



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER



« SURETE DU NAVIRE »

*GUIDE DES BONNES PRATIQUES A
DESTINATION DES*

*NAVIRES EN NAVIGATION
NATIONALE
NON CERTIFIE ISPS*

Édition mars 2017

DGITM / Direction des Affaires Maritimes

Contenu

OBJECTIFS DU DOCUMENT	3
A- LA SURETE DU NAVIRE.....	4
A1- Notions	4
A2- Mesures pour renforcer la sûreté du navire	4
A3- Evaluer le niveau de protection du navire en fonction de son exploitation.....	5
B- FICHES REFLEXES (Préparation de l'équipage pour faire face à un acte de malveillance).....	8
B1- Organisation de la sûreté à bord du navire	9
B2- Le contrôle d'accès	10
B3- Les zones sensibles à bord du navire.....	11
B4- L'alerte à la bombe ou la menace d'attentat	12
B5- La découverte d'un engin suspect.....	13
B6- Les produits dangereux transportés par un passager piéton à bord du navire	14
B7 Les produits dangereux transportés par un véhicule privé à bord du navire.....	15
B8- La cyber criminalité	17
B9- La détection de signaux faibles	18
B10- Contrôle, palpation et fouille	19
B11- Le report d'un incident de sûreté.....	20
B12- La chaine d'alerte et de renseignement	21
B13- Condition de la légitime défense	22
B14- Identification du navire	23
C- LE DOSSIER OBJECTIF	24
C1- Définition	24
C2- Mise en oeuvre.....	24
D- LA CERTIFICATION ISPS VOLONTAIRE DE SURETE	24

OBJECTIFS DU DOCUMENT

La mondialisation et le développement des activités en mer multiplient les risques potentiels de perte de vies humaines, de destruction de biens matériels et de dégradation durable des environnements maritimes et côtiers. A ce jour, 350 millions de passagers et environ 3,5 milliards de tonnes de marchandises passent chaque année par des ports et des voies maritimes européens.

Afin de garantir la sûreté de ces échanges maritimes, de prévenir et de lutter contre tous actes illicites de malveillance, de piraterie, de terrorisme à l'encontre du navire, de son équipage, de ces passagers mais aussi des installations portuaires, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a mis en place un cadre spécifique nommé code ISPS (**International code for the Security of ships and Port Facilities**) qui traite des actions à mener afin de protéger les activités maritimes.

Ce guide suggère à illustrer les bonnes pratiques à mettre en œuvre afin de sécuriser un navire qui n'est pas soumis à la certification ISPS en référence au Décret 84-810 version consolidée. Ce guide entend fournir d'une part les outils pour décrypter ces menaces et d'autre part les éléments à mettre en place pour faire face à ces menaces.

Le propos de ce document est de veiller à maintenir la vigilance et la préparation pour faire face aux situations engageant la sûreté du navire.

Ce guide s'articule autour de 3 objectifs à mettre en place par la compagnie afin de garantir la sûreté du navire :

	Objectifs	Chapitre
1	Sensibiliser la compagnie et le navire à la sûreté afin de devancer un acte de malveillance, Action à mettre en œuvre : organiser la gestion de la sûreté pour une compagnie et son navire,	chapitre A Fiche B1
2	Diffuser les bons usages en matière de sûreté d'un navire au travers de fiches reflexes, Action à mettre en œuvre : acquérir les bons réflexes et s'entraîner pour s'assurer des connaissances de l'équipage,	chapitre B Fiches B2 à B14
3	Alerter les autorités nationales Action à mettre en œuvre : partager l'information, mettre en place les points de contact en cas d'alerte,	chapitre C Fiche B11 et B12

A- LA SURETE DU NAVIRE

A1- NOTIONS

Le terme « **sûreté** » se caractérise par un éloignement de tout péril, par une caution, par une mesure de précaution. Ce terme définit une assurance et une garantie de pouvoir se protéger d'une quelconque volonté de nuire ou de porter atteinte aux biens ou aux personnes.

La **sûreté (security) maritime** désigne la prévention et la lutte contre tous actes illicites (terrorisme, malveillance) à l'encontre du navire, de son équipage et de ses passagers ou à l'encontre des installations portuaires. Ce sont des menaces à caractère volontaire. Il convient de différencier la sûreté maritime et la **sécurité (safety) maritime** qui correspond à la mise en place de mesures pour la sécurité des personnes et de la prévention de la pollution (gestion d'une voie d'eau, d'un incendie...).

En référence à la réglementation internationale, communautaire et nationale, la certification sûreté s'applique aux :

- (1) navires à passagers effectuant des voyages internationaux,
- (2) navires de charge d'une jauge brute supérieure à 500 effectuant des voyages internationaux,
- (3) unités mobiles de forage effectuant des voyages internationaux,
- (4) navires à passagers effectuant des voyages nationaux à plus de 20 milles des côtes,
- (5) navires rouliers à passagers d'une jauge brute supérieure à 500 effectuant des voyages nationaux,
- (6) navires de charge d'une jauge brute supérieure à 500 effectuant des voyages nationaux,
- (7) Les ports disposant d'une activité internationale,

Pour les navires hors de ce champ d'application de la certification ISPS, les compagnies sont invitées - en relation avec les autorités locales et les forces de l'ordre - à mettre en œuvre les mesures nécessaires afin de garantir la sûreté des marins, des passagers et du navire.

A2- MESURES POUR RENFORCER LA SURETE DU NAVIRE

Il n'existe pas de solution miracle pour protéger le navire d'un acte de malveillance. La mise en place de mesures adaptées à l'exploitation du navire doit néanmoins passer par les trois domaines clés suivants :

- la détection d'un signal faible ou signe d'alerte,
- la préparation pour faire face à un acte de malveillance,
- le report d'un acte de malveillance.

Ces axes permettent de mettre en place les trois objectifs que sont :

- la mise en place d'une organisation de la sûreté au niveau du navire et de la compagnie,
- de mettre en place les bonnes pratiques en matière de sûreté maritime,
- de relayer toutes informations aux autorités traitant d'une menace contre le navire.

Pour répondre à ces trois objectifs, la compagnie doit disposer d'une capacité opérationnelle permettant de mettre en place un ensemble de règles de bon usage. Cette exigence fonctionnelle consiste à adopter le schéma des règles d'usage suivant :

- **Détecter la menace** au travers de règles de bonnes pratiques de contrôle d'accès au navire et aux zones sensibles du navire, d'identification des produits interdits et de discernement d'un signal faible ou d'alerte,
- **Se préparer** au travers de la réalisation d'exercices afin d'acquérir les bons réflexes lors d'un acte de malveillance,
- **Alerter** la compagnie et les autorités au travers de la connaissance des différents points de contact et du mode de report d'informations.

Ce cadre permet de déterminer un ensemble de fiches réflexes ([partie B](#)) qui doivent répondre aux bonnes pratiques à mettre en place à bord du navire. Ces bonnes pratiques doivent néanmoins répondre au format de l'exploitation du navire. Avant toute mise en place d'une stratégie globale de sûreté par la compagnie pour élever le niveau de protection du navire, il convient avant tout d'évaluer le risque de vulnérabilité du navire à une menace. Une fois que le niveau de risque est déterminé, il conviendra de mettre en place les règles d'usage adaptées à l'exploitation du navire.

