



N° 1861 rectifié

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 9 avril 2014

## RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE  
SUR LE PROJET DE LOI *relatif aux activités privées de protection des navires* (n° 1674).

PAR M. ARNAUD LEROY

Député

---

---

Voir le numéro :

*Assemblée nationale* : 1674, 1833 et 1860.



## SOMMAIRE

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	9
<b>I. LA PIRATERIE : UN PÉRIL ANCIEN REDEVENU D'ACTUALITÉ</b> .....	13
1. Qu'est-ce qu'un pirate (et autres termes associés) ? .....	13
a. Les pirates ne sont pas des corsaires .....	13
b. Les pirates ne sont pas des boucaniers .....	15
c. Les pirates ne sont pas des flibustiers .....	15
d. Les pirates ne mènent pas de « corso » .....	16
2. Une brève histoire de la piraterie .....	17
3. Le retour des pirates à la fin de la Guerre froide .....	19
<b>II. LES RÉPONSES CLASSIQUES AUX DANGERS DE LA PIRATERIE</b> .....	23
1. Un régime juridique extrêmement répressif .....	23
a. Un droit immémorial .....	23
b. Un droit international bien défini .....	24
c. Un droit français moderne et adapté .....	26
2. Une protection par les marines militaires : escadres et patrouilles .....	28
3. Une protection militaire à bord : les équipes de protection embarquées .....	30
<b>III. UN IMPACT ÉCONOMIQUE TRÈS SIGNIFICATIF</b> .....	33
1. Un danger pour le commerce international .....	33
2. Une menace pour le pavillon français .....	34
<b>IV. UNE OUVERTURE LOGIQUE AUX SOCIÉTÉS PRIVÉES DE PROTECTION DES NAVIRES</b> .....	37
1. Un encadrement drastique des conditions d'ouverture du feu .....	39
2. Une définition claire de l'activité de protection .....	41
3. Un contrôle strict des hommes, des armes et des activités .....	42
4. Une volonté de simplicité .....	43

<b>TRAVAUX DE LA COMMISSION</b> .....	45
<b>I. DISCUSSION GÉNÉRALE</b> .....	45
<b>II. EXAMEN DES ARTICLES</b> .....	53
<b>TITRE 1<sup>ER</sup> - DISPOSITIONS GÉNÉRALES</b> .....	53
<i>Article 1<sup>er</sup></i> (article L. 5441-1 [nouveau] du code des transports) : Définition de l'activité de protection des navires français contre les menaces extérieures.....	53
<b>TITRE II - CONDITIONS D'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES</b> .....	56
Chapitre I <sup>er</sup> – Personnes morales.....	56
<i>Article 2</i> (article L. 5442-1 [nouveau] du code des transports) : Exercice de l'activité de protection des navires par les seules personnes morales .....	56
<i>Article 3</i> (article L. 5442-2 [nouveau] du code des transports) : Délivrance de l'autorisation d'exercice de l'activité.....	57
<i>Article 4</i> (article L. 5442-3 [nouveau] du code des transports) : Autorisation d'exercice distincte pour chaque établissement.....	58
<i>Article 5</i> (article L. 5442-4 [nouveau] du code des transports) : Refus d'autorisation en cas de risque de trouble à l'ordre public.....	59
<i>Article 6</i> (article L. 5442-5 [nouveau] du code des transports) : Conditions à remplir pour l'obtention de l'autorisation d'exercer .....	60
<i>Article 7</i> (article L. 5442-6 [nouveau] du code des transports) : Dénomination des personnes morales .....	63
<i>Article 8</i> (article L. 5442-7 [nouveau] du code des transports) : Portée de l'autorisation d'exercer.....	64
<i>Article 9</i> (article L. 5442-8 [nouveau] du code des transports) : Encadrement du contenu des documents contractuels ou publicitaires.....	65
<i>Article 10</i> (article L. 5442-9 [nouveau] du code des transports) : Exercice exclusif de l'activité de protection des navires.....	67
Chapitre II – Personnes physiques .....	70
<i>Section 1</i> : Dirigeants, associés ou gérants des entreprises privées de protection des navires .....	70
<i>Avant l'article 11</i> .....	70
<i>Article 11</i> (article L. 5442-10 [nouveau] du code des transports) : Conditions à remplir pour les dirigeants ou gérants des entreprises privées de protection des navires.....	70
<i>Section 2</i> : <i>Agents employés par les entreprises privées de protection des navires</i> .....	73
<i>Article 12</i> (article L. 5442-11 [nouveau] du code des transports) : Conditions à remplir par les employés des entreprises privées de protection des navires.....	73

Chapitre III – Dispositions communes .....	75
<i>Article 13</i> (article L. 5442-12 [nouveau] du code des transports) : Procédures de délivrance des agréments, autorisations et cartes professionnelles.....	75
<i>Article 14</i> (article L. 5442-13 [nouveau] du code des transports) : Modalité de dépôt des demandes d'autorisation, d'agrément ou de carte professionnelle .....	77
<i>Article 15</i> (article L. 5442-14 [nouveau] du code des transports) : Modalité de délivrance des demandes d'autorisation, d'agrément ou de carte professionnelle pour les entreprises établies dans un autre État européen .....	78
<i>Article 16</i> (article L. 5442-15 [nouveau] du code des transports) : Retrait ou suspension de l'autorisation, de l'agrément ou de la carte professionnelle .....	79
<i>Article 17</i> (article L. 5442-16 [nouveau] du code des transports) : Recours administratif préalable obligatoire avant tout recours contentieux.....	80
<b>TITRE III - MODALITÉS D'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES</b> .....	81
Chapitre I <sup>er</sup> – Champ d'action .....	81
<i>Article 18</i> (article L. 5443-1 [nouveau] du code des transports) : Zones d'exercice de l'activité de protection des navires.....	81
Chapitre II – Nombre, tenue et armement des agents .....	84
<i>Article 19</i> (article L. 5443-2 [nouveau] du code des transports) : Nombre minimum d'agents embarqués à bord d'un navire.....	84
<i>Article 20</i> (article L. 5443-3 [nouveau] du code des transports) : Tenue des agents.....	86
<i>Article 21</i> (article L. 5443-4 [nouveau] du code des transports) : Encadrement de l'emploi de la force .....	87
<i>Article 22</i> (article L. 5443-5 [nouveau] du code des transports) : Acquisition, détention et transports des armes et munitions .....	89
<i>Article 23</i> (article L. 5443-6 [nouveau] du code des transports) : Embarquement, stockage et remise aux agents des armes.....	91
Chapitre III – Droits et obligations .....	92
<i>Article 24</i> (article L. 5443-7 [nouveau] du code des transports) : Obligations pesant sur l'armateur.....	92
<i>Article 25</i> (article L. 5443-8 [nouveau] du code des transports) : Interdiction de la soustraction de l'activité de protection des navires.....	95
<i>Article 26</i> (article L. 5443-8 [nouveau] du code des transports) : Obligations du capitaine du navire .....	96
<i>Article 27</i> (article L. 5443-9 [nouveau] du code des transports) : Obligations des agents présents à bord des navires .....	98

