

A S S E M B L É E   N A T I O N A L E

X I V <sup>e</sup>   L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Commission de la défense nationale et des forces armées

— Examen pour avis du projet de loi relatif aux activités  
privées de protection des navires (n° 1674) (M. Nicolas Bays,  
rapporteur pour avis)..... 2

Mardi

8 avril 2014

Séance de 14 heures

Compte rendu n° 38

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

**Présidence**  
**de Mme Patricia Adam,**  
*présidente*



*La séance est ouverte à quatorze heures.*

*La commission examine pour avis, sur le rapport de M. Nicolas Bays, le projet de loi relatif aux activités privées de protection des navires (n° 1674).*

**Mme la présidente Patricia Adam.** Je rappelle qu'au cours de la précédente législature, la question des activités privées de protection des navires avait été abordée au travers de rapports d'information de notre commission : celui de Christian Ménard, en novembre 2010 ; puis celui de Christian Ménard et Jean-Claude Viollet, en février 2012. Le présent texte est particulièrement attendu par les armateurs et les sociétés de sécurité intéressées.

**M. Nicolas Bays, rapporteur pour avis.** La commission de la Défense s'est saisie pour avis du projet de loi relatif aux activités privées de protection des navires, déposé par le Gouvernement le 3 janvier dernier.

Répondant à une demande forte et légitime de la part des armateurs, dont la préoccupation première est la protection des personnes et des biens embarqués, le texte autorise et encadre les activités privées de protection des navires battant pavillon français dans les zones à risques particulièrement aigus.

La menace principale à laquelle sont confrontés les navires reste la piraterie et le brigandage maritimes. Certes, d'après les dernières données du Bureau maritime international, « seuls » 264 actes de piraterie ont été recensés en 2013, soit le plus petit nombre d'incidents enregistrés depuis 2007. Il convient de s'en réjouir, mais il ne faudrait pas en déduire qu'un relâchement de l'effort est possible, alors que 90 % du transport de marchandises au niveau mondial s'opère par la voie maritime, qui constitue à ce titre la colonne vertébrale de l'économie globalisée.

Il importe également de relativiser ces « bonnes » statistiques dans la mesure où, reposant sur un système déclaratif, elles ne fournissent qu'une image imparfaite de la réalité du phénomène.

En outre, si une diminution s'observe sur une période donnée, sur l'ensemble du globe, elle ne doit pas masquer les réalités régionales. La piraterie est fluctuante et mobile. Si l'on enregistre une baisse du nombre d'attaques dans certaines zones – la Corne de l'Afrique par exemple –, le phénomène peut parallèlement s'amplifier dans d'autres régions, comme on le constate actuellement dans le golfe de Guinée. Aujourd'hui, les principales zones dangereuses sont, en plus de celles déjà citées, les zones situées à proximité de passages étroits : Panama, Suez, Bab El Mandeb et, surtout, le détroit de Malacca entre l'Indonésie et la Malaisie.

En tout état de cause, une telle décroissance ne doit pas non plus occulter les tendances de long terme. La piraterie est une activité humaine aussi ancienne que la navigation elle-même et demeure une menace majeure pour la sécurité des équipages, la liberté des mers, le commerce international et la sécurité des approvisionnements.

Les conséquences humaines et économiques de cette activité criminelle sont considérables. En moyenne, entre 300 et 500 marins sont affectés chaque année par des actes

de piraterie qui se traduisent par la mort de cinq à 25 membres d'équipage. Les conséquences économiques sont, quant à elles, évaluées entre sept et 12 milliards de dollars par an pour les armateurs.

Les navires français sont principalement menacés dans deux zones : le nord-ouest de l'océan Indien, où le but des attaques est la capture du navire et de l'équipage afin d'obtenir le versement de rançons ; le golfe de Guinée où les attaques, souvent plus violentes, visent avant tout à extorquer les produits ou les biens transportés à bord – hydrocarbures, objets de valeur, etc. – dans le but de les revendre.

La protection des navires français est une mission dont la marine nationale s'acquitte depuis fort longtemps. Au printemps 1794, l'amiral Villaret de Joyeuse avait ainsi engagé ses forces lors des « combats de Prairial » pour permettre l'entrée, à Brest, d'un convoi de blé.

Une telle mission reste plus que jamais d'actualité. Ainsi, la marine française participe activement, depuis décembre 2008, à l'opération « Atalante », menée sous l'égide de l'Union européenne. La présence des marines nationales de plusieurs États dans le golfe d'Aden et au large des côtes somaliennes a ainsi permis une diminution substantielle du nombre d'actes de piraterie dans cette zone, et l'action de ces forces doit être saluée. Je rappelle également que, sur la même zone géographique, la France participe à la force multinationale 151 de l'OTAN.