A3- EVALUER LE NIVEAU DE SURETE DU NAVIRE EN FONCTION DE SON EXPLOITATION

Dans le domaine de la sûreté maritime, le **risque** se définit comme l'existence d'une probabilité de voir un danger se concrétiser dans un ou plusieurs scénarios, associée à des conséquences dommageables sur des biens ou des personnes.

Une **menace** correspond au fait qu'une personne ou un groupe de personne ait la possibilité ou bien l'intention (affichée ou non) d'infliger des blessures, la mort, des dommages matériels ou tout autre acte illicite contre une autre personne ou groupe de personnes et leurs biens. En matière de sûreté maritime les menaces correspondent à un vol, la présence de clandestins, un acte de sabotage, un acte de terrorisme, un acte de cybercriminalité... On évalue la menace avec sa probabilité (probable, possible, peu probable, improbable).

L'impact correspond à la réalisation de cette menace (perte matérielle, perte en vie humaine, pollution, etc...). Enfin un dernier élément intervient dans cette évaluation de la sûreté : la **vulnérabilité**. Elle s'illustre au travers de l'adéquation des mesures de sûreté à la faiblesse de protection du navire : accès au navire non contrôlé, zone équipage non verrouillée, empoisonnement des capacités d'eau douce du navire... On obtient la mesure du risque par le produit de la menace (probabilité), de l'impact et de la vulnérabilité :

$$\text{RISQUE} = (\text{MENACE} \times \text{IMPACT}) \times \text{VULNERABILITE}$$

La mesure du risque pour une situation donnée dans une zone définie permet de statuer sur la présence de faille dans les mesures de sûreté du navire. A l'issue, il convient de mettre en place une action visant à réduire la faille. L'évaluation de la sûreté du navire est un élément essentiel qui fait partie intégrante du processus de développement, d'établissement, et d'actualisation de la sûreté du navire. La grille ci-dessous synthétise les scénarios de menaces possibles pour les opérations clé d'un navire en navigation nationale (< 20 milles) en métropole (Evaluation Direction des Affaires Maritimes de janvier 2017) :

Opérations	Risques	Criticité		Evaluation du risque avant la mise en place de mesures préventives	Mesures préventives	Evaluation du risque après la mise en place de mesures préventives	Règles d'usage	Outils
		Impact potentiel	Menace (probabilité)					
Tous navires en exploitation commerciales non certifiés en matière de sûreté	A- Tuerie de masse (Navires à passagers)	Perte de l'équipage et des passagers	Probable	Critique	<ul style="list-style-type: none"> Contrôle d'accès et aux zones sensibles du navire, Contrôle magnétique des bagages Report de l'information, Exercice, 	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> Procédure de contrôle d'accès au navire, Dossier OBJECTIF 	<p>A- Normes :</p> <ul style="list-style-type: none"> Code ISPS, Note technique du 25/02/2015, Guide des bonnes pratiques pour les navires non ISPS, Guides DAM / ANSSI sur la cyber sécurité, <p>B- Formations :</p> <ul style="list-style-type: none"> Convention STCW Connaissance des signaux faibles, Exercices, <p>C- Equipements :</p> <ul style="list-style-type: none"> Détecteur magnétique, Affichage des zones d'accès restreintes, Verrouillage des portes dont au moins l'accès à la passerelle, AIS, VHF,
	B- La détérioration ou la destruction du navire : bombe, incendie, sabotage, vandalisme	Perte du navire, de l'équipage, des passagers et atteinte à l'environnement	Peu probable	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> Refus d'un colis/bagage non identifié, Contrôle d'accès et aux zones sensibles du navire, Ronde et exercices (alerte à la bombe, évacuation du navire) 	Bas	<ul style="list-style-type: none"> Procédure de contrôle d'accès au navire, Procédure d'alerte à la bombe et d'engins suspects, 	
	C- Vol	Dégradation du navire pouvant impacter sur l'image de la compagnie	Occasionnelle	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> Contrôle d'accès et aux zones sensibles du navire, Contrôle magnétique des bagages 	Bas	<ul style="list-style-type: none"> Procédure de contrôle d'accès au navire, 	
	D- Le détournement ou la prise de contrôle du navire ou des personnes à bord	Perte du navire, de l'équipage, des passagers et atteinte à l'environnement	Peu probable	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> Contrôle des zones sensible du navire, Report de l'information (Alerte et incident), 	Bas	<ul style="list-style-type: none"> Procédure de contrôle d'accès au navire, Dossier OBJECTIF 	
	E- Cybercriminalité	Dégradation du navire pouvant impacter sur l'image de la compagnie	Peu probable	Modéré	Application des règles de base d'hygiène de sécurité des systèmes d'information (Guide ANSSI et DAM)	Très bas	Sensibilisation : Hygiène informatique,	
	F- L'accès non autorisé y compris la présence de passagers clandestins	Dégradation du navire pouvant impacter sur l'image de la compagnie	Occasionnelle	Fort	<ul style="list-style-type: none"> Contrôle d'accès et aux zones sensibles du navire, Ronde, 	Bas	<ul style="list-style-type: none"> Procédure de contrôle d'accès au navire, 	
	G- Contrebande de produit prohibé	Atteinte à l'image de la compagnie	Peu probable	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> Autorité du commandant, Refus d'un colis/bagage non identifié, Information du passager sur les produits interdits, 	Bas	<ul style="list-style-type: none"> Procédure sur la gestion des produits interdits à bord du navire, 	

Grille de la matrice :

Impact	Menace					
	Très peu probable	Peu probable	Eloignée	Occasionnelle	Probable	Très probable
Mineur	Très bas	Très bas	Bas	Bas	Modéré	Modéré
Modéré	Très bas	Bas	Modéré	Modéré	Modéré	Modéré
Sévère	Bas	Modéré	Modéré	Fort	Fort	Fort
Majeur	Bas	Modéré	Fort	Fort	Sévère	Sévère
Critique	Bas	Modéré	Fort	Sévère	Sévère	Critique
Désastreux	Modéré	Modéré	Fort	Sévère	Critique	Critique

La notion « risque très bas » signifie que le risque est réduit au niveau raisonnable le plus bas possible.

Cette synthèse permet d'évaluer la probabilité que le risque se produise afin d'établir et donner une priorité aux mesures de prévention pour réduire ce risque.

Les vulnérabilités sont intrinsèques au navire et à sa zone d'exploitation. La mise en place d'une organisation de la sûreté par une compagnie permet de cadrer les vulnérabilités. Le niveau de risque peut être augmenté en fonction de la zone d'exploitation du navire et de la non gestion de la sûreté par la compagnie du navire.

Dans tous les cas, l'information des services compétents permet par un travail d'investigation et d'enquête suite au signalement, de neutraliser un individu ou une filière malveillantes en apportant une réponse voire une sanction pénale.

B- FICHES REFLEXES

Les Directives suivantes ont pour objet de fournir des informations et des conseils sur les meilleures pratiques aux exploitants de navires. Ces éléments visent à donner à la compagnie les axes à suivre pour préparer un équipage à faire face à un acte de malveillance.

