BRIGADE NATIONALE DES SAPEURS-POMPIERS**

La brigade nationale des sapeurs-pompiers agit en matière de prévention et gestion des incendies, des accidents, des pollutions et des sinistres.

### **Le COMMISSARIAT SPÉCIAL DU PORT**

Le commissariat spécial du port, assure la police de l'immigration, la lutte contre les trafics illicites et la surveillance du domaine portuaire extérieur barrière douanière.

### **Les SERVICES DES DOUANES**

Les services des douanes constitués de la Direction régionale du Port, de la Direction régionale des produits pétroliers et des unités spécialisées assure la surveillance générale de toute opération relative aux marchandises dans le domaine portuaire, la visite des navires, le contrôle des importations et exportations en vue d'assurer la perception des droits et taxes, la sûreté de la chaîne logistique du commerce international, l'application des mesures de commerce extérieur et des changes, la lutte contre les trafics d'armes, de stupéfiants et les contrefaçons, son concours à d'autres administrations.

Elle supervise l'Unité mixte de Contrôle des Conteneurs (UMCC), installés au Port de Dakar avec le concours de l'Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime (ONUDC), commandée par un Inspecteur des Douanes et composée d'agents des Douanes, de la Gendarmerie et de la Police.

### **SERVICE DU CONTRÔLE SANITAIRE AUX FRONTIÈRES MARITIMES**

Le service du contrôle sanitaire aux frontières maritimes assure la surveillance et le contrôle sanitaire conformément au Règlement sanitaire international concernant la police sanitaire à bord des navires.

#### ❖ **Les agents de sûreté des installations portuaires(ASIP)**

Chaque installation portuaire est placée sous la responsabilité directe de l'Agent de sûreté de l'installation (ASIP-PFSO), appuyé d'une équipe composée des représentants des forces de sécurité du port, qui sont :

- Un représentant du PAD
- Un représentant de la Compagnie de Gendarmerie maritime
- Un représentant du Commissariat spécial du port
- Un représentant de la Douane
- Un représentant de l'exploitation portuaire.

L'agent dépend de la cellule ISPS à qui elle rend des comptes de façon permanente. Plusieurs agents du port et des forces de sécurité ont été formés Niveau 3 pour la mise en œuvre du code.

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 conformément au plan 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 cellule 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
- Signaler la DOS<sup>23</sup> S'il y a lieu
- S'assurer que le matériel de sûreté est conforme, et correctement utilisé et entretenu
- Assister l'agent de sûreté du navire à identifier les personnes accédant à bord pour y mener une quelconque activité

#### ❖ **L'agent de sûreté du port**

---

<sup>23</sup> DOS : Déclaration de sûreté

Il est placé sous l'autorité directe de la cellule ISPS avec comme rang de chef de division, il est chargé de :

- Assister le coordonnateur de la cellule ISPS dans les tâches spécifiques qui lui ont été confiées en matière de sûreté
- Faire procéder, conformément à la réglementation en vigueur aux évaluations de sûreté relatives aux dispositions des plans de sûreté des installations portuaires
- Étudier, donner un avis et suivre les projets et activités ayant un impact sur la sûreté portuaire en particulier les cahiers de charges, les projets de développement, les événements exceptionnels,
- rendre compte à temps et par des rapports périodiques au coordonnateur de la cellule ISPS et aux autorités pertinentes désignées,
- préparer et organiser les réunions périodiques des instances portuaires de coordination de la sécurité et de la sûreté,
- exécuter toute autre mission confiée par le coordonnateur de la cellule ISPS

Il est aidé dans ses missions par deux(2) assistants ISPS

#### ❖ **Les assistants ISPS**

Placés sous l'autorité de l'agent de l'agent de sûreté, les assistants ISPS qui sont au nombre de deux sont chargés de :

- Assister l'agent de sûreté du port dans l'exécution de ses attributions,
- assurer le relai des suivis permanents de la mission de la cellule avec les agents de sûreté des installations,
- diffuser les informations nécessaires, dûment protégées conformément au code, à tous les acteurs impliqués dans la sécurité et la sûreté des installations portuaires et des navires en escales
- Élaborer et transmettre des rapports journaliers des événements saillants, concernant les installations et d'une manière générale la sûreté portuaires

#### ❖ **Le Poste de Contrôle permanent(PC)**

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

- Un assistant du coordonnateur,
- Un représentant de Commissariat spécial du port,
- Un représentant de la compagnie de Gendarmerie maritime

- Un représentant des Douanes

Le PC est chargé de :

- Assurer le relai de suivi permanent de la mission de la cellule avec les agents de sûreté des installations,
- assurer en relation avec l'Agent de sûreté de chaque installation portuaire l'analyse et le traitement des informations recueillis,
- diffuser les informations nécessaires, protégées conformément au code, à tous les acteurs impliqués dans la sécurité et sûreté des installations portuaires et des navires en escale,

Le code ISPS prend en compte tous les aspects de la navigation maritime. Dans notre travail, nous nous sommes appesanties sur la présentation du port de Dakar et également sur la mise en œuvre du code ISPS au sein de l'enceinte du Port Autonome de Dakar.