En outre, depuis 2009 la marine nationale offre, sous certaines conditions, la possibilité aux navires français évoluant dans des zones dangereuses de recourir à des équipes de protection embarquées (EPE), dont la formation est assurée par la force des fusiliers marins et commandos.

Le taux moyen de satisfaction des demandes d'EPE s'élève à environ 70 %, une trentaine de demandes étant formulées chaque année. En effet, les délais de mise en place d'une EPE sont soumis à de fortes contraintes logistiques et diplomatiques ; ils se révèlent donc parfois difficilement compatibles avec les impératifs économiques et commerciaux de l'armateur. Il est par ailleurs utile de préciser que les besoins réels des armateurs sont en réalité sous-estimés dans la mesure où ceux-ci, conscients de la complexité de la procédure et des effectifs limités pouvant être mis à disposition, minimisent leurs demandes.

En somme, toute une partie de la flotte française demeure privée d'une protection adaptée alors qu'elle souhaiterait y avoir recours, tandis qu'armateurs et équipages se voient contraints « d'accepter le risque ». On ne saurait évidemment se satisfaire d'un tel état de fait dans la mesure où sont en jeu des vies humaines et, secondairement, la protection des biens. Puisque la marine nationale n'est pas en mesure de répondre à l'ensemble des besoins, l'autorisation de recourir à des gardes privés armés est nécessaire, à condition d'être strictement encadrée.

Tel est l'objet du présent texte, qui vise à compléter l'arsenal juridique et opérationnel français de lutte contre les menaces extérieures susceptibles d'affecter les navires. Cette expression globalisante recouvre bien entendu la piraterie maritime, mais pas uniquement. Les navires français peuvent, par exemple, également être victimes d'opérations violentes menées à des fins non lucratives, telles les actions à visée terroriste.

Le projet de loi poursuit deux objectifs principaux : il doit non seulement garantir la sécurité des navires français confrontés à des menaces d'attaque dans les zones de navigation présentant des risques d'insécurité élevés, mais également permettre de renforcer la compétitivité du pavillon français, en favorisant l'émergence et le développement d'entreprises nationales dans un domaine investi de longue date par de nombreux autres pays, notamment anglo-saxons.

Il est difficile de déterminer les causes qui conduisent un armateur à quitter un registre puisqu'aucun motif n'est exigé pour le dépavillonnement. On peut toutefois relever que 34 navires ont été retirés des registres français en 2012 et que, cette même année, 17 navires précédemment immatriculés sur les registres néerlandais ont dépavillonné au motif que la présence de gardes privés armés était prohibée. Aussi, l'impossibilité juridique de recourir à des équipes privées de protection n'est sans doute pas étrangère au fait que 40 % des navires contrôlés par des entreprises françaises naviguent sous pavillon étranger.

Pour ne s'en tenir qu'à l'Union européenne, je rappelle que l'Allemagne, la Belgique, Chypre, le Danemark, la Grèce, l'Espagne, l'Italie, le Luxembourg, la Pologne, la Suède et le Royaume-Uni autorisent le recours à de tels services.

Je tiens à l'affirmer avec force : il ne s'agit en aucun cas d'abdiquer un élément de souveraineté au profit du secteur privé. Il ne s'agit pas davantage d'un « ballon d'essai » prélude à une privatisation rampante des missions dévolues à nos forces armées. En effet, la marine n'envisage nullement de réduire son effort et continuera de mettre ses EPE à la disposition des armateurs. L'offre privée ne se substituera donc pas à l'offre publique ; elle viendra utilement la compléter. Il s'agit simplement de répondre à une préoccupation légitime des armateurs et des équipages : assurer une protection effective et efficace des personnes et des biens, alors que la marine nationale ne peut, seule, honorer pleinement une telle mission.

Il importe d'être à la fois pragmatique et vigilant. Le texte apporte une réponse cohérente et équilibrée à ces questions en les entourant de toutes les garanties nécessaires. D'une part, il prévoit que cette nouvelle activité sera strictement circonscrite à un nombre limité de cas spécifiques. D'autre part, il encadre celle-ci de manière particulièrement rigoureuse avec un système complet de certification, d'autorisation et d'agrément *ex ante*, auquel s'ajoute un régime de contrôles *ex post*.

Notre commission s'était déjà prononcée sur cette question en février 2012, à la faveur de l'examen du rapport de nos anciens collègues Christian Ménard et Jean-Claude Viollet, relatif aux sociétés militaires privées. Ceux-ci considéraient que « *notre pays est désormais prêt à autoriser l'embarquement de personnels privés armés à bord des navires commerciaux traversant des zones dangereuses* », et recommandaient en conséquence d'« *ouvrir le secteur dans le cadre de la protection contre les actes de piraterie* ». Le présent texte traduit cette recommandation, qui avait recueilli un avis favorable de notre commission.