DISPOSITIONS GENERALES EN MATIERE DE GESTION DE LA SURETE DU NAVIRE

- **Installation portuaire** : la charge des mesures de sûreté du «quai », de la « cale » ou de l'« embarcadère » est assurée par la compagnie en lien avec les autorités locales et notamment les forces de sécurité intérieure (gendarmerie maritime, gendarmerie départementale et police nationale) lorsque le navire est exploité au départ et à l'arrivée d'une installation non certifiée en matière de sûreté (Décret 84-810, Ref A130.38 para 5).
- **Gestion des mesures de sûreté et de sécurité** : en référence à la règle 8 du chapitre XI-2 de la convention SOLAS, si, selon le jugement professionnel du commandant du navire, un conflit entre des prescriptions applicables au navire en matière de sécurité et de sûreté surgit au cours de son exploitation, le capitaine doit donner effet aux prescriptions qui sont nécessaires pour préserver la sécurité du navire.
- **Information du passager** : la compagnie maritime doit informer le passager de la liste des marchandises dangereuses autorisé d'emport dans son bagage. Cette information doit être formalisée lors de l'achat du titre de navigation et sur le lieu d'embarquement. Cette information vise à empêcher l'introduction d'armes, de dispositifs incendiaires ou d'explosifs non autorisés à bord du navire. (Décret 84-810, Ref A130.42 para 2).
- **Refus d'embarquement** : l'article L. 5421-1 du code des transports autorise le refus d'embarquement à bord du navire : « *Le transporteur peut refuser l'embarquement de toute personne qui s'oppose à l'inspection visuelle ou à la fouille de ses bagages ou à la réalisation de palpations de sécurité, ainsi que de toute personne qui contrevient à des dispositions dont l'inobservation est susceptible, soit de compromettre la sécurité des personnes, soit de troubler l'ordre public* ».
- **L'évacuation du navire** : elle est décidée par le commandant, quand il l'estimera comme seule alternative à une menace ou à un incident. A quai, le commandant décide si l'évacuation s'effectue du côté quai (par la coupée) ou du côté mer. En mer, elle peut se réaliser dans les mêmes conditions qu'un abandon de navire. Dans les deux cas, l'évacuation est déclenchée par le signal d'abandon.
- **L'autorité du commandant** : en référence à l'article L. 5531-1 du code des transports, le capitaine a sur toutes les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, présentes à bord pour quelque cause que ce soit, l'autorité que justifient le maintien de l'ordre, la sûreté et la sécurité du navire et des personnes embarquées, la sécurité de la cargaison et la bonne exécution de l'expédition entreprise. Dépositaire de l'autorité publique, il peut employer à ces fins tout moyen de coercition nécessité par les circonstances et proportionné au but poursuivi. Il peut également requérir les personnes embarquées de lui prêter main-forte.



B1- ORGANISATION DE LA SURETE ENTRE LE NAVIRE ET LA COMPAGNIE

1- La compagnie :

La compagnie doit disposer d'un point de contact 24H/24H afin de pouvoir être informée d'un acte de malveillance envers le navire, l'équipage ou les passagers.

2- Le commandant est désigné en tant qu'agent de sûreté du navire.

Le commandant doit avoir l'autorité et la responsabilité absolue de prendre les décisions qui sont nécessaires pour garantir la sécurité et la sûreté du navire. S'il lui apparaît que la sécurité ou la sûreté sont mises en défaut ou compromises, le commandant à toute autorité pour prendre les mesures nécessaires au rétablissement de la sécurité et sûreté du navire. Le commandant ne doit pas être soumis, de la part de la compagnie, ou de toute autre personne, à des pressions qui l'empêche de prendre ou d'exécuter des décisions qui, selon son jugement professionnel, sont nécessaires pour maintenir la sécurité et la sûreté du navire. Ces décisions comprennent le refus d'embarquer des personnes (sauf celles qui sont identifiées comme étant dûment autorisées par l'Administration) ou leurs effets et le refus de charger des cargaisons.

3- Familiarisation continue du personnel :

Tous les membres d'équipage doivent avoir une connaissance suffisante des dispositions pertinentes de la sûreté à bord du navire et être familiarisés avec :

- la procédure de contrôle des accès à bord du navire,
- la procédure d'alerte en cas d'acte de malveillance contre le navire,
- l'identification sur une base non discriminatoire, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté ;

4- Exercice :

La compagnie doit mettre en place un exercice annuel afin de sensibiliser l'équipage aux mesures de sûreté à adopter. Les exercices et instructions sont confidentiels : aucun témoin ne doit y assister hormis des responsables de la compagnie ou des représentants mandatés par le gouvernement français. Les objectifs des exercices sont de s'assurer que l'équipage est compétent dans les tâches de sûreté assignées et d'identifier les pistes d'amélioration. Cet exercice devrait être réalisé avec la participation de l'ensemble de l'équipage du navire et avant l'activité saisonnière pour les navires à passagers.



B2- LE CONTROLE D'ACCES

1- Objectif :

Le contrôle de l'accès au navire vise, d'une part, à empêcher l'accès de toute personne non autorisée au navire et aux zones sensibles, et d'autre part, à empêcher l'introduction d'armes, de dispositifs incendiaires ou d'explosifs non autorisés à bord des navires ([fiches B6 et B7](#)). Pour répondre à ces deux objectifs, le contrôle devrait être réalisé par les marins du navire ou soit par un service délégué (agents de surveillance et de gardiennage d'entreprise agréés). Dans le cas d'une délégation de contrôle, un contrat entre les parties prenantes devrait être formalisé.

2- Rôle de sûreté du marin en charge du contrôle de l'accès au navire :

Le rôle de ce membre d'équipage est essentiel car il doit être en mesure d'alerter le commandant de tout fait anormal ou suspect visant la sûreté du navire. Son action devrait consister à s'assurer d'une part de l'identification des personnes ayant accès au navire et d'autre part qu'aucun produit interdit ne pénètre à bord du navire. Pour mener à bien cette action, le marin peut demander à une personne d'ouvrir son bagage à main afin de l'inspecter visuellement avec le consentement de la personne. Il ne peut en aucun cas fouiller ([fiche B10](#)) le bagage mais il peut interdire l'accès au navire en cas de doute et ceci en concertation avec le commandant.

3 - Points d'accès :

La gestion des points d'accès du navire permet de réduire les possibilités d'accès de personnes non autorisées. Dans la mesure du possible, le navire devrait disposer d'un seul point d'accès : la coupée. Lorsque le navire est à quai, les moyens possibles d'accès du côté « mer » sont identifiés et, dans la mesure du possible, neutralisés. Par exemple, les portes d'accès au niveau pont sont fermées, les aussières non utilisées sont ramassées.

4- Embarquement des passagers :

Compte tenu du type d'exploitation du navire et en fonction de l'évaluation locale de la menace, tout passager embarquant à bord d'un navire devrait être identifié via un titre d'embarquement. A leur arrivée à bord, les passagers sont guidés vers leur zone dédiée. Les passagers qui refusent ou qui ne sont pas en mesure de s'identifier via son ticket d'embarquement et/ou de définir le motif de leur visite se voient refuser l'accès à bord (Code des transports – article L.5421-1). La tentative d'accès sans motif devrait être rapportée auprès de la compagnie et aux autorités compétentes ([fiche B11](#)).

5- Identification du personnel extérieur (autre que passager)

Toute personne embarquant/débarquant du navire devrait être identifiée. Les personnes qui refusent ou qui ne sont pas en mesure de s'identifier et/ou de définir le motif de leur visite devraient se voir refuser l'accès à bord du navire et leur tentative d'accès sont rapportées auprès de la compagnie et aux autorités compétentes ([fiches B11 et B12](#)).