Au terme de ce chapitre, notre étude se limite aux responsables de l'application du code ISPS au sein du PAD. Nous n'avons pas eu suffisamment de temps pour faire tout le contrôle nécessaire en rapport avec les quatorze installations du PAD qui aurait permis une meilleure évaluation du respect de la sûreté des installations portuaires par rapport au code international ISPS. Que ce soit dans les ports, au sein des installations portuaires ou d'un point de vue plus large et plus international, les aspects de sûreté et de sécurité se posent dans un contexte particulier, mais assez souvent problématique. C'est alors que la mise en œuvre tant sur le plan nationale qu'international soient centrés autour d'une ambition commune à toute celle de la défense et la protection des points sensibles (équipements, équipes de sécurité et tous les autres acteurs personnels concernés). La sûreté des installations portuaires est donc une préoccupation à la fois internationale que nationale.

## Chapitre 4 : Vérification des hypothèses

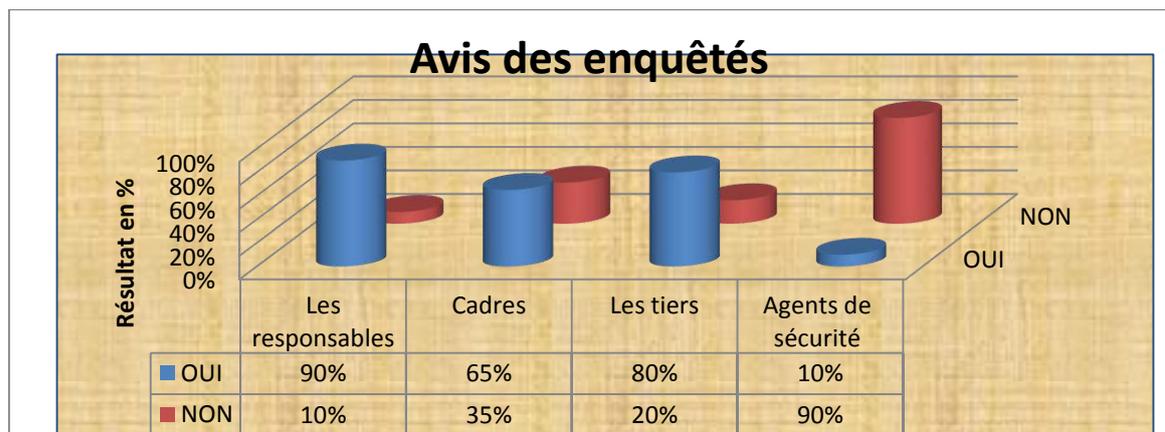
### Section 4. 1: Présentation des données

À travers ce sous-point, nous allons de manière succincte, présenter et analyser les données et les informations recueillies sous forme de questions-réponses comme indiqué par le biais des items ci-dessous en nous basant sur les hypothèses émises au début de notre travail.

#### ☞ **Les codes et règlements internationaux de sureté sont-ils connus de tous les agents et acteurs du PAD ?**

Les informations recueillies des acteurs et agents interrogés travaillant au sein du PAD et en coordination avec l'ANAM sont présentées ci-dessous :

**Graphique n°1** : Avis des enquêtés sur de la connaissance des règlements internationaux en rapport avec la sureté portuaire



#### **Source : Résultat de l'enquête**

On a pu avoir un entretien avec certains agents de sécurité du PAD et des agents de ANSP<sup>24</sup>, auxquels nous avons posé des questions relatives à leurs connaissances réelles sur la sureté du port par rapport au code ISPS, en voici le récapitulatif des questionnaires issus du tableau ci-dessus.

#### ☞ **Avez-vous une connaissance des codes internationaux ?**

<sup>24</sup> ANSP : Autorité nationale de sûreté portuaire

Si oui, lesquels ?

Oui, on a une bonne connaissance des codes internationaux, on peut citer le Code ISPS en vigueur depuis en décembre 2014 et d'autres réglementations régionales.

☞ Quelle est la méthodologie de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire ?

L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire consiste à examiner si les mesures et principes de sûreté ainsi que les procédures et opérations mises en place sont respectés tant dans une situation normale que dans une situation d'urgence, notamment : les zones d'accès restreint, les procédures pour faire face à un incendie ou à une autre situation d'urgence, le degré de supervision du personnel du navire, des passagers, des visiteurs, des fournisseurs, des techniciens chargés des réparations, des dockers, la fréquence et l'efficacité des rondes de sûreté, les systèmes de contrôle de l'accès, y compris les systèmes d'identification, les systèmes et procédures de communications de sûreté, les portes, les barrières et l'éclairage de sûreté et les équipements et les systèmes de sûreté et de surveillance.

☞ Quelles sont les méthodes de visite et d'inspection de la sûreté des navires et des installations portuaires ?

Les inspections de la sûreté peuvent être effectuées par un examen visuel et physique et l'utilisation de matériel d'imagerie/détection, de dispositifs mécaniques ou de chiens.

☞ Quelles sont les mesures de sûreté appliquées au sein de vos installations portuaires ?

Comme mesures de sureté appliquées dans les installations portuaires, nous nous inspirons du code ISPS et comme vous le savez le PAD est parmi les premiers à adopter le code.

☞ En cas d'urgence quelles sont les étapes de préparation, d'intervention et de planification que vous adoptez?

En cas d'urgence, la sécurité est élevée au niveau 3, c'est tout un processus qui nous permet de limiter les propagations, les entrées et sortit pour pouvoir régler le plus rapidement les incidents.