J'en viens maintenant aux principales dispositions du projet de loi.

L'article 1<sup>er</sup> définit, autorise et encadre « *l'activité consistant, à la demande d'un armateur, à protéger, contre les menaces extérieures, des navires battant pavillon français ainsi que l'équipage, les passagers et les biens embarqués à bord de ces navires* ». L'alinéa 2 du même article précise que la présence de gardes privés armés ne sera autorisée qu'à bord du navire qu'il s'agit de protéger. Est ainsi prohibée la constitution d'escortes telles qu'elles sont

proposées par certaines sociétés anglo-saxonnes qui « recyclent » d'anciens bâtiments de guerre et les font immatriculer sous registre civil.

L'article 18 procède à un triple encadrement de cette activité en précisant qu'elle sera limitée : aux eaux internationales, c'est-à-dire au-delà de la mer territoriale des États – soit 12 milles marins – ; à certaines zones particulièrement dangereuses, définies par décret ; et au bénéfice de certains types de navires seulement, à savoir les bâtiments les plus vulnérables du fait de leur vitesse réduite, de la hauteur de leur franc-bord ou de leur faible manœuvrabilité. Par exemple, les pétroliers à pleine charge, les câbliers, les navires de pêche ou les bâtiments de recherche sismique représentent des cibles de choix pour les pirates.

En ce qui concerne le zonage géographique, il conviendra de faire preuve de souplesse et de réactivité, tant les menaces sont mobiles. Par conséquent, il serait sans doute souhaitable que le futur décret ne définisse pas de manière trop stricte les zones à risque. Il pourrait ainsi être envisagé de prolonger le périmètre des zones dangereuses connues à une étendue couvrant l'équivalent d'un, deux ou trois jours de navigation supplémentaires. Cela permettrait d'assurer la protection des navires pendant encore quelques milles après la sortie de la zone à risques, afin de s'assurer que toute menace est effectivement écartée. Un tel prolongement aurait la vertu de limiter les « effets de bord » inhérents à un zonage trop strict.

Concernant les navires susceptibles d'embarquer des gardes privés, il faudra, là-aussi, que le décret définisse un champ relativement large. Notamment, au-delà des navires « traditionnels » précédemment évoqués, il conviendrait sans doute que les navires relevant de l'activité de grande plaisance soient éligibles au dispositif. La référence à l'activité commerciale menée pourrait permettre de couvrir toutes les catégories de bâtiments pertinentes.

Le titre II comporte les dispositions relatives à l'encadrement de l'activité de protection privée. Les entreprises souhaitant exercer une telle activité devront préalablement obtenir une autorisation administrative délivrée par le Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS), établissement public placé sous tutelle du ministère de l'Intérieur et chargé de l'agrément, du contrôle et du conseil des professions de sécurité privées : surveillance, gardiennage, transport de fonds, protection physique des personnes.

De plus, les dirigeants, gérants et associés de telles entreprises devront recevoir un agrément délivré par le CNAPS. L'article 11 précise que l'obtention d'un tel agrément sera conditionnée au respect d'un certain nombre d'obligations et d'interdictions. Les personnes concernées devront ainsi être de nationalité française ou européenne ; ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation inscrite au bulletin n° 2 du casier judiciaire ; ou encore justifier des aptitudes professionnelles adéquates. Le même article permet au représentant de l'État dans le département de retirer l'agrément en cas de nécessité tenant à l'ordre public.

L'article 12 soumet les agents employés par ces sociétés à des dispositions identiques, exception faite de la condition de nationalité : une entreprise française pourra donc employer des agents de toutes nationalités, et pas uniquement des personnels français ou ressortissant de l'Union européenne. Ils devront tous être titulaires d'une carte professionnelle délivrée par le CNAPS.

Au total, l'ensemble de ces dispositions visent à s'assurer que les dirigeants et agents de ces entreprises sont irréprochables, et attestent du degré de professionnalisme, d'honorabilité et de probité nécessaire à l'exercice d'une activité particulièrement sensible.

Le titre III regroupe les articles 18 à 30 et a trait aux modalités concrètes d'exercice de cette activité. Outre l'article 18 relatif au zonage et aux catégories de navires, les principales dispositions concernent la détention et l'usage d'armes par les agents embarqués.

L'usage de la force sera strictement limité et rigoureusement encadré. En application de l'article 21, les agents ne seront susceptibles de faire usage de leurs armes qu'en cas de légitime défense ou de nécessité, en application du régime prévu par les articles 122-5 à 122-7 du code pénal. Le cas échéant, un agent ne sera alors pas tenu pénalement responsable en cas d'usage de son arme, pourvu que celui-ci soit nécessaire et proportionné à la gravité de la menace.