6- Le contrôle des bagages :

En fonction de l'évaluation locale de la menace et en concertation avec les autorités locale, chaque bagage du passager ou d'un personnel extérieur devrait faire l'objet d'un contrôle magnétique afin de déterminer la présence d'une arme.

7- La réception de colis :

En fonction de l'évaluation locale de la menace, l'introduction clandestine d'engins explosifs ou incendiaires devrait être prévenue en contrôlant et en identifiant l'embarquement de : bagages, provisions ou pièces de rechange bord, fret (colis). Ainsi, tout objet ou matériel non identifié devrait être refusé à l'embarquement.



B3- LES ZONES SENSIBLES A BORD DU NAVIRE

1- Les zones sensibles ou Zone d'Accès Restreinte (ZAR) :

Les passagers ou personnels extérieurs ne devraient pas pouvoir accéder aux espaces opérationnels du navire, ni aux installations réservées à l'entretien/entreposage telles que les salles de repos de l'équipage, les magasins, les armoires à nettoyage, les écoutes et les coffres. Toutes les portes donnant sur des espaces opérationnels devraient rester fermées à clé ou être contrôlées pour éviter tout accès non autorisé. La seule exception à cette règle doit être le cas où l'accès est requis pour atteindre le matériel de sécurité ou pour emprunter les échappées.

Les clés des portes devraient être conservées dans un endroit fermé et une personne responsable doit en avoir la charge. Si l'accès s'effectue en composant un code sur un clavier à touches, le code doit être communiqué uniquement aux personnes qui en ont besoin. Ces codes doivent changer régulièrement. En fonction du type d'exploitation du navire, les zones d'accès restreintes du navire devraient être les suivantes :

- **Passerelle** (Comprenant les portes passerelles et l'accès aux ailerons depuis le pont principal),
- **Emménagements** (les aménagements équipage, la cuisine, cambuse et chambres froides),
- **Locaux machine.**

Ces zones d'accès restreintes sont alors clairement signalées de manière à indiquer que l'accès à ces zones est restreint et que la présence de personnes non autorisées dans ces zones constitue une infraction aux mesures de sûreté mise en place par la compagnie. L'accès à ces zones est refusé à tout passager ainsi qu'à tout visiteur non correctement identifiés. L'accès à la passerelle devrait être contrôlé. Dans ce cas, **la porte est verrouillée de l'intérieur en route avec des passagers**. Les échappées devraient être également verrouillées de l'intérieur, afin d'empêcher les intrusions tout en préservant la sécurité, les volants des échappées sont démontés.

2- Les rondes de sûreté :

Une ronde devrait être réalisée pour contrôler le verrouillage des portes extérieures, des échappées, des portes des zones d'accès restreint et des magasins lors de la mise en exploitation et l'arrêt du service.

3- Arrêt d'exploitation du navire :

Sans perdre de vue qu'il faut faciliter l'évacuation en cas de situation critique, il convient de fermer à clé les portes extérieures et les locaux d'entreposage et de bien fermer les hublots. Si le navire reste sans surveillance pendant une période prolongée, par exemple toute la nuit, il est recommandé de mettre le moteur hors service, de manière à empêcher tout vol et toute utilisation non autorisée, et d'amarrer le navire de manière sûre, conformément aux règlements portuaires locaux. Le commandant devrait s'assurer que la passerelle d'accès est levée lorsque le navire est laissé sans surveillance.



B4- L'ALERTE A LA BOMBE OU LA MENACE D'ATTENTAT

APPEL / ALERTE à la BOMBE ou MENACE d'ATTENTAT

NUMERO d'APPEL EMETTEUR: (Si lisible le recopier)	Gardez votre calme et tentez de faire parler le plus possible le correspondant
---	---

Lieu de réception :	heure:	Nom du rédacteur :
		Téléphone du rédacteur :

Ecrire ici la teneur la plus exacte possible du message
Engager la conversation si possible et poser les questions suivantes et noter les réponses

Questions	Réponse
1- Où la bombe a-t-elle été posée ?	
2- A quelle heure doit-elle exploser ?	
3- A quoi ressemble la bombe ?	
4- Comment est-elle commandée ?	
5- Quand a-t-elle été déposée ?	
6- Pourquoi avez-vous déposé une bombe ?	
7- Quel est votre nom ?	
8- D'où appelez-vous ?	
9- Pourquoi agissez-vous ainsi ?	

Analyse de l'appel :

Langue utilisée :									
Identification		Voix		Discours		Langage		Accent	
Homme		Forte		Rapide		Obscène		Local	
Femme		Douce		Lent		Vulgaire		Régional	
Adulte		Rauque		Clair		Normal		Etranger	
Enfant		Distinguée		Indistinct		Châtié		Aucun	
		Aigüe		Bégaiement					
		Grave							
		Contrefaite							

Comportement du correspondant :

Calme		Logique		Cohérent		Décidé		Grave		Violent	
Enervé		Irrationnel		Incohérent		Hystérique		Humoristique		Ivre	

Ambiance et fond sonore

De la rue		De bureau		Calme		Musical		D'intérieur		Bruits de vaisselle	
D'usine		De fête		De foule		Bruits d'animaux		D'automobile		Bruit de la mer	

Autres remarques éventuelles :



B5- LA DECOUVERTE D'UN ENGIN SUSPECT

1- Découverte :

Si un objet suspect est trouvé à bord du navire, des actions appropriées devraient être rapidement mises en œuvre : (1) isolement du colis suspect, (2) notification aux services concernés, (3) instructions à l'équipage et aux passagers.

Les déplacements du personnel à bord du navire sont contrôlés : si cela est possible, l'évacuation totale est sans aucun doute la meilleure solution. On identifie à ce terme d'objet suspect tout objet représentant une sérieuse menace à la sécurité de l'équipage, des passagers, du navire. Cela comprend les armes ou engins explosifs, incendiaires, chimiques, biologiques...

2- Rôle du commandant :

- Au port : faire évacuer le navire,
- En mer : faire rassembler l'équipage au poste d'urgence pour une première analyse de la situation,
- Identifier la nature de l'objet suspect (bombe, arme incendiaire, chimique),
- Identifier les dommages de structure et de stabilité probables si l'objet devait exploser,
- A chaque étape, le commandant informe le point de contact de la compagnie,

3- Instructions à transmettre à l'équipage :

- Ne pas toucher l'objet, en aucune circonstance,
- Ne pas s'approcher de l'engin suspect,
- Ne jamais éloigner l'objet des personnes physiques ; Il convient plutôt d'éloigner les personnes de l'objet,
- Ne pas utiliser de téléphone portable ou de VHF/UHF à proximité,
- Ne pas exposer à l'eau par crainte de créer un court-circuit et d'activer la détonation,
- Ne pas courir ni causer de vibrations à proximité de l'objet,
- Ne pas approcher d'objet métallique comme des outils,
- Ne pas fumer à proximité,
- Placer si possible des sacs de sable ou assimilé autour de l'objet,
- Dégager la zone autour, au-dessus et en dessous,
- Ouvrir les portes donnant sur l'extérieur, les sabords ou écoutilles adjacents pour minimiser les dégâts et si possible guider le souffle de l'explosion vers l'extérieur,
- Suivre les instructions de la compagnie et/ou des forces de l'ordre à terre ou en mer,
- Consigner les communications et les actions prises.