☞ Quels sont les techniques d'enseignement que vous utilisez durant vos formations en matière de sureté ?

Comme techniques d'enseignement, nous avons recours à diverses méthodes à savoir ; les méthodes d'inspections, les contrôles et la surveillance; les méthodes de fouille physique et d'inspection non intrusive; les exercices et entrainements en matière de sureté, y compris les exercices et entrainements avec les navires en pleine mer; les évaluations des exercices et entrainements des agents formés en matière de sureté.

☞ Pouvez-vous nous citer quelques menaces auxquelles vous êtes confrontées et leurs différentes formes ?

Nous pouvons vous citer ; les dommages causés aux navires ou à une installation portuaire, suite à de mauvaises manipulations des engins dangereux, voire même explosifs, incendie criminel par exemple; des manipulations criminelles des cargaisons, des systèmes ou du matériel essentiel au navire ou des provisions de bords; des accès ou utilisation non autorisée, y compris la présence de passagers clandestins; contrebande de matériel dangereux;

☞ Comment détectez-vous les armes, substances et engins dangereux ?

On fait des inspections de filtrage des passagers piétons et de leurs bagages. On recherche des armes et d'objets métalliques à l'aide de portiques de détection et de magnétomètres.

On inspecte aussi des passagers et de leurs véhicules. Recherche d'armes et d'articles illicites dans les véhicules de tourisme, par l'utilisation d'appareils d'analyse à imagerie radioscopique.

☞ Y a-t-il des techniques pour contourner les mesures de sureté ?

Nous dirions que les moments d'inattention des agents de sécurité sinon les normes protègent bien le port.

☞ Quels sont vos équipements et systèmes de sureté et leurs limites d'utilisation ?

Comme système de la sureté, nous avons : les portiques de détection de métaux multizones, les portiques mobiles de détection de métaux

☞ Quels sont méthodes de fouille physique et d'inspection non intrusive ?

Les fouilles simples, et les fouilles par palpation.

☞ Quels exercices et entrainements en matière de sureté pratiquez-vous ?

Nous menons des exercices en vraie grandeur nature et/ou en milieu réel qui consiste en une simulation théorique ou un séminaire. Il peut être aussi combiné avec d'autres exercices, tels que des exercices de recherche et de sauvetage ou d'intervention d'urgence.

☞ **Avez-vous une bonne connaissance des règles et codes d'accès au sein des IP ?**

Après avoir recueilli les avis des agents de sécurité du PAD et de quelques personnes sur la connaissance des conditions d'accès au sein de l'enceinte portuaire, les enquêtes ont révélé ce qui suit ;

**Graphique n°2** : Avis des enquêtés sur la connaissance des conditions d'accès au sein du port et de ses différentes IP



Source : Résultats de l'enquête

Les restrictions ou les contrôles à l'entrée des installations portuaires obéissent à (3) trois niveaux 1,2 et 3 en fonction de la nécessité du contrôle qui peut intervenir à cause d'un incident au sein du port à savoir ;

Au 1<sup>er</sup> niveau on a :

Les zones d'accès sont délimitées par des clôtures, qu'on a vérifiées .toutes les personnes qui souhaitent entrer au sein du port doivent décliner leurs identités et leurs motifs de visite. L'identité du personnel de l'installation portuaire et des personnes employées à l'intérieur de l'installation portuaire ainsi que de leurs véhicules qui doivent également être enregistrés et fouillés. On procède à l'exclusion des personnes qui ne sont pas employées par l'installation portuaire ou à l'intérieur de celle-ci, si ces personnes ne peuvent pas établir leur identité. On procède aux fouilles systématiques des personnes, des effets personnels, des véhicules et de leur contenu. On cherche à connaître les points d'accès qui ne sont pas utilisés régulièrement pour les fermer en permanence.

Au 2<sup>e</sup> Niveau de sureté :

Au ce niveau les restrictions sont plus élevées pour permettre de limiter les dégâts en cas d'incidents graves. On cherche d'abord à affecter du personnel

supplémentaire pour garder les points d'accès et les barrières du périmètre de ronde. On limite le nombre de points d'accès à l'installation portuaire, en identifiant ceux qui doivent être fermés et les moyens de bien les sécuriser et mettre des barrières de sécurité pour les autres points d'accès. Et enfin on utilise les patrouilleurs pour sécuriser le port côté mer.

Au 3<sup>e</sup> Niveau de sureté :

La sécurité est déclenchée quand il y a des circonstances graves telles que incendie ou tout autre menace au sein du port et/ou aux installations portuaires. On commence par une interdiction temporaire d'accès à toute ou une partie de l'installation portuaire. On donne l'accès uniquement aux personnes chargées de réagir à un incident ou à une menace d'incident de sureté. On limite les déplacements de piétons ou de véhicules dans toute ou une partie de l'installation portuaire. On augmente la fréquence des rondes de sureté à l'intérieur de l'installation portuaire. On suspend toutes les opérations portuaires à l'intérieur de l'installation portuaire. On dirige les mouvements de navires par rapport à l'installation portuaire. Et enfin on évacue afin de gérer avec efficacité l'incident. Une vérification de l'inventaire des marchandises dangereuses et des substances potentiellement dangereuses se trouvant à l'intérieur de l'installation portuaire, et leur emplacement

## Section 4. 2 : Vérification des hypothèses énoncées

Au terme de l'analyse de sureté des installations portuaires au port, plusieurs paramètres restent des éléments déterminants pour une bonne intégration du code ISPS. À cet effet, nous allons effectuer un cadrage des facteurs identifiés afin de confirmer nos hypothèses énoncées.