Les entreprises, le chef des agents embarqués et le capitaine du navire devront par ailleurs tenir des registres permettant de retracer en détail l'ensemble des opérations relatives à l'activité de protection. Au reste, dans l'hypothèse où un incident aura entraîné l'usage de la force, le capitaine sera tenu de rédiger un rapport de mer transmis au représentant de l'État en mer compétent.

En complément des vérifications *a priori* précédemment évoquées, le projet de loi prévoit un système complet de contrôles *a posteriori*. Tel est l'objet du titre IV du texte. Des contrôles à terre, dans les sièges et locaux des entreprises concernées, pourront être effectués par la police et la gendarmerie nationales, ainsi que par les agents du CNAPS. En mer, à bord des navires, des contrôles inopinés pourront être menés par les personnels de la police, de la gendarmerie, des douanes, des affaires maritimes ou de la marine nationale.

Le titre V détaille les sanctions disciplinaires et pénales susceptibles d'être prononcées en cas de violation des dispositions de la future loi.

Enfin, le titre VI concerne l'application du texte outre-mer.

Telles sont les dispositions de ce projet de loi qui vise, d'une part, à assurer la sécurité de la flotte française et de ses marins partout où cela est nécessaire et, d'autre part, à restaurer et renforcer la compétitivité du pavillon français.

**M. Joaquim Pueyo.** Je soutiens ce texte relativement équilibré. Certaines sociétés privées, qui ont dû installer leur siège social à Londres, avaient fait part à la commission de leur souhait d'une évolution des dispositions réglementaires en vigueur.

Quelles garanties présentent ces sociétés privées en matière de recrutement ? Si j'ai bien compris, elles pourront recruter non seulement des Français, d'autres ressortissants de l'Union européenne, mais aussi des citoyens extra-communautaires !

**M. le rapporteur pour avis.** Tout à fait, sous réserve qu'ils soient titulaires d'une carte professionnelle délivrée par le CNAPS.

**M. Joaquim Pueyo.** Par ailleurs, c'est à l'armateur qu'il appartiendra de choisir la société privée qui devra protéger le navire, sous réserve que celle-ci soit agréée. Toutes les sociétés européennes seront-elles agréées ?

**M. le rapporteur pour avis.** Toutes celles qui obtiendront l'autorisation d'exercice délivrée par le CNAPS !

**M. Joaquim Pueyo.** Mais devront-elles provenir de l'Union européenne ?

**M. le rapporteur pour avis.** De l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen. Le CNAPS vérifiera que ces sociétés satisfont bien aux exigences fixées par la loi et par les mesures réglementaires prises pour son application.

**M. Joaquim Pueyo.** Il serait bon de renforcer le texte pour éviter toute concurrence déloyale.

**Mme Émilienne Poumirol.** Actuellement, c'est l'armée qui assure une telle protection dans 70 % des cas, mais que paient les armateurs à ce titre et quel serait le coût d'un tel service s'il était assuré par une société privée ?

**Mme Geneviève Gosselin-Fleury.** Ma question porte sur le rôle et la responsabilité du capitaine du navire à l'égard de l'équipe de protection privée. Qui ordonnera l'usage de la force : le responsable de la société privée ou le capitaine du navire ?

**M. Philippe Nauche.** Ce texte ne s'appliquera qu'aux eaux internationales. Mais que se passera-t-il si un incident survient dans les eaux territoriales d'un pays défaillant en termes de sécurité ?

**M. Gilbert Le Bris.** Je peux répondre à la question posée par Mme Poumirol car les thoniers concarnois sont concernés. L'armée paie tout ce qui ne concerne pas le salaire du FusCo (fusilier-commando) à bord, à savoir le transport, les vivres...

Ma question porte sur la légitime défense qui est, en France, très restrictive puisqu'individuelle. L'association française des capitaines de navires nous a alertés sur le fait qu'un capitaine pourrait ne pas se sentir menacé individuellement alors qu'un membre de l'équipage le serait. Ne faudrait-il pas élargir la notion de légitime défense pour permettre une intervention dans ce cas ? Il serait en outre utile de prévoir la possibilité de tirs de semonce.

**M. Philippe Vitel.** Se pose, en effet, la question de la responsabilité du capitaine qui n'a pas la qualification requise pour donner un ordre de tir en légitime défense, qui est un acte individuel.

Par ailleurs, l'article 18 précise que l'activité de protection sera exercée au-delà de la mer territoriale des États – soit 12 milles marins. Toutefois, les zones économiques exclusives (ZEE) définies par la convention de Montego-Bay – 200 milles marins ! – sont parfois considérées par certains États côtiers comme zones d'application de leurs lois. Ces États contestent ainsi l'extraterritorialité des navires battant pavillon étranger y naviguant. Dès lors, comment peut-on garantir que, dans ces zones, ce sera le droit de l'État sous le pavillon duquel bat le navire qui s'appliquera ?