4- Explosion imprévue de l'engin

- S'assurer de la présence de tous les membres d'équipage et des passagers et apporter éventuellement les premiers secours,
- Rassembler le personnel : établir la liste et l'état des victimes éventuelles,
- S'assurer de l'intégrité et de la stabilité du navire,
- Prendre les mesures de lutte incendie,
- Informer la compagnie, les autorités locales (au port), lancer un signal de détresse si nécessaire,
- Le commandant devra tenir informé la compagnie et suivre les instructions.



B6- LES PRODUITS DANGEREUX AUTORISÉS AU TRANSPORT PAR UN PASSAGER PIÉTON A BORD DU NAVIRE

En référence au **Décret 84-810**, l'**annexe de la division 130-A.9** précise la liste des marchandises autorisées à être transportées par un véhicule à usage non commercial et par un passager piéton en référence à la prescription fonctionnelle 1.3.4 du code ISPS qui vise à empêcher l'introduction d'armes, de dispositifs incendiaires ou d'explosifs non autorisés à bord des navires. Un passager ne peut se prévaloir de la limite défini pour la cumuler avec celle d'un passager qui ne transporte pas de marchandise dangereuse.

Nature	Marchandises dangereuses autorisées à être transportées en référence du code IMDG
<p data-bbox="212 651 501 723">Armes / Munitions</p> 	<ul style="list-style-type: none">▪ En référence à la réglementation applicable, le transport à bord du navire d'une arme de catégorie A, B, C et D est soumis à déclaration auprès de la compagnie.▪ En référence à la procédure de la compagnie approuvée par l'administration, l'arme, les munitions sont remises à la compagnie avant l'embarquement. Durant la traversée, les armes et munitions sont stockés sous clé à bord du navire dans un local sécurisé. Ces armes et munitions sont restituées à son propriétaire lors du débarquement.▪ Un maximum de 200 cartouches classées UN0012 et UN 0014 de la classe 1.4S est autorisé à être transporté par piéton. Ces cartouches sont rangées dans leurs boîtes d'origine. Ces cartouches ne doivent pas inclure de munitions contenant des projectiles explosifs ou incendiaires.
<p data-bbox="212 1099 341 1211">Oxygène médical</p> 	<ul style="list-style-type: none">▪ Le transport à usage médical de bouteilles d'oxygène est autorisé sous couvert d'une ordonnance d'un médecin.
<p data-bbox="212 1290 501 1357">Gaz Butane / propane</p> 	<ul style="list-style-type: none">▪ Les passagers piétons sont autorisés à transporter des cartouches de gaz dans la limite maximum de 2 cartouches de 450 grammes.
<p data-bbox="212 1525 501 1615">Récipients d'aérosols ou de liquides inflammables</p> 	<ul style="list-style-type: none">▪ Un passager piéton est autorisé à transporter des produits d'hygiène courant dans ces bagages.▪ La quantité nette totale de ces produits inflammables ne doit pas dépasser 2 kg ou 2 L maximum (exemple : 4 aérosols de 500 mL chacun).▪ Ces articles incluent les produits tels que les fixatifs/laques pour cheveux, les parfums et les eaux de Cologne, fixateurs/vernis à ongles, etc.






Nota : la procédure de transport d'arme déclarée - validée par l'administration – est décrite par l'article 130.42 de la division 130. La validation de cette procédure est réalisée par la mission sûreté des navires : ispsnavires@developpement-durable.gouv.fr







B7- LES PRODUITS DANGEREUX AUTORISES AU TRANSPORT PAR UN VEHICULE PRIVE A BORD DU NAVIRE

En référence au **Décret 84-810, l'annexe de la division 130-A.9** précise la liste des marchandises autorisées à être transportées par un véhicule à usage non commercial.

- Les ambulances, les véhicules à usage commerciaux, les véhicules conduits par les agents de la compagnie du navire ne sont pas considérés comme véhicules privés à usage non commercial. Les caravanes, « mobile home » sont considérés comme véhicules privés à usage non commercial.
- Les marchandises dangereuses doivent être correctement fixées. A l'exception de l'oxygène médical, une bouteille sous pression doit être fermée. Toute bouteille sous pression doit être mise à l'écart d'une source de chaleur.
- Le tableau ci-dessous définit la nature et la quantité des marchandises dont le transport est autorisé par les véhicules privés à usage non commercial. Le code IMDG s'applique pleinement dans le cas où la quantité définie dans ce tableau dépasse la valeur indiquée.

Nature	Marchandises dangereuses autorisées à être transportées en référence du code IMDG
Armes / Munitions 	<ul style="list-style-type: none">▪ En référence à la réglementation applicable, le transport à bord du navire d'une arme de catégorie A, B, C et D est soumis à déclaration auprès de la compagnie. Le transport de l'arme/munitions est réalisé conformément à la procédure compagnie approuvée par l'administration. Un maximum de 1000 cartouches classées UN0012 et UN 0014 de la classe 1.4S est autorisé à être transporté par véhicule. Ces cartouches sont rangées dans leurs boîtes d'origine. Ces cartouches ne doivent pas inclure de munitions contenant des projectiles explosifs ou incendiaires.
Gaz butane/propane 	<ul style="list-style-type: none">▪ Les véhicules de type caravane, mobile home ou camping car sont autorisés à transporter au plus 3 bouteilles de gaz de type butane/propane. Le poids total de ces bouteilles n'excède pas 47 kg. Ces bouteilles sont destinées uniquement à l'usage de l'éclairage, du chauffage et des équipements du coin cuisine du véhicule.▪ Les autres types de véhicules privés hors caravane, mobile home ou camping car sont autorisés à transporter 1 bouteille de gaz de 13 kg maximum.
Propane/hélium à usage d'un aérostat 	<ul style="list-style-type: none">▪ Le transport de ce type de matériel comprend au plus un ensemble de 3 bouteilles de propane/hélium ne dépassant pas le poids de 47 Kg.▪ Les bouteilles vides doivent être certifiées.
Gaz de pétrole GPL 	<ul style="list-style-type: none">▪ Seul un véhicule constructeur est autorisé à transiter sur un navire,
Essence Diesel 	<ul style="list-style-type: none">▪ Un jerrycan approuvé ne dépassant pas 5 litres et en bon état est autorisé par véhicule.▪ Les jerrycans vides et non dégazés ne sont pas autorisés.