### L'hypothèse 1 :

**« Une bonne organisation suite à la mise en œuvre effective des réglementations de la sureté portuaire permet de connaître le rôle et les prérogatives des différents agents de sureté portuaire »**

se confirme à travers le Tableau n° 3 : Situation sécuritaire des installations portuaires relatives aux différentes situations de sureté des installations portuaires et responsables de sureté portuaire que ce soit au niveau du PAD ou de l'ANAM. Ils savent exactement leur place dans le dispositif sécuritaire au sein du PAD. Ils suivent et font également suivre des formations qui leur permettent d'être à jour par rapport aux normes internationales. Avec les moyens adéquats, ils arrivent à atteindre leurs objectifs qui est de garder un niveau de sécurité optimale que ça soit à l'accès au port, l'accès aux zones restreintes, manutention et à la cargaison. Le code ISPS permet de dire exactement quel rôle ils jouent au sein du système de sécurité et de sureté des installations portuaires.

### Hypothèse 2 :

**« La mise en œuvre d'un plan de sureté est avant tout une question de comportement. Parallèlement à la vigilance des agents recrutés pour conduire à bien le programme de sureté, le PAD doit pouvoir compter sur l'existence auprès du public des prédispositions favorables à se conformer aux mesures de sureté».**

Le code ISPS établit un cadre international faisant appel à la coopération entre les Gouvernements contractants, les organismes publics, les administrations

locales, les secteurs maritime et portuaire ainsi que le grand public pour être réceptifs quant- aux mesures de sureté mises en place en vue de détecter les menaces éventuelles contre la sureté et prendre des mesures de sauvegarde contre les incidents qui menacent les navires ou les installations portuaires utilisés dans le commerce international, national ou les simples opérations de transport maritime public ; le code établit également les rôles et responsabilités respectifs des uns et des autres, des organismes publics, des administrations locales et des secteurs maritime et portuaire, aux niveaux national et international, pour garantir la sureté maritime; le code garanti de ce fait, le rassemblement et l'échange rapide et efficace de renseignements liés à la sureté; poussant ainsi tous les acteurs du secteur maritime et les tiers à prendre les dispositions adéquates dans un souci de veiller à l'évaluation de la sureté de l'installation portuaire qui, consiste à examiner si les mesures et principes de sureté ainsi que les procédures et opérations mises en place sont respectés tant dans pour une situation normale telle que accès des personnes publics au sein des enceintes portuaires , que dans une situation d'urgence, notamment : les zones d'accès restreint, les procédures pour faire face à un incendie ou à une autre situation d'urgence, le degré de supervision du personnel du navire, des passagers, des visiteurs, des fournisseurs, des techniciens chargés des réparations, des dockers, la fréquence et l'efficacité des rondes de sureté, les systèmes de contrôle de l'accès, y compris les systèmes d'identification auxquels le public s'y conforme souvent. Les systèmes et procédures de communications de sureté, les portes, les barrières et l'éclairage de sureté et les équipements et les systèmes de sureté et de surveillance tous étant généralement connus du grand public, mais, qui nécessite encore de meilleures assimilations de la part de ces derniers prenant ainsi en compte les personnes, les activités, les services et les opérations qu'ils sont importants de protéger. Ceci inclut en plus du personnel du

Navire, les passagers, les visiteurs, les fournisseurs, les techniciens chargés des réparations, le personnel d'installation portuaire;

### Section 4.3 : Analyse SWOT

#### Mise en œuvre de la matrice SWOT

Le résultat de ce travail a été obtenu suite à nos techniques d'enquête, d'interview et d'observation librement établies dans le but de recueillir les différentes appréciations quant à la mise en œuvre effective des mesures de sûreté au sein des installations portuaires du PAD notamment en se basant sur les dispositions énoncées dans le code ISPS.

Ainsi, à travers la méthode SWOT, nous pourrions faire ressortir les forces et faiblesses en présence ; puis à partir de l'analyse interne, nous ferons diagnostic de sûreté des IP.

Tableau n° 5: synthèse de l'analyse SWOT de la sûreté des IP

<b>Les Forces</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Suivi efficace des acteurs de sûreté</li><li>• Rade stable et protégée avec un accès direct à toute heure et aux différents services assurés 24h /24</li><li>• Un port moins cher en Afrique et qui offre une meilleure qualité de service</li><li>• Un sérieux évident de la protection des navires et des IP</li><li>• L'efficacité quant à la formation du personnel en vue de maintenir un niveau de sécurité et de sûreté approprié</li></ul>	<b>Les Faiblesses</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Perméabilité des accès au sein de l'enceinte portuaire</li><li>• Mauvais état de certaines infrastructures</li><li>• La faible connaissance des règles de contrôle et d'accès des personnes tierces</li></ul>
<b>Les opportunités</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Favorise le développement des offres adaptées à l'accueil de divers produits provenant d'Europe ainsi à leur redistribution vers l'Afrique et le reste du monde</li></ul>	<b>Les Menaces</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Le coût élevé des services</li><li>• Une diversité de contraintes douanière</li></ul>