<i>Article 28</i> (article L. 5443-10 [nouveau] du code des transports) : Registre d'activité.....	100
<i>Article 29</i> (article L. 5443-11 [nouveau] du code des transports) : Mentions relatives à l'activité de l'équipe de protection dans le livre de bord .....	101
<i>Article 30</i> (article L. 5443-12 [nouveau] du code des transports) : Rapports en cas d'incidents .....	102
<b>TITRE IV - CONTRÔLE ADMINISTRATIF DE L'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES ET CONSTATATION DES INFRACTIONS EN MER</b> .....	104
chapitre I <sup>er</sup> – Contrôle administratif sur le territoire national .....	104
<i>Article 31</i> (article L. 5444-1 [nouveau] du code des transports) : Contrôles effectués auprès des entreprises de protection des navires par la police ou la gendarmerie nationales.....	104
<i>Article 32</i> (article L. 5444-2 [nouveau] du code des transports) : Contrôles effectués par les agents du Conseil national des activités privées de sécurité .....	105
<i>Article 33</i> (article L. 5444-3 [nouveau] du code des transports) : Prerogatives des agents du Conseil national des activités privées de sécurité .....	106
Chapitre II – Contrôle administratif à bord des navires .....	108
<i>Article 34</i> (article L. 5444-4 [nouveau] du code des transports) : Modalités de réalisation des contrôles en mer .....	108
Chapitre III – Constatation des infractions à bord des navires .....	109
<i>Article 35</i> (article L. 5444-5 [nouveau] du code des transports) : Modalités de constatation des infractions à bord des navires.....	109
<b>TITRE V - SANCTIONS DISCIPLINAIRES ET PÉNALES</b> .....	110
<i>Article 36</i> (article L. 5445-1 [nouveau] du code des transports) : Sanctions disciplinaires prononcées par le Conseil national des activités privées de sécurité .....	110
<i>Article 37</i> (article L. 5445-2 [nouveau] du code des transports) : Sanctions pénales applicables pour plusieurs infractions à la présente loi.....	112
<i>Article 38</i> (article L. 5445-3 [nouveau] du code des transports) : Sanction, pour l'employeur, du défaut de carte professionnelle .....	114
<i>Article 39</i> (article L. 5445-4 [nouveau] du code des transports) : Sanction des obstacles aux contrôles et, pour le salarié, du défaut de carte professionnelle.....	115
<i>Article 40</i> (article L. 5445-5 [nouveau] du code des transports) : Amende applicable en cas d'infraction à plusieurs dispositions de la présente loi.....	115
<b>TITRE V - OUTRE-MER</b> .....	117
<i>Article additionnel avant l'article 41 (Article 41 A [nouveau])</i> : (articles L. 1802-6, L. 1802-7 et L. 1802-8 [nouveaux] du code des transports) Application de la loi outre-mer .....	117

*Article 41* (articles L. 5724-3, L. 5734-3, L. 5754-2, L. 5764-2, L. 5774-2, L. 5784-2 et  
L. 5794-2 [nouveaux] du code des transports) : Application de la loi outre-mer ..... 118

**TABLEAU COMPARATIF** ..... 121

**AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION** ..... 157

**LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES** ..... 159



## INTRODUCTION

Le projet de loi relatif aux activités privées de protection des navires a été adopté par le Conseil des ministres et déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale le 3 janvier 2014. Toutefois, son origine remonte en réalité à la précédente législature, comme l'avait constaté votre rapporteur lorsqu'il s'était penché sur la question à l'occasion des travaux réalisés à la demande du Gouvernement sur *la compétitivité des transports et services maritimes français*<sup>(1)</sup>.

Initialement imaginé pour régir l'activité des sociétés militaires privées sur tous les théâtres d'opération, ce texte a finalement été limité aux aspects relatifs à la protection des navires à la suite de l'alternance de juin 2012. Il y a tout lieu de se féliciter de cette décision : le risque d'ouvrir la voie à des activités de mercenariat a longtemps constitué un nœud gordien que nul ne souhaite voir trancher. Le contexte terrestre peut apparaître propice aux dérapages, aux coups de main, aux manœuvres dissimulées, quand la haute mer – espace de liberté par excellence puisqu'étranger à toute souveraineté étatique<sup>(2)</sup> – limite par nature les éventuelles dérives. Aucun doute n'est permis sur la nature de garde, de gardien, de vigile, d'un agent de protection embarqué : il n'entre en aucune manière dans l'incrimination de mercenaire figurant dans le code pénal.

De surcroît, il existe une demande soutenue pour une évolution du droit en la matière, tant des armateurs que des syndicats de marins. Le projet de loi répond à une forte attente de la marine marchande. Il revêt une importance considérable au regard de l'expansion du transport maritime à l'échelle mondiale, avec la conteneurisation, mais aussi de la pêche hauturière – notamment au thon tropical. Il importe de défendre le pavillon français, enjeu qui rassemble au-delà des appartenances partisans, et de le doter des mêmes armes que ses concurrents dans la compétition internationale. Ainsi le risque de dépavillonnement sera-t-il prévenu, en assurant la pérennité des armements français ainsi que le maintien sur notre territoire des sièges sociaux des compagnies de marine marchande. Celles-ci emploient 15 000 à 20 000 personnes. En outre, la nouvelle activité privée de protection des navires pourrait susciter la création de 500 à 1 000 emplois dans notre pays.

---

(1) Arnaud Leroy, rapport au Premier ministre sur la compétitivité des transports et services maritimes français, remis le 23 octobre 2013.

(2) La zone économique exclusive, quoiqu'au-delà de la mer territoriale, admet l'exercice de compétences économiques par les États riverains, notamment pour réglementer l'extraction des ressources marines. Mais elle ne permet pas le déploiement d'une souveraineté comparable à celle qui se rencontre à terre.

De nombreux échanges préparatoires ont eu lieu entre les ministères de la défense, des affaires étrangères et des transports, pour présenter au Parlement un projet de loi propre à satisfaire les demandes des milieux économiques sans transiger avec les principes fondamentaux du droit pénal républicain.

