



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Fiche
d'information**

**DGITM/DST/PTF/
PTF5**

**Ordonnance n° 2021-373 du 31 mars 2021
relative à la sûreté portuaire**

14 février 2022

Destinataires

Les préfetures et, par leur intermédiaire, les services locaux de l'État concernés par les enjeux de sûreté portuaire. Les autorités portuaires.

Objectif

Cette fiche est destinée à présenter les principales novations juridiques de l'ordonnance n° 2021-373 du 31 mars 2021 relative à la sûreté portuaire, entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2022.

Cette ordonnance est issue des retours d'expérience de la trentaine d'inspections menées par la Commission européenne depuis l'entrée en vigueur de la réglementation européenne et de la cinquantaine d'audits nationaux de sûreté portuaire réalisés annuellement. Des inspections et audits qui ont permis de mettre en lumière des besoins de clarification du code des transports, notamment en ce qui concerne les différents types de contrôles de sûreté réalisables dans les différentes zones des ports et des installations portuaires.

Suppression du concept de ZPS – [nouvel article L. 5332-6 du code des transports]

Le nouvel article L. 5332-6 du code des transports supprime le concept de « zone portuaire de sûreté » (ZPS) – définie comme le port dans ses limites administratives et les zones terrestres intéressant la sûreté portuaire - au profit de celui de « limites portuaires de sûreté » (LPS).

Cette suppression, déjà introduite au niveau réglementaire suite à des non-conformités relevées par la Commission européenne, a le mérite de simplifier les limites en matière de sûreté portuaire.

Les LPS ne couvriront pas nécessairement l'ensemble des limites administratives du port, pourront être discontinues et pourront inclure les zones de mouillage situées en dehors des limites administratives du port. Elles devront nécessairement inclure toutes les installations portuaires. Cet article sera précisé par voie réglementaire.

Cet article confirme que les LPS constituent un produit de sortie (et non plus d'entrée) de l'évaluation de sûreté d'un port.

Dès à présent, il n'est plus nécessaire de prendre des arrêtés préfectoraux arrêtant les ZPS et est recommandé d'abroger ceux existants par des arrêtés préfectoraux portant identification des LPS.

Clarification de la définition des types de contrôles de sûreté réalisables dans les différentes zones des ports et des installations portuaires – [nouveaux articles L. 5332-11 à L. 5332-16]

Il s'agit là d'un enjeu essentiel pour l'efficacité du système national de sûreté portuaire sur le terrain.

Le nouvel article L. 5332-11 du code des transports décrit les trois types de contrôles de sûreté :

1° Le contrôle d'accès, incluant un panneau indiquant l'interdiction d'accès, ou une vérification des titres permettant d'accéder aux lieux en question.

2° L'inspection-filtrage, incluant l'inspection visuelle, le recours à des moyens techniques et, dans certains cas, à une fouille de sûreté et/ou une palpation de sûreté.

3° La surveillance, incluant les rondes, la surveillance par vidéoprotection, etc.

Ce nouvel article précise en outre les lieux où peuvent être réalisés les contrôles de sûreté.

1°) Dans les ports, à l'heure actuelle, hors des installations portuaires, la seule mesure réglementaire possible est de créer une ZAR. Le concept de zone non librement accessible au public (ZNLAP) explicité dans l'arrêté du 22 avril 2008 définissant les modalités d'établissement des évaluations et des plans de sûreté portuaires et des installations portuaires est réservé aux installations portuaires. Il s'agit donc de permettre à l'ESP de conclure à la nécessité de prendre des mesures de sûreté (contrôle d'accès ou inspection-filtrage unique via le recours à de l'inspection visuelle) dans la partie des LPS hors des installations portuaires ; mesures de sûreté qui seront explicitées dans le PSP.

2°) Dans les installations portuaires en fonction des types de trafic accueillis.

3°) A bord des navires présents dans les LPS (cf. article L. 5332-16 du code des transports qui vient préciser les modalités).

Le nouvel article L. 5332-12 du code des transports prévoit la suppression de l'interdiction de pénétrer à l'intérieur des véhicules car cette disposition fait obstacle à la réalisation de fouille de véhicules.

Le nouvel article L. 5332-15 du code des transports précise la notion de « visite de sûreté en ZAR ».