**M. Philippe Folliot.** Lors de la discussion en séance publique, le groupe UDI dira pourquoi il soutient cet important projet de loi, équilibré et attendu. Je partage les préoccupations qui viennent d'être exprimées, mais *quid* de l'application de ce texte ? Quand ce dispositif tant attendu des armateurs sera-t-il effectif ?

**Mme la présidente Patricia Adam.** Le texte sera examiné ce soir par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, notre commission n'étant saisie que pour avis. La date à laquelle il sera discuté en séance publique n'est pas encore fixée, mais nous ferons en sorte de ne pas dépasser le mois de mai compte tenu des attentes en effet très fortes. Et les parlementaires ne manqueront pas de veiller à ce que les décrets d'application interviennent rapidement.

**M. le rapporteur pour avis.** Rien n'empêchera un armateur français de se tourner vers une société moins-disante, Monsieur Pueyo ; encore faudra-t-il que celle-ci remplisse toutes les conditions posées par le texte et dispose d'une autorisation et d'une certification délivrées par le CNAPS. Leurs dirigeants, gérants et associés devront en outre être détenteurs d'un agrément et tous les agents devront posséder une carte professionnelle, ces documents étant délivrés par le même organisme.

Madame Poumirol, le coût de l'intervention d'une EPE sur un navire est de 2 000 euros par jour environ, contre 3 000 ou 4 000 euros, soit près du double, pour l'intervention d'une société privée. Si les armateurs souhaitent privilégier la seconde solution, c'est parce qu'il est difficile d'obtenir une EPE et que le temps d'attente est très long, contraintes qui ne sont pas toujours compatibles avec les délais des professionnels.

Le texte concerne en effet les eaux internationales, Monsieur Nauche. Dans les eaux nationales, c'est le droit de l'État côtier qui s'applique et c'est cet État qui assure la police en mer. Certains États autorisent les activités privées de sécurité sur leur territoire, mais pas tous. Il convient de respecter leur souveraineté.

Je ne me prononcerai pas sur l'élargissement de la notion de légitime défense, Monsieur Le Bris : je me bornerai à évoquer les questions juridiques liées à une éventuelle intervention. La légitime défense sera à l'appréciation individuelle de l'agent de la compagnie, qui prendra – ou non – la décision d'ouvrir le feu. Le capitaine ayant autorité sur les membres de l'équipe, il pourra lui aussi donner l'ordre d'ouvrir le feu. En ce cas, il deviendra co-responsable des éventuelles conséquences. Si le capitaine donne l'ordre d'utiliser de la force, l'agent de l'équipe de protection pourra ne pas obéir s'il considère que cela ne s'inscrit pas dans le cadre de la loi, c'est-à-dire de la légitime défense. En revanche, la responsabilité du capitaine pourra, classiquement, être engagée s'il n'a pas pris les mesures de protection de son équipage, et ce indépendamment de la présence ou non d'une équipe de protection à bord.

**M. Charles de La Verpillière.** C'est inquiétant !

**M. Philippe Vitel.** S'agissant des zones dans lesquelles s'exercera l'activité privée de protection des navires, qui seront définies par décret, je réitère ma question sur votre interprétation de l'article 18.

**M. le rapporteur pour avis.** Les zones à risque sont celles qui sont considérées comme telles par les assureurs, autrement dit celles où ils refusent d'assurer les biens

transportés en l'absence d'équipe de protection à bord où pour lesquelles ils exigent le versement de primes très importantes. Ce sont d'ailleurs les mêmes qui sont reconnues par l'Organisation maritime internationale (OMI). Compte tenu de ce qui a été dit lors des auditions, nous proposons d'élargir ces zones à quelques jours supplémentaires de navigation afin d'éviter un effet de sortie de zone, c'est-à-dire le déplacement des pirates à une journée de navigation de plus pour s'assurer que les équipes de protection ne pourront plus agir.

**M. Philippe Vitel.** Soit. Mais le problème que je soulève est celui de la garantie de l'application du droit de l'État de pavillon.

**M. le rapporteur pour avis.** C'est là une problématique générale du droit maritime.

**M. Philippe Vitel.** Les capitaines se réfèrent au cas bien connu de l'*Enrica Lexie*, qui a posé de nombreux problèmes dans ce domaine. Il importe d'être très précis, car on s'expose à des interprétations qui pourraient le cas échéant mettre en porte-à-faux le pays porteur du pavillon.

**M. le rapporteur pour avis.** Tous les États qui autorisent l'embarquement de sociétés privées de protection reconnaissent aujourd'hui les mêmes cartes de zones à risque.

**M. Charles de La Verpillière.** Je salue le travail de notre rapporteur. Néanmoins, il subsiste un flou sur l'appréciation de la légitime défense : s'agit-il d'une appréciation collective, qui revient au capitaine, ou d'une appréciation individuelle ? Sur ce point, la réponse du rapporteur m'inquiète un peu.