Évoquer la piraterie à l'Assemblée nationale au XXI<sup>e</sup> siècle peut sembler déplacé : on la croyait éradiquée avec les progrès de l'état de droit. Mais elle est réapparue récemment. Les zones frappées évoluent rapidement : la situation a d'abord été critique dans le détroit de Malacca ; les problèmes se concentrent actuellement en Asie du Sud-Est, dans le golfe d'Aden et dans le golfe de Guinée. Selon les estimations de la Banque mondiale, dans le seul golfe d'Aden, le montant des rançons versées aux pirates entre 2005 et 2012 s'est élevé à un demi-milliard de dollars. Il s'agit donc d'une activité lucrative, contre laquelle une réponse publique, nationale et internationale, est impérative. La France, l'Europe et le monde ont déjà réagi en déployant des escadres dans les zones à risques. Cette présence constante a fait diminuer les risques, mais elle ne parvient pas à assurer une sécurité maximale. De plus, les contraintes pesant sur les budgets militaires, en France et dans d'autres pays partenaires, limitent son envergure.

Les armateurs français peuvent actuellement faire appel à des fusiliers de la marine nationale pour protéger leur navire. Mais, au regard du faible nombre de personnes disponibles – moins de 200 aujourd'hui –, ce dispositif apparaît fragile. Compte tenu de l'expansion des phénomènes de piraterie, il doit absolument être complété par la possibilité de recourir aux activités privées de protection des navires. La plupart des États européens – nos concurrents – y consentent déjà. Tel est le cas de l'Allemagne, du Royaume-Uni, de la Grèce, de la Belgique et d'autres encore. Ce projet de loi harmonisera la législation française avec celles de ses partenaires pour éviter de voir notre pavillon souffrir d'une rigidité juridique mettant en danger navires, équipages et cargaisons.

Le projet de loi encadre strictement le recours aux gardes armés sur les navires. Il s'inspire largement des dispositions relatives aux « activités privées de sécurité », figurant au livre VI du code de la sécurité intérieure.

Votre rapporteur approuve l'objectif poursuivi par ce texte ainsi que les précautions qu'il édicte pour prévenir toute dérive. Il s'est attaché à améliorer sa rédaction sur quelques points précis :

– en limitant le renvoi de l'application des dispositions législatives aux décrets, excessivement présents dans la version déposée sur le bureau de l'Assemblée nationale. Si le pouvoir réglementaire est voué à préciser les volontés du législateur demeurées trop générales, sans doute convient-il parfois que le Parlement se montre suffisamment clair pour permettre une entrée en vigueur sans décret d'application. Ceci semble particulièrement bienvenu dans la lutte contre une piraterie qu'on sait multiforme, nomade et évolutive ;

– en garantissant la compétitivité du pavillon français, c’est-à-dire en privilégiant le droit commun aux partenaires européens de la France pour encadrer l’activité de protection des navires. Certaines prescriptions, traditionnelles et légitimes à terre, se révéleraient extrêmement dommageables pour la compétitivité française dans un marché par nature internationalisé où se rencontrent des systèmes juridiques plus permissifs. Privilégier un droit interne restrictif revient à handicaper les sociétés françaises et à encourager le dépavillonnement ;

– en encadrant la responsabilité juridique des officiers de la marine marchande, que certaines dispositions initialement envisagées auraient pu mettre en porte-à-faux en cas d’accrochage. La cohabitation qui existera désormais sur les navires entre l’équipage et les gardes armés doit se dérouler dans la meilleure intelligence, le capitaine conservant toute autorité à bord en dehors d’éventuelles attaques ;

– en éliminant toute incertitude juridique sur le sort de pirates capturés lors d’une opération, qui doivent pouvoir bénéficier d’un procès équitable dans le respect des droits de l’homme. L’affaire du MC Ruby – dont l’équipage avait jeté à la mer les passagers clandestins – doit toujours demeurer à l’esprit du législateur ;

– en prenant en compte, non seulement les exigences juridiques, mais également les considérations pratiques qui jouent un grand rôle dans le bon fonctionnement d’une structure administrative. C’est notamment le cas pour le Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS) : les candidats à l’obtention d’une carte professionnelle d’agent de protection pouvaient, dans la version du projet de loi, librement déposer un dossier depuis n’importe quel endroit de la planète. Les demandes potentielles auraient pu se dénombrer en dizaines de milliers et provoquer une paralysie du système. Assortir les sollicitations initiales d’une lettre d’intention d’embauche rédigée par une entreprise privée de protection des navires permettra d’instaurer un premier filtre et de concentrer les moyens d’investigations sur les candidats considérés comme les plus sérieux.

Le projet de loi relatif aux activités privées de protection des navires est un texte technique, mais il permet de répondre à un phénomène grave à l’échelle internationale, qui connaît une recrudescence dans certaines régions et n’est sans doute pas prêt de décliner : chaque fois qu’un État s’affaiblit ou s’effondre, de nouvelles zones de piraterie apparaissent. De plus, si la flibuste est effectivement la première visée par les dispositions proposées, celles-ci présentent l’avantage de répondre avec la même efficacité à d’autres types de menaces à l’encontre des navires. Chacun comprendra que la prévention des actes de terrorisme en haute mer, motivés par l’idéologie et non par l’appât du gain, répond aux mêmes principes fondamentaux que la protection contre les attaques pirates.

Le *Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale* de 2013<sup>(1)</sup> invite à examiner les solutions complémentaires aux équipes de protection embarquées pour lutter contre les nouvelles menaces à l'encontre des activités maritimes. Plusieurs rapports parlementaires<sup>(2)</sup> ont permis d'effectuer un point complet de la question. Il est désormais temps de concrétiser cette réflexion dans des avancées législatives pour sécuriser la marine marchande française en haute mer.

C'est ce qu'a considéré la commission du développement durable, qui a adopté le projet de loi à l'unanimité après l'avoir, en outre, codifié au sein du code des transports.

---

(1) Cf. page 78 : « Pour répondre aux besoins de sécurité du transport maritime, et lorsqu'il n'est pas possible de recourir à des équipes de protection de la Marine nationale, des solutions appropriées seront étudiées ».

(2) Cf. rapport d'information n° 4350 sur les sociétés militaires privées de MM. Christian Ménard et Jean-Claude Viollet, députés, fait au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées, du 14 février 2012 et rapport d'information n° 499 sur l'application de la loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer de MM. Jean-Claude Peyronnet et François Trucy, sénateurs, fait au nom de la commission pour le contrôle de l'application des lois, du 11 avril 2012.