<p style="text-align: center;">Extincteur</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le transport d'extincteur par véhicule ne doit pas dépassé le poids de 5 kg.
<p style="text-align: center;">Matériel de plongé</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le transport de bouteille de plongée est soumis à déclaration auprès de la compagnie. ▪ Aucun transport connexe de type classe 2.1, classe 3 n'est autorisé avec une bouteille de plongée. ▪ Un maximum de 2 bouteilles de secours et d'une bouteille de plongée par place dans le véhicule est autorisé (exemple : un véhicule de 5 places est autorisé à transporter 7 bouteilles au plus). ▪ Le format d'une bouteille répond à un volume intérieur en eau de 10 litres contenant un gaz de type UN1002, UN1072, UN3156.
<p style="text-align: center;">Oxygène médical</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le transport à usage médical de bouteilles d'oxygène est autorisé sous couvert d'une ordonnance d'un médecin.
<p style="text-align: center;">Feux d'artifice</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Le transport de feux d'artifice à bord du navire est soumis à déclaration auprès de la compagnie.</u> ▪ Le véhicule privé à usage non commerciale doit transporter ce type de marchandises dans son emballage fabricant. Le poids de cette marchandise ne doit pas dépasser 5 Kg.
<p style="text-align: center;">Pyrotechnie et gilet flottant</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le transport de ce type de matériel est autorisé de la manière suivante par véhicule : 6 gilets flottant, 6 feux à main, 4 fusées à parachute, 2 fumigènes. ▪ Ce matériel vient en supplément de la dotation réglementaire embarquée à bord d'un navire tracté sur une remorque.
<p style="text-align: center;">Fourrage pour animaux</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le transport d'une remorque d'animaux ne doit pas comporter plus de 3 bales de fourrage d'une taille standard.
<p style="text-align: center;">Récipients d'aérosols ou de liquides inflammables</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Un passager piéton est autorisé à transporter des produits d'hygiène courant dans ces bagages. ▪ La quantité nette totale de ces produits inflammables ne doit pas dépasser 2 kg ou 2 L maximum (exemple : 4 aérosols de 500 mL chacun). ▪ Ces articles incluent les produits tels que les fixatifs/laques pour cheveux, les parfums et les eaux de Cologne, fixateurs/vernis à ongles, etc.
<p style="text-align: center;">Produit de bricolage</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le véhicule privé à usage non commerciale peut transporter les marchandises dangereuses suivantes : <ul style="list-style-type: none"> - recharge à gaz d'un chalumeau ou autre : capacité 1 litre, - peinture : 10 litres,

Nota : la procédure de transport d'arme déclarée - validée par l'administration – est décrite pat l'article 130.42 de la division 130. La validation de cette procédure est réalisée par la mission sûreté des navires : ispsnavires@developpement-durable.gouv.fr



B8- LA CYBER CRIMINALITE

1- Le risque :

A l'image de la criminalité « réelle », les acteurs maritimes et portuaires interconnectés entre eux n'échappent pas à la menace cybernétique, à la mer comme à quai, de jour comme de nuit. Cette cyber-malveillance conçoit l'environnement numérique maritime ou portuaire comme : un moyen d'expression de ses propres revendications ou la recherche de profit ou de pouvoir, le lieu d'affrontement numérique avec un acteur maritime identifié. La cyber malveillance peut naturellement avoir des conséquences réelles affectant la sûreté et la sécurité maritime et portuaire. De fait, elle peut, notamment, se traduire par les modes d'action suivant :

- **l'atteinte à l'image de la compagnie du navire** (acte d'intelligence économique offensive),
- **le cyber espionnage commercial du navire** (10% des attaques mondiales) au travers de l'exploitation d'un fichier clients, pouvant prendre la forme de chantage,
- **le cyber sabotage du navire, engendrant** une perte de contrôle de la propulsion ou de la navigation.

Ainsi, les cyber criminels prennent pour cible les réseaux internet ou intranet, les systèmes de télégestion,... ayant recours à des techniques éprouvées d'hameçonnage (phishing) et de «Rançongiciel» (ransomware). Outre l'exploitation des données frauduleusement acquises ou leur revente, la cyber malveillance permet aux structures criminelles organisées d'obtenir les informations utiles à la commission ultérieure d'une infraction (acte terroriste, trafic illicite...).

2- Mesures d'hygiène à observer :

Pour se prémunir de ce type d'attaque, il convient d'appliquer des mesures d'hygiène de base en matière de gestion informatique. Le « Guide des bonnes pratiques de sécurité informatique à bord des navires » édités par l'Agence Nationale de Sécurité des Systèmes d'Information en octobre 2016 permet d'appliquer les mesures de base. Ce guide est disponible en ligne sur le site :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/vpn.e2.rie.gouv.fr/Surete-des-navires.html>.

3- Reporter une atteinte :

Toute atteinte à la cyber sécurité du navire et de la compagnie, peut être signalée à la gendarmerie maritime ([Fiche B12](#)) qui dispose d'un réseau d'enquêteurs et de correspondants nouvelles technologies spécialisés dans la cybercriminalité liée au milieu maritime et portuaire. Ces enquêteurs de la gendarmerie maritime peuvent travailler en étroite collaboration avec les services centraux spécialisés :

- **Police nationale** : l'Office central de lutte contre la criminalité liée aux technologies de l'information et de la communication (OCLCTIC) qui dépend de la Sous-direction de lutte contre la cybercriminalité (SDLC) : 01 47 44 97 55
- **Gendarmerie nationale** : le centre de lutte contre les criminalités numériques (C3N) du Service Central du Renseignement Criminel (SCRC) : cyber@gendarmerie.interieur.gouv.fr
- **Préfecture de police** : la Préfecture de police de Paris, de la Direction centrale du renseignement intérieur (DCRI) et ses équipes de la Brigade d'enquêtes sur les fraudes aux technologies de l'information (BEFTI) compétente uniquement pour Paris et petite couronne (75, 92, 93 et 94) : 01 40 79 67 50



B9- LA DETECTION DE SIGNAUX FAIBLES

1- Accroître la vigilance et le sens de l'observation :

Les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté peuvent être synthétisées de la manière suivante :

- Le recueil des renseignements de toutes natures sur le navire et son environnement,
- L'observation du site : prise de photos du navire, accès au navire et à la billetterie,
- La recherche de complicité interne à la compagnie et la rétribution d'informateurs,
- L'embauche de personnels appartenant à une organisation criminelle,
- La captation d'informations par la cybercriminalité,

2- Indicateurs de comportement atypique :

Il n'y a pas de profil type mais un certain nombre de signaux d'alerte peuvent aiguiller les membres d'équipage du navire à détecter les intentions d'une personne malveillante. Cette combinaison du comportement atypique repose sur 3 critères : la réponse physiologique (stress, angoisse, trouble), la réaction émotionnelle (peur, colère), le discernement (mise en place d'une tactique d'évitement du contrôle, de dissimulation d'objet). La mise en œuvre d'un acte de malveillance correspond à un enjeu pour la personne malveillante. L'œil humain est capable d'observer des réactions spécifiques au niveau d'un individu ou d'un groupe de personne. Dans un contexte bien établi, les indicateurs d'un comportement atypique potentiellement malveillant peuvent être les suivants :

- Nervosité,
- Questionnement sur l'organisation du navire,
- Propos ou action incohérente,
- Individu retrouvé dans un local interdit,
- Repérage par la prise de photos hors du cadre touristique,
- Refus de contrôles, refus d'être fouillée, fuit les contacts verbaux, cherche à se dissimuler, regard fuyant, importante quantité de bagages...
- Présentation de faux papiers, faux documents, faux rendez-vous,
- Usurpation de fonction et d'identité,
- Pression sur le personnel à la coupée,
- Incohérence entre le comportement de la personne et sa destination : le voyage s'inscrit dans la réalité et n'est pas un prétexte.

S'arrêter à des stéréotypes raciaux ou ethniques est une erreur fondamentale et une faute en matière de sûreté. Il convient que l'équipage du navire réalise une observation attentive et systématique du public. Cette observation et analyse méthodique doit se mettre en œuvre dès l'accueil du public lors de la vente de billet, lors d'échange avec les clients sur le voyage envisagé.

3- Reporter une atteinte :

Tout comportement inhabituel, anormal ou suspect doit être remonté vers la compagnie. Ces éléments croisés au niveau de la compagnie permettent d'engager si besoin une action auprès des services de police ou de gendarmerie ([fiche B12](#)).



