



La communication électronique obligatoire de données entre navires et ports, peut-on redouter la recrudescence de la menace cyber ?

Le 8 avril 2019, est entrée en vigueur la nouvelle réglementation de l'OMI, rendant obligatoires pour les États signataires de la Convention FAL du 9 avril 1965, les échanges d'informations entre navires et autorités portuaires par voie électronique. Cette nouvelle réglementation qui faisait partie d'un ensemble d'amendements apportés à l'annexe révisée de la Convention FAL, adoptée en 2016, impose aux armateurs et autorités portuaires, l'obligation d'assurer par voie électronique les échanges d'informations entre les navires et leurs ports de destination ou d'escale.

Les États parties à la convention FAL avaient un délai de trois ans, à compter de l'adoption des amendements susvisés, pour mettre en place des systèmes devant leur permettre de se conformer à la nouvelle norme. L'annexe révisée est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2018 conformément à la procédure d'acceptation tacite. Sa prise d'effet était subordonnée à l'expiration d'une période transitoire de 12 mois incluse dans le délai global de trois ans, pour rendre effective la mise en place des systèmes devant faciliter les échanges par voie électronique. Le 8 avril 2019 a marqué définitivement la fin du délai accordé aux États et le début de la prise d'effet de la nouvelle norme.

Pour rappel, la convention FAL prévoit des mesures destinées aux autorités portuaires des États membres pour gérer l'arrivée, le séjour et le départ des ports des navires avec les personnes et les marchandises à bord. Elle a pour objectif de faciliter les transports maritimes en réduisant l'utilisation des papiers dans les formalités, en simplifiant celles-ci, les documents requis et les procédures liées à l'arrivée, au séjour et au départ des navires effectuant des voyages internationaux. Ce faisant, la Convention FAL vise à supprimer des obstacles administratifs pour permettre aux navires d'accéder plus rapidement aux ports. Des procédures administratives lourdes et très lentes ont en effet des conséquences négatives sur la rentabilité du commerce maritime et des impacts néfastes sur l'efficacité des ports et même sur leur sécurité dans la mesure où ces procédures peuvent conduire au phénomène de congestion qui constitue un réel danger pour les ports. L'exigence, dans chaque port, d'une infrastructure facilitant les échanges entre navires et autorités portuaires, est un gage pour accroître les exportations et importations, réduire des frais de transports et stimuler corrélativement le commerce maritime.

Cette nouvelle norme de l'OMI vise donc à optimiser l'industrie des transports maritimes. Elle porte sur une série de formalités de déclaration : la déclaration générale, la cargaison, l'équipage et les effets des membres de l'équipage, les marchandises dangereuses, l'état de santé de l'ensemble des personnes et leurs provisions à bord.

L'OMI avait préconisé dans la convention FAL, la mise en place d'un guichet unique à travers lequel les informations devraient être échangées. Cette volonté a été réaffirmée au moment de l'adoption de la nouvelle norme FAL.

Les initiatives européennes visant à l'application effective de la convention FAL modifiée

L'établissement d'un guichet unique avait été envisagé en droit européen, conformément à la Convention FAL, par la directive 2010/65 du 20 octobre 2010. Celle-ci imposait en effet aux États membres d'accepter que les obligations de déclaration applicables aux navires à l'entrée et à la sortie des ports de l'Union, soient accomplies sous forme électronique et d'assurer leur transmission au moyen d'un guichet unique afin de faciliter et d'accélérer le transport maritime (art.5). Au lendemain de l'entrée en vigueur de la nouvelle norme FAL rendant obligatoire la communication d'informations entre navires et autorités portuaires par voie électronique, le règlement 2019/1239 du 20 juin 2019 abrogeant la directive 2010/65/UE vient rendre effectif le système de guichet unique.

Ce guichet unique constitue à la fois un cadre juridique et technique relatif à la transmission électronique des informations objet des obligations de déclaration, et sert de point de contact des guichets uniques maritimes nationaux. Le règlement réaffirme l'obligation pour chaque État, à l'exception de ceux ne disposant pas de ports maritimes, d'établir un guichet unique maritime national par le biais duquel les informations nécessaires à l'accomplissement des obligations de déclaration sont fournies.

Peut-on redouter la recrudescence de la menace cyber ?

La nouvelle norme FAL pose une question cruciale en matière de cyber sécurité. Si le guichet unique maritime doit devenir une exigence imposée au niveau mondial, les ports et armateurs disposent-ils de moyens suffisants pour faire face à la menace cyber qui pèse sur eux du fait des liaisons de communication supplémentaires imposées par la nouvelle norme? L'OMI pourrait-elle mettre en place des mesures de cyber sécurité pour permettre aux armateurs et autorités portuaires des États parties à la Convention FAL de se protéger ?

L'enjeu est énorme, dans la mesure où très peu d'armateurs et ports disposent de systèmes de sécurité infaillibles. Les différentes attaques cyber connues durant les cinq dernières années l'ont montré. Le scénario du *Shen attack*¹ a montré l'extrême vulnérabilité des ports à travers l'interface navires-ports.

Quelles que soient les mesures que L'OMI pourrait mettre en place, les meilleures protections devraient émaner de chacun des acteurs concernés, autorités portuaires et armateurs. Or, les ports n'auront pas tous les moyens de se doter des meilleurs systèmes sécurité anti-cyber attaques. Le défi est alors important...

ADAM ASSURANCES –33, Allées de Chartres–33000 Bordeaux

www.adam-assu-mar.com

Le **Lab** – Recherches et innovations en assurances maritimes et transport

En partenariat avec le Centre de droit maritime et océanique, Nantes et le Centre de recherche et de documentation européennes et internationales, Bordeaux

Patrice A. EDORH-KOMAHE

pedorh-komahe@adam-assu-mar.com

Publié, le 10 juil. 2020.

¹ **Le Lab Adam**, « Les menaces cyber dans le secteur maritime: a-t-on déjà envisagé tous les scénarios ? », <https://adamassur.hypotheses.org/2768>.