## I. LA PIRATERIE : UN PÉRIL ANCIEN REDEVENU D'ACTUALITÉ

### 1. Qu'est-ce qu'un pirate (et autres termes associés) ?

La piraterie désigne une forme de banditisme pratiquée en haute mer par des marins appelés pirates. Historiquement, les pirates ne se sont cependant pas limités à la prédation de navires : les coups-de-mains étaient fréquents sur les cités côtières. Selon le *Trésor de la langue française*, le pirate est ainsi un « *aventurier qui court les mers pour piller les navires de commerce ou les côtes* ».

Le vocable *pirate* trouve son étymologie dans le terme grec *πειρατής* (*peiratês*), lui-même issu du verbe *πειράω* (*peiraô*) signifiant *s'efforcer de, essayer de, tenter sa chance à l'aventure*. Il a transité par le latin « *pirata* » – *celui qui tente la fortune, qui est entreprenant*. Il prend alors le sens de *brigand* pour désigner aussi bien les écumeurs des mers que les bandits de grand chemin. Ce n'est qu'au Moyen-Âge que la signification du mot « *pirate* » se restreint pour désigner plus spécifiquement des bandits qui parcourent les océans pour se livrer au pillage des navires marchands. Cette définition prévaut juridiquement aujourd'hui.

On constatera avec intérêt que l'époque contemporaine a fait évoluer à son tour le mot « *pirate* » au-delà de son acception habituelle. Les *pirates de l'air* détournent des aéronefs sur le fondement d'objectifs politiques ou terroristes. En outre, un *pirate informatique* est un individu qui parvient à pénétrer au sein de réseaux qui lui sont normalement fermés, ou qui procède à des copies d'œuvres sans respecter le droit d'auteur. L'activité de piraterie se rattacherait donc soit à l'attaque violente d'embarcations, soit à la captation d'une ressource sans le consentement de son propriétaire. La langue française ne décrit toutefois pas cette dernière notion comme de la piraterie, préférant la désigner par le néologisme *piratage*. Par ailleurs, l'absence d'intérêt lucratif d'une action terroriste comme d'une reproduction d'œuvres – hormis peut-être à grande échelle – constitue un élément de différenciation clair avec les véritables pirates.

Le terme générique de « *pirate* » connaît de nombreux synonymes dans le langage courant sans qu'il soit toujours possible de distinguer les nuances de sens qu'ils recouvrent.

#### a. *Les pirates ne sont pas des corsaires*

C'est avec le terme « *corsaire* » que les confusions sont les plus fréquentes. Un *corsaire* se trouve à bord d'un navire civil armé dont l'armateur détient une *lettre de marque* – ou *lettre de course* – délivrée par l'État dont il bat pavillon et qui l'autorise à attaquer en temps de guerre, au nom et pour le compte de cet État, tout navire battant pavillon ennemi, et notamment tout convoi marchand. La *guerre de course* s'oppose ainsi à la *guerre d'escadre* qui voit s'opposer les marines militaires entre elles. Les corsaires se distinguent donc des

pirates en ce qu'ils exercent leur activité conformément aux lois de la guerre, uniquement en temps de guerre et sous couvert de leur gouvernement. Capturés, ils ont droit au statut de prisonnier de guerre. Les corsaires respectent les vies et les biens personnels : ils ne peuvent prétendre emporter que le navire et sa cargaison. L'autorité politique y veille à travers une juridiction spécialisée, le *conseil des prises*, qui relève en France de l'ordre administratif et qui était présidé par un conseiller d'État.

La guerre de course apparaît au XIII<sup>e</sup> siècle lorsque le roi d'Angleterre demande à ses marins d'attaquer tout navire étranger qui passe à leur portée. Au XVI<sup>e</sup> siècle, la découverte et l'exploitation du Nouveau-Monde inaugure un commerce transatlantique propice à la course, notamment dans les Caraïbes. En vérité, la course est l'arme privilégiée des nations maritimes faibles. Au cours de sa confrontation avec la puissance navale anglaise, et plus particulièrement après la désastreuse défaite de l'amiral de Tourville à la Hougue (1692), qui donne à l'Angleterre la maîtrise des mers, la France compte volontiers sur les exploits de ses corsaires alors que les combats d'escadre lui sont plus rarement favorables<sup>(1)</sup>. Les noms de Jean Bart, du comte de Forbin, et plus tard de Robert Surcouf, sont alors passés à la prospérité.

Pour autant, si les choses sont claires dans le domaine juridique, elles le sont bien moins dans la réalité. Les corsaires faisaient certes la guerre aux nations ennemies en menaçant leur commerce maritime mais, dépourvus de ressources en temps de paix, ils se faisaient volontiers pirates, avant de repasser du côté de l'autorité légitime et même, parfois, de s'engager dans la guerre d'escadre<sup>(2)</sup>. Surtout, un corsaire autorisé par un État particulier reste longtemps un pirate du point de vue d'un État tiers. La prise du *Santa Catarina* en 1603 par un corsaire hollandais, accusé de piraterie par les Portugais, convainc Grotius de la nécessité d'une clarification du droit international et le conduisit à rédiger un traité fondateur sur « *La Liberté des Mers* ».

La guerre de course est déclarée hors la loi par sept nations européennes signataires, en 1856, du traité de Paris qui mit fin à la guerre de Crimée. La France, le Royaume-Uni, la Russie, l'Empire ottoman, l'Autriche, la Sardaigne et la Prusse bannissent ainsi une pratique vieille d'un demi-millénaire. Elle ne présente cependant pas qu'un intérêt historique dans la perspective d'une évolution législative, car d'autres puissances admettent toujours sa licéité. Selon la section VIII de l'article 1<sup>er</sup> de la Constitution des États-Unis, le Congrès détient la prérogative de « *déclarer la guerre, d'accorder des lettres de marque et de représailles et d'établir des règlements concernant les prises sur terre et sur*

---

(1) Ainsi Vauban s'adressa-t-il à Louis XIV : « Il faut donc se résoudre à faire la course comme un moyen le plus aisé, le moins cher, le moins hasardeux et le moins à charge de l'État, d'autant même que les pertes n'en retomberont pas sur le Roi qui ne hasarderait rien ; à quoi il faut ajouter qu'elle enrichira le royaume, fera quantité de bons officiers au Roi et réduira dans peu de temps ses ennemis à faire la paix ». *Le partage du butin répondait alors à une répartition stricte et établie à l'avance, qui octroyait une part à l'État, à l'armateur et aux hommes de l'équipage en proportion de l'importance de leur fonction à bord.*

(2) Le célèbre corsaire anglais Francis Drake (1540-1596) fut ainsi anobli par Élisabeth I<sup>re</sup>. Il s'illustra en commandant la flotte anglaise qui parvint à repousser l'Invincible Armada en 1588.