**M. le rapporteur pour avis.** Convenez qu'en matière de légitime défense, le flou est toujours relativement présent...

**M. Charles de La Verpillière.** L'article 21, qui fait référence aux articles 122-5 à 122-7 du code pénal, mériterait cependant d'être complété par une disposition spécifique.

**M. le rapporteur pour avis.** Nous en avons discuté avec les armateurs et l'Association française des capitaines de navires (AFCAN). Si l'intervention se révèle nécessaire, ils souhaitent semble-t-il que le capitaine « passe la main » au chef de l'équipe embarquée.

**M. Charles de La Verpillière.** Peut-être faudrait-il l'écrire. En l'état actuel, le texte se réfère au droit commun, qui n'est guère adapté au cas des opérations sur les navires.

**M. Gilbert Le Bris.** Pourquoi ne pas le faire dans le décret d'application ?

**M. Charles de La Verpillière.** Je pense que nous devrions ajouter « dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État » après les mots « dans le cadre des dispositions des articles 122-5 à 122-7 du code pénal ».

**M. Christophe Guilloteau.** Ce texte est très attendu par les professionnels, car l'armée n'a plus les capacités humaines nécessaires pour « faire le job » ; il est aussi attendu par les sociétés privées de protection des navires. Nous devons néanmoins veiller à ce qu'il ne conduise pas à un conflit entre la légitime défense et l'engagement du feu. Il mérite sans doute

d'être enrichi à cet égard, car il n'est pas dit qu'en l'état actuel, il ne suscite pas quelques difficultés d'interprétation.

**M. le rapporteur pour avis.** Le texte semble convenir à toutes les parties.

**M. Christophe Guilloteau.** Les juges ne partageront peut-être pas cet avis !

**M. le rapporteur pour avis.** Ils sont parfaitement familiers de la notion de légitime défense.

**Mme la présidente Patricia Adam.** C'est une vraie question, que nous ne traiterons pas aujourd'hui. Il nous reste la possibilité d'amender le texte lors de sa discussion en séance publique.

**M. Michel Voisin.** Gardons à l'esprit que ce texte va offrir l'opportunité d'une deuxième carrière à de nombreux militaires de la Légion étrangère ou des commandos marine. Il ne sera sans doute pas facile aux capitaines des navires d'exercer une autorité sur ces personnalités. Les mercenaires ne sont pas des enfants de chœur !

**M. le rapporteur pour avis.** Ce sont des agents de sécurité privée, pas des mercenaires !

*La commission en vient à l'examen des articles du projet de loi.*

## **TITRE PREMIER DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

**Article 1<sup>er</sup> :** *Définition de l'activité de protection des navires français contre les menaces extérieures*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 1<sup>er</sup> sans modification.*

## **TITRE II CONDITIONS D'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES**

### **Chapitre I<sup>er</sup> Personnes morales**

**Article 2 :** *Exercice de l'activité de protection des navires par les seules personnes morales*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 2 sans modification.*

**Article 3 :** *Délivrance de l'autorisation d'exercice de l'activité*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 3 sans modification.*

**Article 4 :** *Autorisation d'exercice distincte pour chaque établissement*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 4 sans modification.*

**Article 5 :** *Refus d'autorisation en cas de risque de trouble à l'ordre public*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 5 sans modification.*

**Article 6 :** *Conditions à remplir pour l'obtention de l'autorisation d'exercer*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 6 sans modification.*

**Article 7 :** *Dénomination des personnes morales*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 7 sans modification.*

**Article 8 :** *Portée de l'autorisation d'exercer*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 8 sans modification.*

**Article 9 :** *Encadrement du contenu des documents contractuels ou publicitaires*

*La commission est saisie de l'amendement DNI du rapporteur pour avis.*

**M. le rapporteur pour avis.** L'article 9 encadre le contenu de la documentation publicitaire et contractuelle produite par les sociétés de protection privée des navires.

L'alinéa 2 de cet article interdit aux dirigeants comme aux agents de ces sociétés de faire état de leur ancienne qualité de fonctionnaire de police ou de militaire dans de tels documents.

Nous souhaitons supprimer cette disposition. En effet, dans la mesure où l'appartenance passée aux forces de police ou aux forces armées constitue un argument commercial non négligeable, une telle restriction pourrait représenter un handicap de compétitivité pour les entreprises françaises par rapport à leurs concurrentes, notamment anglo-saxonnes. Cette appartenance est une garantie de professionnalisme *a priori* pour le client. Au surplus, elle est généralement connue – ou peut aisément l'être.