B10- CONTROLE, PALPATION ET FOUILLE

1- Contrôle des effets personnels :

La fouille dans les affaires personnelles (sac, portefeuille, poche, etc.) d'une personne est assimilée à une perquisition. Seul un Officier de Police Judiciaire (OPJ) ou un gendarme peut fouiller dans les effets personnels d'une personne en cas de flagrant délit, de commission rogatoire ou d'enquête préliminaire. Un douanier peut effectuer la fouille lors de la recherche d'une fraude. Les agents de surveillance, de gardiennage ou de sûreté, y compris les agents agréés employés par des sociétés privées, peuvent inspecter visuellement les bagages à main, et avec le consentement de la personne, les fouiller. La fouille des effets personnels d'un salarié peut intervenir pour des raisons de sûreté collective (par exemple, risque d'attentat) ou liées à la recherche d'objets volés. Le salarié doit avoir été averti à l'avance et donné son accord. Il peut exiger la présence d'un témoin (par exemple, un représentant du personnel). Si le salarié refuse, l'employeur peut appeler un OPJ pour fouiller les affaires personnelles du salarié.

2- Fouille de véhicules :

La fouille doit être effectuée par un OPJ. Dans le cas de la prévention d'une atteinte grave à la sécurité, elle peut aussi être réalisée par un agent de police judiciaire sur ordre d'un OPJ. Cette fouille doit être faite en présence du propriétaire. La fouille d'un véhicule est possible dans les cas suivants :

- en cas de soupçons de crime ou délit flagrant commis par l'un des occupants,
- sur demande du Procureur de la République dans le cadre de recherches ou poursuites judiciaires,
- pour prévenir une atteinte grave à la sécurité des personnes et des biens. L'accord du conducteur est alors obligatoire. En cas de refus, le véhicule est immobilisé 30 minutes maximum en attendant l'instruction du Procureur de la République.

3 - Palpation :

La palpation de sécurité est une recherche extérieure, au-dessus des vêtements, d'objets dangereux pour la sécurité. En dehors de toute manifestation (sportive, culturelle, etc) et en cas de circonstances particulières liées à l'existence de menaces graves pour la sécurité publique (par exemple, en cas de menace terroriste), les agents de surveillance et de gardiennage d'entreprise agréés peuvent procéder, avec le consentement exprès de la personne, à des palpations de sécurité. Ces circonstances particulières sont constatées par un arrêté du préfet du département qui fixe la durée et détermine le lieu dans lesquels les contrôles peuvent être effectués. Si la personne accepte la palpation, celle-ci doit être faite par une personne de même sexe que la personne fouillée. Des agents du service d'ordre d'une manifestation de plus de 300 personnes, de surveillance et de gardiennage d'une entreprise agréés par l'État peuvent exercer la palpation sous contrôle d'un Officier de Police Judiciaire en cas de menaces pour la sécurité publique. La palpation doit être faite par une personne de même sexe.

4- Fouille corporelle :

La fouille à corps est une recherche sur le corps où souvent la personne peut être amenée à se déshabiller. Elle n'est possible que dans 3 cas : flagrant délit, enquête préliminaire, avec l'accord expresse de la personne, commission rogatoire. La fouille est pratiquée par un officier de police judiciaire (OPJ) du même sexe que la personne dans un local retiré et fermé. Si la personne refuse la fouille, l'OPJ doit prévenir le Procureur de la République ou le juge d'instruction. Lorsqu'une personne est soupçonnée de transporter ou dissimuler des stupéfiants à l'intérieur de son corps (vagin, rectum, etc.), la fouille est faite par un médecin dans les 3 heures de la demande. Par contre, un agent des douanes peut effectuer cet examen médical si la personne donne son accord. Sinon l'agent doit demander au juge qu'il désigne un médecin pour pratiquer l'examen. En cas de refus de la personne, une sanction d'1 an de prison et de 3 750 € d'amende est prévue.



B11- LE REPORT D'UN INCIDENT DE SURETE

INCIDENT DE SURETE

Compagnie :	Identité du rédacteur :
	Téléphone du rédacteur :

Cyber attaque :	Nature de l'attaque :
-----------------	-----------------------

1. Date :	
2. Description de l'incident ou de la menace	
----- ----- -----	
3. Date, heure et localisation (latitude / longitude) de l'incident ou de la menace	
----- ----- -----	
4. Mesures et procédures préconisées pour prévenir de genre d'incident	
----- ----- -----	
5. Autres informations complémentaires éventuelles	
----- ----- -----	
Visa	
Destinataires :	mdm.sds@developpement-durable.gouv.fr ispsnavires@developpement-durable.gouv.fr



B12- LA CHAÎNE D'ALERTE ET DE RENSEIGNEMENT

1- Points de contact :

Dès lors que l'équipage du navire suspecte un comportement particulier susceptible de compromettre la sûreté du navire, il informera l'agent de sûreté de la compagnie. Ce dernier informera le plus rapidement possible, le point de contact suivant :

INTERNATIONAL / NATIONAL / ZONE OUTREMER
CENTRE DE RENSEIGNEMENT DE LA GENDARMERIE MARITIME (CRENSGMAR)
Permanence téléphonique H24 : + 33 6 72 95 90 17 HO : + 33 1 30 86 34 54
Adresse mail : gmar+surete@gendarmerie.defense.gouv.fr

ZONE MANCHE / MER DU NORD
CORGMAR MANCHE MER DU NORD
Permanence téléphonique H24 : + 33 2 33 92 54 00
Adresse mail : corg.ggmarmmdn+surete@gendarmerie.defense.gouv.fr

ZONE ATLANTIQUE
CORMGAR ATLANTIQUE
Permanence téléphonique H24 : + 33 2 98 22 22 17 + 33 6 89 89 07 41
Adresse mail : corg.ggmaratlan+surete@gendarmerie.defense.gouv.fr

ZONE MEDITERRANEE
CORGMAR MÉDITERRANÉE
Permanence téléphonique H24 : + 33 4 22 43 71 65
Adresse mail : corg.ggmarmedi+surete@gendarmerie.defense.gouv.fr

2- Consignes en cas d'incident de sûreté imminent ou d'attaque

En mer ou lors d'une escale et lorsque le commandant a conclu qu'il s'agit d'un incident de sûreté imminent, il envoie un « A toutes les stations » « message d'urgence » sur le canal 16 ou tout autre moyen adapté. Un tel message de danger est retransmis en langage normalisé OMI sur le canal 16, précédé et suivi d'un message d'alerte ASN sur le canal 70. Ce message est précédé du signal « PAN PAN ». En mer ou lors d'une escale et lorsqu'une attaque a eu lieu et l'équipage et le navire sont en danger, et que la situation nécessite une assistance immédiate, un message de détresse est envoyé précédé du « MAYDAY » ou « SOS » en utilisant l'équipement radio le plus approprié. Le message de détresse devra aussi utiliser la station SMDSM via l'ASN sur le canal 70. Le commandant doit garder à l'esprit que l'envoi d'un tel message de détresse ne doit se faire que pour les cas de danger imminent au minimum.