*mer* ». Il ne s'agit pas d'une disposition obsolète et inusitée : en 2007, la société Pistris a reçu une lettre de marque pour armer un navire battant pavillon américain afin de traquer les pirates somaliens sévissant dans le golfe d'Aden.

### ***b. Les pirates ne sont pas des boucaniers***

Au XVII<sup>e</sup> siècle, les pirates de la mer des Caraïbes étaient parfois appelés des *boucaniers*. À l'origine des aventuriers d'Amérique et des Antilles chassant le bœuf sauvage pour *boucaner* sa viande, les boucaniers étaient principalement chargés de ravitailler les équipages de passage en viande fumée, seule à même de supporter les traversées au long cours.

Les boucaniers pouvaient parfois prendre part à une expédition pirate, mais ce n'était pas leur activité principale. Ils jouaient un rôle économique majeur sur l'île d'Hispaniola puis, après en avoir été chassés par les Espagnols, sur l'île de la Tortue alors possession française. Ils se caractérisaient par la grande solidarité qui régnait dans leurs rangs et par leur mode de fonctionnement démocratique, à l'image de celui qui prévalait à bord des navires pirates.

### ***c. Les pirates ne sont pas des flibustiers***

Les pirates néerlandais étaient appelés « *vrij buiters* ». *Vrij* signifie « libre » et *buit* à la fois « acquisition » et « gibier », soit « piller libre ». La langue française transcrit cette sonorité en *flibustier* tandis que l'anglais parle de *freebooter*. Le terme est globalement similaire à celui de pirate jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle.

Le mot apparaît lorsque les révoltés des futures Provinces-Unis arment des navires corsaires pour lutter contre l'occupant espagnol. Mais les Pays-Bas n'existant pas en tant qu'État indépendant reconnu avant les traités de Westphalie de 1648, les Espagnols considéraient les flibustiers comme des pirates pendant que les alliés des Hollandais les voyaient comme des corsaires. La France, en premier lieu, leur accorda parfois des lettres de marque pour affaiblir l'ennemi espagnol. Toutefois, la coalition des puissances européennes contre la France de Louis XIV et l'installation sur le trône de Madrid d'un monarque français à l'issue de la Guerre de Succession d'Espagne viennent clore cette collaboration.

La clarification des frontières européennes, en 1648, mit fin à l'ambiguïté sur la nature des flibustiers – pirates ou corsaires. L'ambivalence de leur action, le caractère masqué et flirtant avec la légalité a cependant survécu dans la langue anglaise où *filibuster* désigne au XIX<sup>e</sup> siècle un citoyen américain fomentant, sans l'aval explicite de son Gouvernement, des troubles dans les États d'Amérique latine.

#### ***d. Les pirates ne mènent pas de « corso »***

Le *corso* est la prédation maritime réciproque opérée entre chrétiens et musulmans, entre les XVI<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, en Méditerranée et en Atlantique. Bien que le terme de corsaire en tire son origine, le *corso* se distingue de la course par le manque d'encadrement : il consistait à attaquer les navires de commerce et à capturer les villageois sur les côtes pour les soumettre à l'esclavage. Du côté chrétien, les Chevaliers de Malte représentent la force la plus significative. Les principaux ports de départ musulmans sont les Régences d'Alger, de Tunis et de Tripoli : parce que l'ennemi était perçu comme un *barbare*, l'Histoire retient la dénomination de *piraterie barbaresque*.

La spécificité du *corso* par rapport à la course ou à la flibuste tient au défaut d'autorité publique et à la justification des prédatons, où l'appât du gain se dissimule derrière des considérations religieuses. Pour les musulmans, le *corso* est un des éléments de la guerre sainte contre les infidèles. Les traités de paix passés avec les nations occidentales équivalent à des trêves qu'il est toujours possible de briser. Les Régences sont théoriquement vassales du sultan-calife ottoman, mais cette autorité lointaine n'a guère d'effet pratique alors que la plupart des revenus du territoire sont assurés par les prises et que les capitaines disposent d'une force armée propre à renverser l'autorité locale en cas de contestation. Les capitaines musulmans – *rāīs* – du XVI<sup>e</sup> siècle agissaient dans un cadre de conflit avec l'Espagne de la *Reconquista*, une guerre où des États se disputent des territoires. Le butin est ensuite devenu le seul objectif, et la notion de guerre fictive. Néanmoins, le rattachement des Régences à la Sublime Porte oblige les Européens à privilégier la diplomatie. Même un allié n'est pas à l'abri de la prédation : la France de François I<sup>er</sup> en fait l'amère expérience lorsque les troupes algéroises occupent Toulon en 1543 et ne quittent la cité que contre rançon. Quant au *corso* chrétien, à l'origine défensif, il devient clairement prédateur après la victoire navale de Lépante où il s'apparente à un pillage systématique destiné à ruiner les marines de commerce musulmanes. Là encore, le caractère très spécifique de l'Ordre de Malte ne permet pas de parler de guerre de course au sens strict.

Aucune des garanties associées à la guerre de course n'existe dans le *corso* : ni lettre de marque, ni respect de la vie, ni possibilité de contester la prise en justice. Il n'existe aucune règle de droit commune aux deux protagonistes. Pour les chrétiens, la croyance selon laquelle le musulman n'accorde aucune valeur aux traités forme une justification bienvenue à une conduite comparable. Les musulmans passent un traité international alors qu'ils recherchent en réalité un tribut ; les Européens pensent payer un droit de passage forfaitaire et préalable sans légitimité. Lorsque Thomas Jefferson et John Adams, ambassadeurs américains auprès de la France et de la Grande-Bretagne, demandent au représentant de Tripoli pourquoi leurs navires sont attaqués hors de toute guerre, il leur est rétorqué qu'il est légitime de piller et de réduire en esclavage les peuples étrangers à l'Islam.

Le *corso* prend fin, côté chrétien, lorsque Bonaparte prend possession de Malte en 1798 et prononce l'expulsion des chevaliers de Saint-Jean. Le *corso* musulman profite des guerres de la Révolution et de l'Empire pour régner en maître sur la Méditerranée. C'est pour lutter contre ses prédatons que les États-Unis se résolvent à la création d'une coûteuse marine de guerre en 1794 ; le versement de tributs aux Régences barbaresques atteint 20 % des dépenses fédérales américaines en 1800. Les expéditions militaires ponctuelles américaines ne changent rien à la situation, comme avant elles les fréquents bombardements des cités nord-africaines par les puissances européennes.

Le *corso* musulman ne prend fin qu'avec la destruction et la conquête de la Régence d'Alger par la France en 1830. Cette conclusion, qui met en avant le lien fondamental entre prédation barbaresque et existence d'un pouvoir politique territorialisé, plaide en faveur d'une distinction avec la piraterie au sens strict.