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 9 modifié.*

**Article 10 :** *Exercice exclusif de l'activité de protection des navires*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 10 sans modification.*

**Après l'article 10 :**

*La commission examine l'amendement DN3 du rapporteur pour avis.*

**M. le rapporteur pour avis.** Dans la mesure où le projet de loi étend les missions du CNAPS aux activités privées de protection des navires, il convient de soumettre les futures

entreprises du secteur à la contribution sur les activités privées de sécurité prévue à l'article 1609 *quintricies* du code général des impôts.

*La commission adopte l'amendement.*

## Chapitre II Personnes physiques

### Section I

#### ***Dirigeants ou gérants des entreprises privées de protection des navires***

**Article 11 :** *Conditions à remplir pour les dirigeants ou gérants des entreprises privées de protection des navires*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 11 sans modification.*

### Section II

#### ***Agents employés par les entreprises privées de protection des navires***

**Article 12 :** *Conditions à remplir par les employés des entreprises privées de protection des navires*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 12 sans modification.*

**Article 13 :** *Procédures de délivrance des agréments, autorisations et cartes professionnelles*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 13 sans modification.*

**Article 14 :** *Modalité de dépôt des demandes d'autorisation, d'agrément ou de carte professionnelle*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 14 sans modification.*

**Article 15 :** *Modalité de délivrance des demandes d'autorisation, d'agrément ou de carte professionnelle pour les entreprises établies dans un autre État européen*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 15 sans modification.*

**Article 16 :** *Retrait ou suspension de l'autorisation, de l'agrément ou de la carte professionnelle*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 16 sans modification.*

**Article 17 :** *Recours administratif préalable obligatoire avant tout recours contentieux*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 17 sans modification.*

### **TITRE III MODALITÉS D'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES**

#### **Chapitre premier Champ d'action**

**Article 18 :** *Zones d'exercice de l'activité de protection des navires*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 18 sans modification.*

#### **Chapitre II Nombre, tenue et armement des agents**

**Article 19 :** *Nombre minimum d'agents embarqués à bord d'un navire*

*La commission est saisie de l'amendement DN4 du rapporteur pour avis.*

**M. le rapporteur pour avis.** Je ne vous cache pas que cet amendement fait débat. Les armateurs n'y sont pas favorables, mais le gouvernement, l'AFCAN et les sociétés privées soutiennent une telle initiative.

L'article 19 renvoie au décret le soin de fixer le nombre minimum d'agents qui seront embarqués à bord de chaque navire protégé. Cet amendement précise que l'équipe de protection ne pourra, en tout état de cause, compter moins de trois agents. Ce nombre plancher constitue le minimum incompressible permettant d'assurer une protection effective et efficace d'un navire, en particulier pour l'organisation des tours de quart. Il s'agit d'éviter tout sous-dimensionnement de l'équipe de protection, notamment dans une optique de contraction des coûts, qui serait dommageable à la sécurité des personnes et des biens. Le décret pourra bien entendu instituer un plancher plus élevé.

**M. Philippe Meunier.** Les sociétés concurrentes sont-elles soumises à ce type de plancher ?

**M. le rapporteur pour avis.** Si elles interviennent sur des navires battant pavillon français, elles devront de toute façon appliquer notre droit.

**M. Philippe Meunier.** Mais ne risquons-nous pas de voir des navires passer sous pavillon étranger au motif que nous exigeons un effectif minimum d'agents de sécurité privée ?

**M. le rapporteur pour avis.** Les recommandations internationales, notamment celles des assureurs, portent sur trois à quatre agents. Compte tenu du coût des opérations de protection, ce n'est pas le nombre d'agents embarqués qui fera la différence. En revanche, la

perte de bâtiments sous pavillon s'explique bien par le fait qu'ils ne peuvent pas embarquer d'agents. Le nombre minimum de trois est généralement recommandé par les sociétés qui pratiquent ce type d'opérations à l'étranger. Par ailleurs, s'il y a prise de feu et que le navire est attaqué sur ses deux bords, il faut un servant pour l'alimentation en munitions.

**M. Yves Fromion.** Pourquoi ne pas se contenter de laisser les recommandations générales des organismes internationaux s'appliquer sur les navires français ? Quel est l'intérêt de soumettre à une entrave particulière les bâtiments battant pavillon français ?

**M. le rapporteur pour avis.** Ce n'est pas une entrave particulière.

**M. Yves Fromion.** Soit : appelons cela une exigence particulière. S'il existe des recommandations internationales qui s'appliquent à tous, au nom de quoi formaliser à tout prix une obligation ?

**M. le rapporteur pour avis.** Parce que nous sommes législateurs, et que les militaires qui assurent aujourd'hui la protection des navires français nous disent qu'à moins de trois agents, on crée plus de danger qu'on ne résout de problèmes.