<ul style="list-style-type: none"><li>• Assez polyvalent</li><li>• La bonne sous-traitance avec les opérateurs privés nationaux et internationaux</li><li>• La mise en place d'une taxe ISPS par l'ÉTAT en vue de favoriser la bonne marche et l'effectivité des agents de contrôle de sureté.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Éclosion de la piraterie dans la sous-région</li></ul>
--	--

### ❖ Les Forces du PAD

Les acteurs de sureté assurent un suivi actif des attentes et dispositions prévues par le code à travers les nombreux moyens dont ils disposent pour que les agents et les opérateurs maritimes effectuent leurs différentes activités au sein des diverses enceintes du port de manière à toujours observer et mettre en application les mesures sécuritaires et de sureté.

Le port est doté des moyens efficaces pour la surveillance sans interruption 24h/24, car ce dernier possède une rade stable et protégée avec accès direct.

Les installations portuaires sont pourvues d'agents de sécurité qui opèrent de nombreuses rotations de jour comme de nuit en vue d'assurer la sécurité et la sureté à l'arrivée des navires en escale et les opérateurs économiques qui s'y rencontrent en vue de procéder à leurs opérations soit de dédouanements ou d'import/export.

L'on peut également observer la bonne gestion des contrôles et formations périodiques mis en place par les structures habilitées en vue de rendre plus efficaces la mise en œuvre des normes du code.

Les agents de sureté sont généralement soumis à des formations et sanctionner par un diplôme suite aux examens qui leurs sont proposés en vue de les rendre plus performants et de limiter ainsi ou d'éviter tout acte qui pourrait nuire ou mettre en danger les IP et les navires.

### ❖ Les Faiblesses de la mise œuvre du code ISPS

Il est généralement très difficile d'obtenir des accès au sein de l'enceinte portuaire pour des raisons mêmes éducatives, de nombreuses complications

sont souvent objet de découragement pour les personnes voulant accéder au port dans un souci d'obtenir des informations.

Certaines infrastructures au sein du port ne bénéficient pas d'un entretien courant ce qui favorise leurs dégradations, facilitant ainsi l'accès à certains mal intentionné d'y pénétrer et pratiquant ainsi des opérations de vols ou de chapardages.

La connaissance des règles de contrôle de sécurité et de sureté facilitant les conditions d'accès au sein du port et des différentes IP est mal ou très peu connue de personnes tierces (le grand public, les voyageurs, etc.)

#### ❖ **Les opportunités**

Le port de Dakar favorise le développement des offres adaptées à l'accueil de divers produits provenant d'Europe procédant ainsi à leur redistribution vers l'Afrique et le reste du monde. Entre autres, les opérations d'import /export connaissent une importance cruciale pour la bonne marche de l'économie du pays.

À travers toutes les activités menées au sein du port, ce dernier est assez polyvalent, cela se constate aisément avec la grande diversité des activités menées au sein de chaque môle du port.

De ses nombreuses opérations et activités, l'on dénote que le port de Dakar entretient de bonnes relations de sous-traitance avec les opérateurs privés nationaux et internationaux tels que Maersk, DP WORLD et bien sûr les compagnies de transit présentent.

La mise en place d'une taxe ISPS par l'ÉTAT en vue de favoriser la bonne marche et l'effectivité des agents de contrôle de sureté.

#### ❖ **Les Menaces**

Il en dénote de forts couts des services découlant de la majorité des ports africains en général, ceci interpelle lorsque l'on sait aisément que le transport maritime est moins onéreux que tous les autres modes de transport.

La douane est la principale contrainte rencontrée, en effet il en découle une importance des opérations de dédouanement chaque jour dans le port accompagnée de diverses contraintes douanières.

La sureté étant un point focal dans tous les ports, le code I.S.P.S (International Ship and Port Facility Security)

En français, il signifie Code international pour la sureté des navires et des installations portuaires. Celui-ci rencontre des failles dans le respect scrupuleux de ses règles ; notamment un certain laxisme au niveau de la régulation des entrées au PAD. L'insécurité grandissant dans la sous-région surtout au niveau maritime avec l'arrivée des pirates devient une menace à prendre très au sérieux et des dispositions sécuritaires et de sureté doivent être prises pour freiner ce fléau grandissant.

#### **Section 4. 4 : Recommandations**

Après établissement de l'analyse menée sur la mise en œuvre du code ISPS au niveau du PAD et particulièrement au sein des installations portuaires, nous avons pu relever quelques insuffisances pour lesquelles nous formulons les améliorations ci-après;

- ❖ Procéder à des renouvellements des formations des agents ainsi que du personnel en charge de la bonne marche des activités au sein du PAD.

Ainsi, suite aux restructurations potentielles des installations portuaires qui engagent l'ANAM à réadapter la mise en œuvre du code ISPS au sein du port, ces derniers devraient toujours renouveler leur formation. De plus, des activités de portes ouvertes en vue de véhiculer et d'informer les populations et le grand public sur les mesures de sûreté.