## 2. Une brève histoire de la piraterie

La piraterie est un corollaire du commerce maritime qui existait déjà à l'Âge du bronze final mentionné dans *L'Illiade* et *l'Odyssée*. Le monde méditerranéen se prête au développement de la piraterie. Les routes commerciales terrestres sont peu nombreuses, étant donné les obstacles montagneux et la faiblesse des cours d'eau. Les principaux axes de commerce se trouvent en mer : il est tentant pour les pêcheurs locaux d'intercepter les navires en transit.

Les Grecs, les Égyptiens, les Romains eurent à souffrir de cette menace sur leurs voies de navigation. Ovide raconte, dans les *Métamorphoses*, que Dyonisos fut enlevé par des pirates tyrrhéniens alors qu'il se rendait à Naxos, et que sa colère changea les pirates en dauphins. Quant à Rome, elle s'est bâtie face à une piraterie endémique. Jules César lui-même, capturé lors de son retour après la mort de Sylla, exigea fameusement de ses ravisseurs qu'ils doublent la rançon de vingt talents qu'ils fixaient pour sa liberté, jugeant celle-ci insultante pour sa qualité. En -67, à la suite de l'incendie d'Ostie, le peuple romain confia les pleins pouvoirs à Pompée dans son combat contre la piraterie en Méditerranée. Quelques mois de campagne lui suffirent à étendre la *Pax romana* à la *Mare nostrum*.<sup>(1)</sup>

L'effondrement de l'Empire romain d'Occident facilita le retour des pirates, Vandales notamment, sur les côtes méditerranéennes, avant que les forces byzantines puis l'expansion musulmane n'y mettent bon ordre. La piraterie se déplaça au nord de l'Europe avec les Vikings, où elle sévit pendant plusieurs

---

(1) La Lex Gabinia, proposée par le tribun de la plèbe Aulus Gabinius sans le consentement du Sénat, octroyait pour la première fois un *imperium* sur l'espace maritime et non sur une province romaine. Il fallait bien cela pour éliminer le millier de vaisseaux pirates adossés à de nombreuses places fortes comme la Crète et la Sicile. Pour débarrasser la Méditerranée des pirates, Pompée pouvait compter sur plus de cinq cents vaisseaux et sur le soutien des provinces côtières... soit, dans une République romaine essentiellement concentrée sur les rivages maritimes, plus de 120 000 fantassins, 5 000 cavaliers et la quasi-totalité du budget de l'État. Pompée ordonna l'élimination des chefs et la déportation des équipages dans le Péloponnèse. Mais en subordonnant toute la force de Rome à la volonté d'un seul, la République avait abattu le prestige de l'institution sénatoriale. César franchirait le Rubicon quelques années plus tard.

siècles en entravant le commerce anglais et les échanges hanséatiques. Les pirates pouvaient librement agir en l'absence d'autorité politique forte : aucun royaume centralisé n'était en mesure de leur faire pièce, aucune marine ne protégeait le commerce maritime sur leurs côtes. La situation changea à partir du XV<sup>e</sup> siècle, mais les pirates avaient alors quitté les côtes européennes pour l'Atlantique, les richesses des Amériques et les étendues méconnues pratiquement impossibles à surveiller.

La grande période de la piraterie dans les Caraïbes commence au début du XVI<sup>e</sup> siècle de 1520 et s'étend jusqu'aux années 1720. En 1494, le traité de Tordesillas avait partagé le Nouveau Monde, sous l'égide de la Papauté, entre l'Espagne et le Portugal : ces deux nations découvraient les richesses des Amériques qu'elles ramenaient par convois vers l'Europe. La route commerciale commençait dans les Petites Antilles près de la Nouvelle-Espagne, puis elle filait à travers le canal du Yucatan, entre le Mexique et Cuba, pour profiter des vents porteurs tout au long de la route vers les métropoles. Cette configuration était idéale pour le développement d'une activité pirate, dissimulée dans les nombreuses îles que comptent les Caraïbes. Les puissances européennes exclues de la répartition – France, Angleterre et Provinces-Unies – soutinrent pirates et contrebandiers. Elles parvinrent à s'abstraire de l'interdit jeté à leur encontre à Tordesillas en profitant du schisme protestant, qui affaiblissait l'autorité des décisions papales, et du développement de leurs marines de guerre, qui leur permettait de contester la suprématie ibérique<sup>(1)</sup>. À mesure que les empires coloniaux s'équilibraient, les nations européennes s'entendirent progressivement pour éliminer la piraterie des eaux américaines. Les actes de piraterie devinrent donc plus rares et la chasse aux pirates plus intense.

Finalement, Woodes Rogers, gouverneur des Bahamas, éradiqua la piraterie dans les Caraïbes en maniant habilement répression et pardon. L'élimination de la piraterie dans les eaux européennes s'était étendue à l'Afrique de l'Ouest et à l'Amérique du Nord au XVII<sup>e</sup> siècle. Les guerres de la Révolution et de l'Empire laissèrent un peu de liberté aux pirates antillais qui baissèrent définitivement pavillon au début du XIX<sup>e</sup> siècle.

L'expulsion des Caraïbes conduisit certains flibustiers à gagner l'océan Indien dès 1720. Mais ce dernier n'est pas le plus hospitalier pour les pirates : il compte beaucoup moins d'îles, les échanges commerciaux entre l'Europe et l'Asie n'ont pas l'importance des échanges transatlantiques, et diverses voies de navigation existent passant tantôt par le canal du Mozambique et tantôt le long de la côte orientale de Madagascar. Une République pirate, libertaire et démocratique aurait été fondée à Madagascar sous le nom de Libertalia à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle – utopie politique, sociale et philosophique dont la réalité reste à démontrer. Il est vrai, cependant, que nombre d'intellectuels se sont référés aux principes qui

---

(1) François I<sup>er</sup> déclara : « Le soleil luit pour moi comme pour tous les autres. Je voudrais bien voir la clause du testament d'Adam qui m'exclut du partage du monde. » *Il lança les opérations françaises de colonisation sur le continent américain.*

prévalaient à bord des bateaux pirates pour étayer leurs réflexions : exil de toute nation pour garantir la liberté individuelle, prise de décision démocratique, mise en cause du pouvoir du capitaine, etc.

La piraterie historique disparaît donc au XIX<sup>e</sup> siècle avec la pacification des mers par les marines nationales et la destruction des Régences nord-africaines par la colonisation européenne. On aurait pu croire l'histoire terminée. En vérité, ce n'est qu'une parenthèse d'un siècle et demi avant l'émergence de la piraterie moderne.