Cet article pose le principe de la visite de sûreté en ZAR qui vise à s'assurer du respect de l'absence de faille de sûreté nonobstant les deux contrôles de sûreté préalables, notamment en impliquant le recours à une palpation de sûreté des personnes ou à une fouille de sûreté des véhicules, unités de transport intermodales, marchandises, bagages, colis et autres biens.

Le nouvel article L. 5332-16 du code des transports concernant les visites de sûreté des navires vise à lever des ambiguïtés avec d'autres articles (notamment 78-2-2 III bis du code de procédure pénale et l'article L. 5211-3-1 du code des transports) en permettant la réalisation de visites de sûreté des navires qui se trouvent au sein des LPS (y compris à quai), impliquant le recours à des fouilles et/ou palpations de sûreté, réalisées par les seuls OPJ et agents des douanes.

Amélioration de l'efficacité de la palette des sanctions administratives constituée d'amendes, d'astreinte, et de la sanction ultime constituée par la suspension de l'exploitation des installations portuaires – [nouvel article L. 5336-1-3 du code des transports]

Le nouvel article L. 5336-1-3 du code des transports introduit une graduation plus pertinente des sanctions administratives.

Le dispositif de sanction administrative reposait uniquement sur la possibilité pour le préfet d'ordonner une amende administrative (7 500 € maximum) et une astreinte journalière (750 € maximum) et de suspendre l'exploitation des installations portuaires.

Le dispositif est étoffé par les sanctions suivantes inspirées de celles applicables aux installations classées pour la protection de l'environnement (« ICPE »), à savoir la possibilité de :

- consigner une somme d'argent entre les mains d'un comptable public ;
- faire exécuter d'office des travaux avec la somme d'argent consignée.

Renforcement des peines encourues à la suite d'une intrusion dans une zone d'accès restreint ainsi que possibilité de sanctionner une intrusion dans une installation portuaire hors d'une ZAR – [article L. 5336-10 et nouvel article L. 5336-10-1 du code des transports]

La nouvelle rédaction de l'article L. 5336-10 du code des transports maintient la peine d'emprisonnement à 6 mois maximum pour une intrusion en ZAR sans autorisation mais porte de **3 500 à 7 500 € la peine d'amende.**

Le nouvel article L. 5336-10-1 du code des transports introduit une **sanction pour les intrusions dans une installation portuaire sans autorisation afin de traiter le cas des intrusions dans une installation portuaire sans ZAR** car, jusqu'à présent, seule l'intrusion non autorisée en ZAR était sanctionnée (6 mois de prison maximum).

Il est prévu une peine délictuelle afin de permettre la garde à vue des intéressés.

Au demeurant, tant pour cet article que pour le précédent, aucune peine complémentaire spécifique n'est proposée compte tenu qu'en application des articles 131-3 et 131-6 du code pénal, sont encourues, outre la peine d'emprisonnement et la peine d'amende prévues à ces deux nouveaux articles, les peines suivantes, sans qu'il ne soit nécessaire de le prévoir expressément :

- la confiscation de la chose qui a servi ou était destinée à commettre l'infraction (par exemple, le véhicule ayant servi à entrer dans la zone non autorisée) ;
- l'interdiction pour une durée de cinq ans au plus d'exercer une activité professionnelle ou sociale dès lors que les facilités que procure cette activité ont été sciemment utilisées pour préparer ou commettre l'infraction (par exemple, si la personne a usé de sa fonction pour s'introduire dans une zone non autorisée) ;
- l'interdiction, pour une durée de trois ans au plus, de paraître dans certains lieux ou catégories de lieux déterminés par la juridiction et dans lesquels l'infraction a été commise (par exemple, la zone autour des limites portuaires de sûreté ou de la ZAR) ;
- l'interdiction de détenir ou de porter, pour une durée de cinq ans au plus, une arme soumise à autorisation ;
- la peine de travail d'intérêt général, prononcée à la place de l'emprisonnement, pour une durée de 20 à 400 heures ;
- la peine de jours-amendes : cette peine consiste pour le condamné à verser une somme dont le montant global résulte de la fixation d'une contribution quotidienne pendant un certain nombre de jours (par exemple 30 € pendant 30 jours). En cas de défaut total ou partiel de paiement, le condamné sera incarcéré pour une durée correspondant au nombre de jours-amendes impayés. Cette peine est alternative à la peine d'amende : les peines d'amende et de jour-amende ne peuvent être prononcées cumulativement.