- ❖ Axer aussi la formation sur des tâches et des rôles particuliers dans le port ou dans des installations externes desservant le port, notamment les suivants :
  - ✓ Le personnel de sûreté et celui chargé de faire appliquer les règlements. Les manutentionnaires et toutes les personnes chargées de la manutention, de l'entreposage et du transport ou entrant en contact avec des passagers, des marchandises, du matériel et des cargaisons, ou des navires.
  - ✓ Il faudrait également tenir compte des situations où il serait inefficace ou contraire aux bonnes pratiques de sûreté de donner des informations supplémentaires ou de dispenser une formation à des personnes qui n'ont pas directement besoin d'être informées.
- ❖ Mettre toutes les mesures nécessaires en vue de lutter contre les atteintes aux biens et des personnes face aux actes illicites.
- ❖ Procéder à des audits réguliers ou des ajustements périodiques des matériaux et équipements de sécurité des IP.
- ❖ Proposer plus de rencontres avec les acteurs des ports sous régionaux voir même des acteurs internationaux en vue de se concerter pour de meilleures exploitations des ports en matière de sûreté.

- ❖ S'assurer du bon fonctionnement des appareils de surveillances au niveau des entrées des installations.
  
- ❖ Élaborer une politique de sureté et s'assurer qu'un cadre législatif est en place pour appliquer les dispositions du recueil de directives pratiques à la sureté. La politique de sureté devrait tenir compte des mesures prises par les Etats Membres pour :
  - ✓ Promouvoir la coopération aux niveaux régional et international ;
  - ✓ Encourager la participation maximale des intervenants dans l'élaboration des politiques ;
  - ✓ Fournir des ressources adéquates pour la mise en œuvre et le maintien efficace de la politique de sureté ;
  - ✓ Reconnaître l'interdépendance existant entre sureté et sécurité du public, développement économique et protection de l'environnement ;
  
- ❖ Coordonnées les taches et rôles des agents intervenant dans la sureté portuaire : L'autorité portuaire en plus d'élaborer une politique de sureté, devrait tenir compte de:
  - ✓ Exécuter une évaluation de sureté portuaire ;
  - ✓ Approuver les évaluations de sureté portuaire et toutes les modifications subséquentes ;
  - ✓ Définir et communiquer le niveau de sureté approprié ; les tâches de l'ASP devraient inclure, notamment :
  - ✓ Assurer l'élaboration et la mise à jour quotidienne du plan de sureté portuaire;
  - ✓ Effectuer des inspections périodiques de la sureté du port pour garantir le maintien de mesures appropriées ;
  - ✓ Recommander et incorporer, le cas échéant, des modifications au plan de sureté portuaire afin de corriger les lacunes et mettre à jour le plan en fonction des changements pertinents survenus dans le port ;
  - ✓ Améliorer la sensibilisation à la sureté et la vigilance du personnel du port :

- ✓ Faire rapport aux autorités pertinentes et tenir des dossiers des incidents de sureté qui ont des répercussions sur la sureté du port;
  - ✓ Coordonner la mise en œuvre du plan de sureté portuaire avec les personnes ou organisations concernées ;
  - ✓ Veiller au respect des normes qui s'appliquent au personnel responsable de la sureté du port ;
  - ✓ S'assurer que l'équipement de sureté est correctement exploité, mis à l'essai, calibré et entretenu.
- ❖ Sensibiliser sur la sureté portuaire et la rigueur dans la formation des agents de sureté ; car la sensibilisation à la sureté est essentielle pour la sécurité, la sureté et la santé du personnel du port ainsi que pour les autres personnes qui y travaillent; les membres du personnel devraient être informés de leurs responsabilités à l'égard de leurs collègues, de la collectivité portuaire et de l'environnement.

Une formation appropriée du personnel qui travaille dans le port devrait maximiser la sensibilisation du personnel aux comportements, incidents, événements ou objets douteux dans le cadre de ses tâches quotidiennes et la précieuse contribution de chacun à la sureté du port et de son personnel. Une formation supplémentaire ou spéciale peut être nécessaire pour des personnes remplissant certaines fonctions spéciales.

- ❖ Nouvelles mesures de sureté portuaire : Les nouvelles mesures de sureté portuaire peuvent avoir les objectifs suivants :
- Empêcher des personnes d'accéder au port sans motifs légitimes et empêcher les personnes qui ont des motifs légitimes de se trouver dans le port d'avoir illégalement accès à des navires ou à d'autres zones règlementées avec l'intention de commettre des actes illégaux ;
  - Empêcher l'introduction d'armes, de substances ou de dispositifs dangereux non autorisés dans le port ou à bord de navires dans le port ;
  - Empêcher toute blessure ou tout décès, ou tout dommage au port, aux installations portuaires, aux bâtiments ou à

l'infrastructure portuaire causée par des explosifs ou autres dispositifs ;

- Empêcher quiconque de toucher de façon illicite aux marchandises, au matériel essentiel, aux conteneurs, aux réseaux de services publics, aux systèmes de protection, aux procédures et aux systèmes de communication concernant le port ;
- Empêcher le trafic d'articles de contrebande, de stupéfiants ou autres substances illégales et de matériel prohibé ;
- Empêcher toute autre activité criminelle, comme le vol ; □ assurer une protection contre la divulgation non autorisée de documents protégés, d'informations commerciales exclusives ou confidentielles ou d'autres renseignements critiques pour la sûreté.