### 3. Le retour des pirates à la fin de la Guerre froide

La disparition de l'Union soviétique a permis un relâchement des efforts militaires consentis par les nations sur terre comme sur mer. Elle s'est doublée d'une explosion du commerce international, de l'émergence de l'Asie comme puissance économique, et de la faillite de certains États devenus incapables de contrôler leur territoire. À la fin du XX<sup>e</sup> siècle, les conditions sont réunies pour une réapparition du phénomène pirate sur les mers du globe.

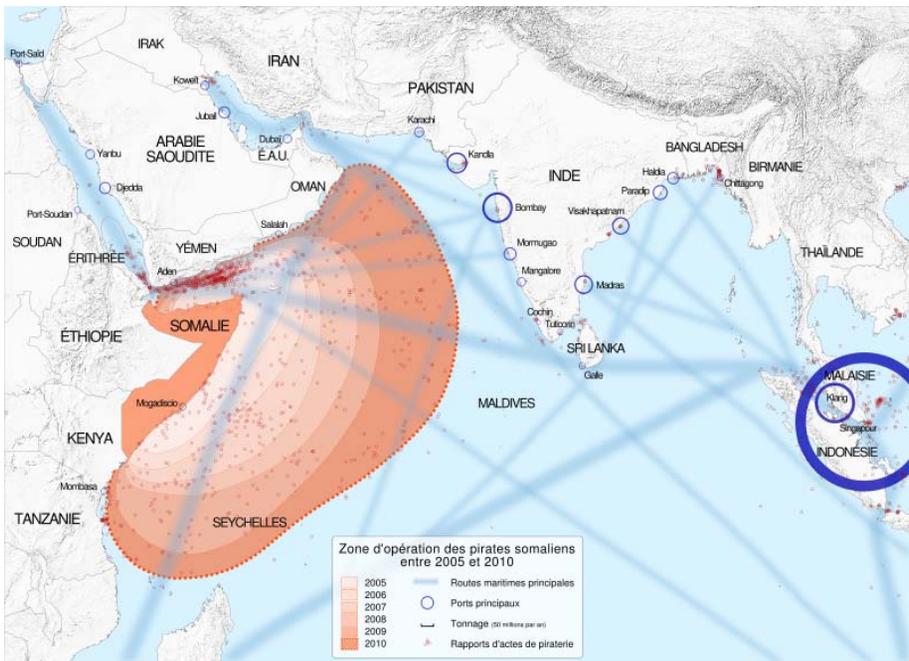
La piraterie a d'abord ressurgi dans le détroit de Malacca, à la suite de la crise asiatique de 1997, puis s'est déportée vers le Golfe de Guinée et au large des côtes somaliennes, de la Tanzanie, du Yémen, et plus généralement dans tout l'Océan indien. La haute mer, espace de liberté, n'est à nouveau plus sûre. La piraterie n'est plus le fait de quelques aventuriers, mais celui de groupes hiérarchisés, allant du financier à l'exécutant, capables de blanchir leur butin une fois leur forfait accompli. *« Une fois les rançons obtenues, les pirates répartissent les sommes. "50 % revient aux investisseurs, 30 % aux pirates, 10 % à ceux qui ont fourni le bateau et ceux qui gardent les otages et 10 % aux anciens du village", rappelle ainsi Rudolph Atallah, PDG de White Mountain Research, une entreprise de conseil basée aux États-Unis, dans une note rédigée à l'occasion de la conférence "Counter Piracy" organisée aux Émirats Arabes Unis en avril 2011. <sup>(1)</sup> »*

La piraterie s'attaque aux navires, retient en otage des équipages, exige des rançons élevées, n'hésite pas à torturer et à tuer lorsque les victimes ne sont plus jugées « vendables ». Entre 1980 et 2010, environ 4 000 actes de piraterie maritime ont été recensés par le Bureau maritime international. Si 209 attaques seulement ont eu lieu au cours de la seconde moitié des années 1990, 2 463 sont dénombrées entre 2000 et le début de l'année 2007. Ce décuplement est dû à plusieurs raisons, au premier rang desquelles figurent la faiblesse étatique et la pauvreté qui dominent certaines régions et qui poussent les habitants vers la prédation maritime. Tout laisse penser que le butin récolté alimente le crime organisé et pourrait également financer des entreprises terroristes.

---

(1) <http://tempsreel.nouvelobs.com/monde/20110628.OBS5997/docu-la-piraterie-une-activite-rentable-et-financee-de-l-etranger-1-3.html>

Dans les zones proches de la Somalie, la piraterie revêt un caractère particulier du fait de l'importance stratégique du golfe d'Aden, débouché naturel des flux maritimes empruntant le canal de Suez, et des modes opératoires spécifiques des pirates. L'anarchie régnant sur le territoire somalien permet son utilisation comme base pirate d'autant plus facilement que les bandes armées y pullulent, équipées de matériels militaires et sans rival organisé à terre. Au début des années 2000, les pirates attaquaient à l'emporte-pièce sur des *skiffs*<sup>(1)</sup> aux capacités réduites, cantonnant le danger à la proximité des côtes. Désormais, ils emploient des bateaux de relais qui portent la menace en haute mer, comme l'ont montré les attaques du chalutier français *Le Drennec*<sup>(2)</sup> et du pétrolier saoudien *Sirius Star* intercepté à plus de 450 milles au large<sup>(3)</sup>, par des assauts coordonnés – jusqu'à dix *skiffs* harcelant en meute un même bateau<sup>(4)</sup>. Des équipements modernes sont utilisés tant pour la communication que pour la navigation, et l'attaque met en jeu un armement lourd.



- (1) Bateau suffisamment léger pour créer une vague et la dépasser en passant au déjaugage.
- (2) Le *Drennec* a subi deux attaques récentes. En septembre 2008, il avait semé des assaillants qui lui tiraient dessus avec un lance-roquette RPG. En octobre 2009, trois vedettes l'ont pris en chasse à 195 milles nautiques (350km) au nord des Seychelles, pour se heurter à une équipe de fusiliers marins embarquée à bord. Les esquifs pirates ont, peu après, rejoint un bateau mère d'environ 30 mètres pris en chasse et arraisonné par un navire de garde-côtes seychellois.
- (3) Le *Sirius Star*, long de 330 mètres et d'une capacité de 2 millions de barils de pétrole, a été détourné le 15 novembre 2008, devenant le plus grand navire de l'histoire capturé par des pirates. Il faisait route depuis l'Arabie saoudite vers les États-Unis par le cap de Bonne-Espérance. Au moment de l'attaque, il se situait à plus de 800 km des côtes kényanes. Son propriétaire s'est acquitté d'une rançon de plusieurs millions de dollars en échange du navire et de son équipage.
- (4) <http://www.diploweb.com/La-piraterie-maritime-est-en.html>

La zone d'intervention des pirates somaliens s'est ainsi considérablement étendue avec le temps, ce qu'illustre la carte ci-avant (*source* : Wikipedia).