B13- CONDITION DE LA LEGITIME DEFENSE

1- Objet de l'agression :

- L'objet de l'agression doit être une personne. Cependant, le code Pénal a également prévu que l'objet puisse être un bien. La victime n'est pas nécessairement l'auteur de la riposte et il n'existe aucune exigence de lien particulier entre la personne agressée et celle qui la défend.
- En revanche s'il suffit d'une atteinte à l'égard d'une personne, il devra s'agir d'un crime ou d'un délit à l'égard d'un bien (le juge devrait donc qualifier pénalement l'atteinte qui a pu être commise à l'égard du bien en question (Article 122-5 du Code pénal)).
- La victime peut être menacée dans sa vie ou dans son intégrité corporelle. La jurisprudence a pu mentionner plusieurs types d'atteintes : coups de poing, ou de couteau, étranglements, tirage de cheveux, etc. L'agression peut aussi consister en des menaces verbales ou intervenir à l'aide d'un objet particulier : un tournevis, un cutter... La jurisprudence a aussi envisagé le cas de l'atteinte à un véhicule (coups frappés) provoquant une frayeur légitime aux passagers.

2- Caractères de l'agression :

- **L'agression doit être réelle** : elle peut être matérialisée, certaine ou simplement objectivement vraisemblable et apparente, mais elle ne peut jamais être imaginaire.
- **L'agression doit être actuelle** : cette dernière condition est très importante car la réponse doit se faire à l'instant où la menace se réalise.
- **La riposte doit être nécessaire** : obligation d'agir pour mettre fin au danger qui s'exerce à l'encontre d'une personne ou d'un bien.
- **La riposte doit être proportionnée** : les moyens employés doivent être proportionnés à la gravité de l'infraction (Le juge dans son appréciation prendra en compte les moyens employés, mais aussi le résultat de ces moyens). Le juge a ainsi pu estimer une riposte proportionnée pour les cas suivants :
 - une riposte pour une personne qui, à main nue par une prise de close-combat, a fait face à un individu armé d'un couteau qui le menaçait, et lui a occasionné une infirmité permanente,
 - de désarmer son agresseur et, en cours de lutte, de faire feu à plusieurs reprises sur lui, alors que l'auteur de la défense pensait légitimement que sa vie était en danger,
 - pour l'agressé, de blesser gravement par le jet d'un gaz lacrymogène un individu qui l'avait blessé à l'aide d'une barre métallique ...



B14- IDENTIFICATION DU NAVIRE

Afin d'identifier un navire volé, plusieurs marques d'identités sont obligatoires. Ces marques distinctives sont les suivantes :

1- Numéro d'identification du navire :

Conformément au système de numéros de l'Organisation Maritime Internationale, il est attribué un numéro d'identification à chaque navire d'une **jauge brute supérieure ou égale à 300**. Le numéro d'identification du navire est inscrit sur les certificats et sur leur copie certifiée conforme délivrés en vertu du chapitre Ier du décret n° 84-810 modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires. Le numéro d'identification du navire est marqué :

- à l'extérieur : dans un endroit visible (à l'arrière du navire ou sur les deux côtés de la coque, au milieu du navire à bâbord et tribord, au-dessus de la ligne de charge maximale assignée, ou sur les deux côtés de la superstructure, à bâbord et tribord ou à l'avant de la superstructure ;
- à l'intérieur, dans un endroit facilement accessible (soit sur l'une des cloisons transversales d'extrémité des locaux de machines, soit sur l'une des écoutes ou dans le cas des navires-citernes : dans la chambre des pompes, dans le cas de navires dotés d'espaces rouliers : sur l'une des cloisons transversales d'extrémité des espaces rouliers).

2- Identité du navire :

En référence au code des transports, chaque navire porte un nom (Articles D5111-1 et D5111-2) et un indicatif d'appel (Article D5111-3) qui le distingue des autres bâtiments de mer. Ces marques extérieures sont identifiées de la manière suivante :

- Indicatif d'appel : la marque est peinte sur le dessus d'une superstructure, de telle manière qu'elle puisse être visible par un observateur aérien suivant une route parallèle à celle du navire et de même sens. Les lettres et les chiffres apposées ont les caractéristiques suivantes : couleur rouge sur fond blanc ; au moins 45 cm de hauteur de trait ; au moins 6 cm de largeur de trait.
- Nom du navire : tout navire armé en vue d'une expédition maritime porte son nom et celui de son port d'immatriculation à la poupe. De surcroît, tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 25 porte son nom à l'avant des deux bords. Les inscriptions sont : peintes dans une couleur contrastée ; marquées en relief, gravée ou poinçonnée, ou apposée par toute autre méthode équivalente. Les lettres apposées ont au moins : 0,08 m de hauteur de trait, 0,02 de largeur de trait.

3- Marques extérieures : le pavillon national

Conformément au droit de la mer et aux dispositions du Décret du 19 août 1929 modifié *portant réglementation de la police du pavillon des navires de commerce, de pêche et de plaisance*, le capitaine du navire est tenu d'arborer le pavillon national :

- Dans les ports et rades : les dimanches, jours fériés et fêtes légales ; dans toutes les circonstances intéressant notamment la police des eaux et rades et la police de la navigation maritime dans lesquelles l'ordre leur en sera donné par : (1) les Préfets maritimes ou commandants de la Marine dans les ports militaires, (2) par l'Administrateur des affaires maritimes dans les ports de commerce, (3) par les Consuls de France en pays étrangers.
- A la mer : A l'entrée ou à la sortie d'un port ; sur toute réquisition d'un bâtiment de guerre français ou étranger.

C- LE DOSSIER OBJECTIF

C1- Définition :

Le dossier objectif vise d'une part à préparer les forces de sécurité et d'interventions à une reprise du navire et d'autre part à mettre en liaison les différents points de contacts afin de renforcer la sûreté du navire. Ce document est partagé entre la compagnie et les ministères chargés de la mer, de la défense et de l'intérieur. Ce document est protégé et comporte un volet exercice permettant de sensibiliser l'équipage et la compagnie.

C2- Mise en œuvre de ce dossier :

Une compagnie maritime non certifiée en matière ISPS et transportant des passagers peut demander au ministre chargé de la mer la mise en place d'un dossier objectif pour le navire qu'elle exploite. La compagnie prend alors l'attache de la mission sûreté des navires (ispsnavires@developpement-durable.gouv.fr).

Dès lors que le dossier est conforme, il est approuvé par le ministre chargé de la mer en référence à l'article A130-36 para 8 du Décret 84-810 version consolidé.

Cette démarche est hors du champ de toute certification et s'organise autour d'une démarche totalement volontaire de l'armateur afin d'élever sensiblement le niveau de sûreté de son navire. Cette action permet de répondre fortement à l'objectif de partage de l'information et de relais de toutes informations vers les autorités traitant d'une menace contre le navire.

Cette démarche s'inscrit dans une démarche intermédiaire entre la certification ISPS et la mise en place de bonnes pratiques de gestion de la sûreté par la compagnie.

D- LA CERTIFICATION ISPS VOLONTAIRE DU NAVIRE

L'armateur d'un navire battant pavillon français n'entrant pas dans le champ d'application peut soumettre à l'approbation du ministre chargé de la mer un plan de sûreté navire. La compagnie prend alors l'attache de la mission sûreté des navires : ispsnavires@developpement-durable.gouv.fr.

Les conditions de délivrance d'un certificat national de sûreté sont décrites par l'article A130.38 de la division 130 en référence au Décret 84-810 relatif à la sauvegarde de la vie en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires.



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

Edition mars 2017

DGITM / Direction des Affaires Maritimes