Le constat fait est que l'application du code ISPS est un enjeu économique important. Cette mise en application a un coût financier conséquent que l'Etat du Sénégal a bel et bien constaté. Ainsi, en déléguant ses compétences l'Etat ne se dessaisit pas de son pouvoir régalien de sécurité et de sûreté, mais plutôt, il accrédite et contrôle le personnel privé chargé de ces missions. Il opte pour cette option vu que les différents types de menaces sont multiples et variés et que de ce fait il ne peut à lui seul assumer ce domaine d'envergure c'est ainsi que l'État fait alors participer les différentes institutions accréditées.

La mise en œuvre du code ISPS relève de la sûreté qui est l'ensemble des dispositions prises pour prévenir toute atteinte de l'extérieure ou même de l'intérieur. Le travail sur les moyens et mesures d'application du code ISPS nous a permis de comprendre quelles étaient les véritables implications de la part des acteurs du port et de la sûreté de la mise en conformité du port et de ses différentes installations au code ISPS. Ce travail nous a permis à travers la vérification des hypothèses énoncées et vérifiées d'avoir une idée du niveau de sûreté au port de Dakar et des mesures à prendre pour améliorer son effectivité.



## CONCLUSION

En définitive, ce travail de recherche intitulé “ La Sureté des installations portuaires au Port Autonome de Dakar ; cas de L'état de la mise en œuvre du Code ISPS ” s'est axé autour de deux grands parties majeurs:

Dans la première partie, il s'agissait de montrer le cadre théorique à travers le contexte de l'étude, la problématique, les objectifs ainsi que les hypothèses. Qui à cela s'ajoute, les méthodes de recherches utilisées.

Dans la seconde partie, il s'agissait de présenter ; la zone d'étude à travers ses champs d'action et sa mise en œuvre. Les résultats obtenus lors des enquêtes, d'analyser le respect des règles de sécurité par rapport aux dispositions prévus par le code ISPS.

La gestion de la sécurité maritime a une grande incidence sur la réussite de la politique commerciale. Un navire mal piloté qui échoue au port, une installation menacée suite à une défaillance de la mise en œuvre et du respect des mesures de sécurité, peuvent entraîner des conséquences économiques, diplomatiques et environnementales pour les autorités portuaires. Le renforcement de la sécurité au port doit de ce fait, prendre en compte les questions de sureté maritime et pour atteindre une meilleure sureté maritime ceci dans le but de détecter les menaces d'actes malveillantes qui pèsent sur les navires, les ports et les installations portuaires, et de prendre les mesures de protection adéquates contre ces menaces, il faudrait alors disposer d'un bon plan de sureté portuaire. Le document délivré au gestionnaire d'une installation portuaire pour attester qu'elle obéit aux normes du Code ISPS est une déclaration de conformité de l'installation portuaire.

À ce propos, notre travail de recherche nous a permis de nous rendre compte de combien, le PAD met tout en œuvre pour assurer une amélioration

continue de ses infrastructures portuaires tout en renforçant les capacités des forces de sécurité en matière de protection des installations portuaires face aux nombreuses infractions et autres actes illégaux qui constituerait un obstacle d'envergure à la stabilité nationale et régionale ainsi qu'à la sécurité et à la croissance économique du pays.

De plus vu l'ampleur de la tâche qui l'incombe, le PAD peut et doit toujours s'appuyer sur l'Agence National des Affaires Maritime qui a été désigné comme Autorité chargée du suivi de l'application du Code ISPS et de l'évaluation du plan de sureté des Installations portuaires.

Ainsi en guise de conclusion, nous pouvons aisément nous rendre compte que le PAD met tout en œuvre dans les limites de la mesure un point d'honneur à s'aligner et a ainsi respecter pour la plus grande part les mesures de sécurité et de sureté des installations portuaires et que pour ce faire il devrait être constamment dans une optique d'amélioration liées à une bonne mise en œuvre du code ISPS car, La sécurité des installations du Port autonome de Dakar assurera non seulement une protection accrue contre le terrorisme et d'autres menaces, mais cela accroitra aussi les échanges commerciaux avec d'autres pays tout en impulsant la croissance économique et le développement .



## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

### OUVRAGES GÉNÉRAUX

- **Desclèves Emmanuel**, « **La mer, vecteur et enjeu du futur** » publié aux éditions SER en 2003,
- **Vircoulon Thierry** et **Violette Tournier**, « **Sécurité dans le golfe de Guinée : un combat régional** » publié aux éditions Politique étrangère en 2015
- **Amirell** et **Stefan Ekelöf**, « **La piraterie maritime en Afrique contemporaine. Ressources locales et internationales des activités de piraterie au Nigeria et en Somalie** » aux éditions politiques africaines en 2009.
- **Frémont Antoine**, « **Les routes maritimes : nouvel enjeu des relations internationales ?** » aux éditions Revue internationale et stratégique en 2008.