**M. Charles de La Verpillière.** Je ne conteste pas ce nombre sur le fond, mais laissons cela au décret. On ne peut tout envisager ; peut-être y a-t-il des circonstances où ce nombre devrait rester inférieur à trois. Bref, il me semble préférable de laisser le texte en l'état.

**Mme la présidente Patricia Adam.** Le but de cet amendement est justement de faire en sorte que ce nombre ne soit pas inférieur à trois dans le décret. Mais nous aurons l'occasion de revenir sur la question dans l'Hémicycle.

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 19 modifié.*

**Article 20 : Tenue des agents**

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 20 sans modification.*

**Article 21 : Encadrement de l'emploi de la force**

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 21 sans modification.*

**Article 22 : Acquisition, détention et transports des armes et munitions**

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 22 sans modification.*

**Article 23 : Embarquement, stockage et remise aux agents des armes**

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 23 sans modification.*

### Chapitre III Droits et obligations

#### **Article 24 :** *Obligations pesant sur l'armateur*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 24 sans modification.*

#### **Article 25 :** *Interdiction de la sous-traitance de l'activité de protection des navires*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 25 sans modification.*

#### **Article 26 :** *Obligations du capitaine du navire*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 26 sans modification.*

#### **Article 27 :** *Obligations des agents présents à bord des navires*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 27 sans modification.*

#### **Article 28 :** *Registre d'activité*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 28 sans modification.*

**Article 29 :** *Mentions relatives à l'activité de l'équipe de protection dans le livre de bord*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 29 sans modification.*

#### **Article 30 :** *Rapports en cas d'incidents*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 30 sans modification.*

## TITRE IV CONTRÔLE ADMINISTRATIF DE L'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES ET CONSTATATION DES INFRACTIONS EN MER

### Chapitre premier Contrôle administratif sur le territoire national

**Article 31 :** *Contrôles effectués auprès des entreprises de protection des navires par la police ou la gendarmerie nationales*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 31 sans modification.*

**Article 32 :** *Contrôles effectués par les agents du Conseil national des activités privées de sécurité*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 32 sans modification.*

**Article 33 :** *Prérogatives des agents du Conseil national des activités privées de sécurité*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 33 sans modification.*

## Chapitre II Contrôle administratif à bord des navires

**Article 34 :** *Modalités de réalisation des contrôles en mer*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 34 sans modification.*

## Chapitre III Constatation des infractions à bord des navires

**Article 35 :** *Modalités de constatation des infractions à bord des navires*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 35 sans modification.*

## TITRE V SANCTIONS DISCIPLINAIRES ET PÉNALES

**Article 36 :** *Sanctions disciplinaires prononcées par le Conseil national des activités privées de sécurité*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 36 sans modification.*

**Article 37 :** *Sanctions pénales applicables pour plusieurs infractions à la présente loi*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 37 sans modification.*

**Article 38 :** *Sanction, pour l'employeur, du défaut de carte professionnelle*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 38 sans modification.*

**Article 39 :** *Sanction des obstacles aux contrôles et, pour le salarié, du défaut de carte professionnelle*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 39 sans modification.*

**Article 40 :** *Amende applicable en cas d'infraction à plusieurs dispositions de la présente loi*

*La commission examine l'amendement DN2 du rapporteur pour avis.*

**M. le rapporteur pour avis.** Il s'agit d'un amendement de coordination avec les dispositions précédemment adoptées à l'article 9.

*La commission adopte l'amendement.*

*Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 40 modifié.*

## **TITRE VI OUTRE-MER**

**Article 41 :** *Application de la loi outre-mer*

*La commission émet un avis favorable à l'adoption de l'article 41 sans modification.*

*Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'ensemble du projet de loi modifié.*

\*

\* \*

*La séance est levée à quatorze heures quarante-cinq.*

\*

\* \*

### **Membres présents ou excusés**

*Présents.* - Mme Patricia Adam, M. Nicolas Bais, M. Guy Chambefort, M. Philippe Folio, M. Yves Foulon, M. Yves Frôlions, Mme Geneviève Gosselin-Fleury, Mme Édith Gueugneau, M. Christophe Guilloteau, M. Francis Hillmeyer, M. Charles de La Verpillière, M. Gilbert Le Bris, M. Jean-Pierre Maggi, M. Philippe Meunier, M. Jacques Moignard, M. Paul Molac, M. Philippe Nauche, Mme Sylvie Pichot, Mme Émilienne Poumirol, M. Joaquim Pueyo, M. Jean-Michel Villaumé, M. Philippe Vitel, M. Michel Voisin

*Excusés.* - M. Ibrahim Aboubacar, M. Olivier Audibert Troin, M. Claude Bartolone, M. Sylvain Berrios, M. Philippe Briand, M. Jean-Jacques Candelier, M. Lucien Degauchy, M. Éric Jalton, M. Christophe Léonard, M. Bruno Le Roux, M. Maurice Leroy, M. François de Ruy