



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## terrorisme

Question écrite n° 41558

### Texte de la question

M. Jean Tiberi demande à Mme la ministre de la défense de lui rappeler les principales mesures de sécurité maritime prises vis-à-vis des tankers, des cargos ou des porte-conteneurs susceptibles de faire l'objet d'attaques terroristes. - Question transmise à M. le Premier ministre.

### Texte de la réponse

A la suite des événements de septembre 2001, l'Organisation maritime internationale a lancé un chantier relatif à la sûreté maritime et portuaire qui a abouti en décembre 2002 à l'adoption d'un dispositif de sûreté, dit ISPS (International Ship and Port Facilities Security). Ce dispositif s'applique aux navires de toutes catégories, effectuant des trajets internationaux de passagers, ou de marchandises lorsqu'ils ont une jauge supérieure à 500, et aux installations portuaires les recevant. Schématiquement, ce dispositif prévoit, pour chaque navire et chaque installation portuaire concernée, une évaluation de sûreté conduisant à l'élaboration d'un plan de sûreté approuvé par l'État. Pour les navires, un certificat international de sûreté est de plus délivré. Il prévoit aussi la désignation d'agents de sûreté au sein de la compagnie d'armement maritime, à bord du navire et enfin dans chaque installation portuaire. Les Etats ont un rôle permanent dans le dispositif : ils doivent fixer le niveau de sûreté, d'une part, concernant les navires du pavillon en fonction du lieu où ils sont exploités, d'autre part, concernant les installations portuaires du territoire. Ils doivent veiller à la mise à jour des évaluations de sûreté des installations portuaires et des navires, à la formation et à l'entraînement de leurs agents de sûreté, au contrôle continu des mesures prises et de leur application. Chaque navire devra être muni d'un système d'alerte de sûreté destiné à prévenir les autorités de son pavillon en cas d'agression terroriste. Les Etats doivent aussi être en mesure de donner des conseils aux navires dans leur mer territoriale. En France, le CROSS Gris Nez est désigné pour recevoir les alertes de sûreté émis par les navires français. En outre, chaque CROSS a mission de diffuser des informations et des conseils aux navires présents dans nos eaux territoriales. Les Etats ont enfin à effectuer le contrôle des navires arrivant dans leur port, au vu de renseignements de sûreté fournis avant l'escale et portant sur les dix escales précédentes. Les « sanctions » à l'égard des navires jugés non conformes en matière de sûreté peuvent aller de leur retenue au port à l'interdiction d'accéder au port ou l'expulsion du port. Cette dernière disposition peut avoir des effets extrêmement graves, au travers du boycott, de la part des navires, de ports qui ne seraient pas aux normes, pour ne pas être refusés par un port suivant. La mise en application au 1er juillet 2004 du dispositif a entraîné dans toute la communauté maritime et portuaire mondiale un travail de mise aux normes d'une ampleur exceptionnelle. Cent quatre-vingt-huit navires battant pavillon français sont soumis au dispositif ISPS. Les travaux conduits pour les navires ont abouti au 30 juin 2004 à l'attribution de 162 certificats de sûreté. Les quelques navires non certifiés le seront prochainement après instruction des documents d'ores et déjà déposés, ou à déposer, par leurs armements. Il faut préciser enfin qu'un règlement européen 725/2004 est venu compléter et élargir le dispositif OM à échéance variable dans les années prochaines, suivant les diverses dispositions du texte.

### Données clés

**Auteur :** [M. Jean Tiberi](#)

**Circonscription :** Paris (2<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 41558

**Rubrique :** Ordre public

**Ministère interrogé :** défense

**Ministère attributaire :** Premier ministre

Date(s) clé(e)s

**Question publiée le :** 15 juin 2004, page 4361

**Réponse publiée le :** 20 juillet 2004, page 5485