### ARTICLES ET AUTRES PUBLICATIONS

- Code ISPS, le texte du décret n°2015-91 du 21 janvier 2015, paru au Journal officiel du Sénégal
- ANAM, rapport de présentation du 21 janvier 2015, règlementant la sureté des navires et des installations portuaires.
- Arrêté n°05459 du 31 mars 2017, Portant mise en place des standards minima de formation du personnel de sureté portuaire.
- **RÈGLEMENT N° 03/2008/CM/UEMOA RELATIF AUX CONDITIONS D'EXERCICE DES PROFESSIONS D'INTERMÉDIAIRES DE TRANSPORT MARITIME AU SEIN DE L'UEMOA**

### MÉMOIRES

- **Mlle Julienne Fortune (2012)** : « **Amélioration des systèmes de sureté et sécurité au Port Autonome de Dakar** »

- Mlle Deo Gratias Emma DIAKAMONA NZOUMBA,(2010) : « Les Mesures d'accompagnement de la mise en œuvre du Code ISPS dans les Ports : Cas du Port Autonome de Dakar»

### SITES INTERNET

- <http://www.portdakar.sn>
- <http://www.imo.org>
- <https://fr.wikipedia.org>

## ANNEXES

## **LISTE DES ANNEXES**

**Annexe 1** : équipement vidéographique au sein de IP

**Annexe 2** : Barrière de la façade de la zone Nord

**Annexes 3** : Barrière et tourniquet d'une IP

**Annexe 4** : Résultat de l'autoévaluation

**Annexe 5** : Certificat international de la sureté

**Annexe 6** : Attestation de vérification intermédiaire

**Annexe 7** : Attestation de vérification supplémentaire

**Annexe 8** : Déclaration de sureté

**Annexe 9** : Certificat international de sureté du navire

**Annexe 10** : Questionnaire d'enquête

## **TABLE DES MATIERES**

*Dédicaces*

*Remerciements*

*Liste des sigles et abréviations*

*Liste des tableaux*

*Liste des images et graphiques*

## **INTRODUCTION**

<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
<b>PREMIÈRE PARTIE : CADRE THÉORIQUE ET MÉTHODOLOGIQUE .....</b>	<b>3</b>
<i>Chapitre 1 : Cadre théorique.....</i>	<i>4</i>
<i>Section 1. 1 : Problématique .....</i>	<i>4</i>
<i>Section 1. 2 : Objectifs visés .....</i>	<i>6</i>
<i>Section 1. 3 : Hypothèses de travail .....</i>	<i>7</i>
<i>Section 1. 4 : Pertinence et intérêt du sujet .....</i>	<i>8</i>
<i>Chapitre 2 : Cadre méthodologique.....</i>	<i>11</i>
<i>Section 2. 1 : Définition des concepts utilisés.....</i>	<i>11</i>
<i>Section 2. 2: Revue de la littérature sur le sujet .....</i>	<i>16</i>
<i>Section 2. 3 : Méthodes de collecte des données.....</i>	<i>20</i>
<i>Section 2. 4 : Difficultés rencontrées .....</i>	<i>24</i>
<b>DEUXIÈME PARTIE : CADRE D'ANALYSE .....</b>	<b>25</b>
<i>Chapitre 3 : Présentation des données.....</i>	<i>26</i>
<i>Section 3. 1 : Présentation du port autonome.....</i>	<i>26</i>
<i>Section 3. 2 : L'avènement du code ISPS .....</i>	<i>37</i>
<i>Section 3.3 : Le niveau de mise en œuvre ISPS au Port Autonome de Dakar .....</i>	<i>47</i>
<i>Section 3. 4: Les acteurs ISPS au Port de Dakar.....</i>	<i>53</i>
<i>Chapitre 4 : Vérification des hypothèses.....</i>	<i>59</i>
<i>Section 4. 1: Présentation des données .....</i>	<i>59</i>
<i>Section 4. 2 : Vérification des hypothèses énoncées.....</i>	<i>65</i>
<i>Section 4. 3 : Analyse SWOT.....</i>	<i>68</i>
<i>Section 4. 4 : Recommandations.....</i>	<i>72</i>
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>77</b>

LA SURETE DES INSTALLATIONS PORTUAIRES AU PORT AUTONOME DE DAKAR :  
L'ETAT DE LA MISE EN ŒUVRE DU CODE ISPS

---

<b>RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES .....</b>	<b>I</b>
<b>OUVRAGES GÉNÉRAUX .....</b>	<b>I</b>
<b>ARTICLES ET AUTRES PUBLICATIONS.....</b>	<b>I</b>
<b>MÉMOIRES .....</b>	<b>I</b>
<b>SITES INTERNET.....</b>	<b>II</b>
<b>ANNEXES .....</b>	<b>III</b>

## SOMMAIRE

Dédicaces

Remerciements

Liste des sigles et abréviations

Liste des tableaux

Liste des images et graphiques

<i>INTRODUCTION</i> .....	1
<i>PREMIÈRE PARTIE : CADRE THÉORIQUE ET MÉTHODOLOGIQUE</i> .....	3
<i>Chapitre 1 : Cadre théorique</i> .....	4
<i>Chapitre 2 : Cadre méthodologique</i> .....	11
<i>DEUXIÈME PARTIE : CADRE D'ANALYSE</i> .....	25
<i>Chapitre 3 : Présentation des données</i> .....	26
<i>Chapitre 4 : Vérification des hypothèses</i> .....	59
<i>CONCLUSION</i> .....	77
<i>RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES</i> .....	I
<i>OUVRAGES GÉNÉRAUX</i> .....	I
<i>ARTICLES ET AUTRES PUBLICATIONS</i> .....	I
<i>MÉMOIRES</i> .....	I
<i>SITES INTERNET</i> .....	II
<i>ANNEXES</i> .....	III

**Annexes**

**Table des matières**