Ces moyens accrus permettent aux pirates de s'adapter rapidement aux contremesures et de mener leur action dans un temps limité, parfois inférieur à un quart d'heure. Les auditions conduites par votre rapporteur ont même laissé entrevoir des complicités portuaires pour des navires attaqués dont le transpondeur avait préalablement été saboté.

La piraterie maritime constitue donc aujourd'hui une menace majeure sur le commerce maritime international et la sécurité des approvisionnements, alors que 90 % du transport des marchandises au niveau mondial se fait par voie maritime. Au total, et toutes zones géographiques confondues, 234 attaques ont été recensées depuis le début de l'année 2013.



Comme jadis, la piraterie moderne prolifère dans l'impuissance d'un État failli. La Somalie n'est pas en capacité de détruire les installations pirates sur son sol. Elle n'est pas, non plus, en mesure d'envoyer une marine patrouiller dans les voies maritimes internationales proches de ses côtes ou dans ses eaux territoriales pour en assurer la sécurité. La même situation tend à se présenter dans le golfe de Guinée, même si les États riverains semblent plus solides et disposés à mieux contrôler leur domaine maritime, comme l'indique l'illustration figurant ci-dessus.

En 2014, les menaces sur le trafic maritime mondial se concentrent dans quelques zones généralement situées autour de passages étroits (Panama, Suez, Bab El Mandeb et Malacca) ainsi que dans le golfe de Guinée. Deux espaces sont particulièrement périlleux pour les navires battant pavillon français :

– le nord-ouest de l’océan Indien, où des attaques se produisent sur les flux qui y transitent en vue de capturer navire et équipage afin d’obtenir le versement de rançons. Le phénomène est cependant en net recul à la suite de l’engagement de forces internationales : 8 attaques ont été enregistrées en 2013 contre 116 en 2011. Aucun navire n’a été capturé depuis mi-2012 ;

– le golfe de Guinée, où les attaques peuvent être plus violentes, visant surtout à accaparer la cargaison afin de la revendre. Il s’agit souvent d’attaques de navires au mouillage dans les ports ou navigant à proximité des côtes, en mer territoriale des États riverains, et plus rarement au large.

Dans ces deux zones, l’ensemble du trafic français est susceptible d’être attaqué mais les navires vulnérables sont essentiellement les bâtiments lents et bas sur l’eau tels que les pétroliers à pleine charge, les navires de pêche, les câbliers et bâtiments de recherche sismique ou les navires de ravitaillement d’installations *offshore*. Les bateaux de croisière et les voiliers sont également directement menacés.

## II. LES RÉPONSES CLASSIQUES AUX DANGERS DE LA PIRATERIE

Assurer la sécurité des équipages et des navires constitue un enjeu considérable tant pour les armateurs que pour la communauté des États, aujourd'hui comme par le passé. Parce que la bonne marche des échanges maritimes a toujours réclamé une protection juridique, le droit international apparaît, en la matière, largement sédimenté et consensuel. De la même façon, les méthodes de protection des navires n'ont guère évolué même si les moyens modernes de communication et de projection permettent aux forces gouvernementales d'agir plus vite et plus loin.

### 1. Un régime juridique extrêmement répressif

#### a. Un droit immémorial

L'une des plus anciennes lois de la mer est sans doute la prohibition de la piraterie. La crainte d'un abordage pirate, motivé par l'appât du gain et non par une allégeance étatique, se partage parmi la communauté des marins de toutes les nations. Dès l'époque romaine, les déprédations pirates sont considérées comme une violence imposée non seulement aux victimes, mais aussi à l'ensemble des honnêtes gens. Cicéron déclare les pirates *communis hostis omnium* – ennemis communs à tous – dans la mesure où ils échappent aux catégories habituelles du droit ; ils ne devaient pas être considérés comme un adversaire légitime envers lequel existent des obligations de bonne foi et de loyauté.

Puisque la piraterie est partout une menace pour tous les vaisseaux et pour tous les marins, la conception d'une responsabilité internationale dans sa répression s'impose rapidement. Il est du droit et du devoir de tous les représentants de l'autorité publique de poursuivre, de capturer, de juger et de condamner un pirate qui viendrait à entrer en contact avec eux. Le jugement le plus sommaire, prenant la forme d'une pendaison à la grand-vergue, était généralement réservé aux *hostis humani generis* – aux ennemis du genre humain.<sup>(1)</sup>

Cette vindicte s'explique, selon les *Règles internationales et diplomatie de la mer* d'Ortolan, par la différence fondamentale qui distingue les pirates des coupeurs de route et autres bandits de grand chemin : ils prennent pour « théâtre de leurs brigandages un terrain neutre, un lieu commun à tous les hommes, et attaquant indistinctement toutes les nations, leur métier est encore plus préjudiciable à la société. Ils sont les ennemis du genre humain tout entier ; ils sont hors le droit des gens ; il est permis et ordonné à chacun de leur courir sus et de

---

(1) Pour Blackstone, en 1769, « [L]e pirate ou le brigandage sur mer est un délit contre la loi des sociétés : un pirate est l'ennemi commun du genre humain ; et comme il a renoncé à tous les avantages aussi bien qu'au gouvernement de la société ... en déclarant la guerre au genre humain, le genre humain doit la lui déclarer à son tour » ([http://lewebpedagogique.com/jmthouvenin/articles-sur-des-themes-divers-de-droit-international-public/piraterie-maritime-quel-droit-pour-quelle-jurisdiction/#\\_ftn1](http://lewebpedagogique.com/jmthouvenin/articles-sur-des-themes-divers-de-droit-international-public/piraterie-maritime-quel-droit-pour-quelle-jurisdiction/#_ftn1)).

*s'en emparer par tous les moyens possibles ; et l'État dont les citoyens en ont fait la capture est appelé avant tout à leur faire subir la juste punition de leurs crimes ».*

En droit international, la piraterie est généralement considérée comme le plus ancien exemple d'utilisation du principe de juridiction universelle. Puisque la piraterie, par définition, est pratiquée en haute mer, donc hors des juridictions nationales, tous les États sont habilités à rendre justice, au nom du bien commun de l'humanité, sur le fondement de leurs propres règles nationales.

Les chroniques médiévales racontent combien la menace pirate faisait l'objet d'une répression sans nuance. Les « rôles d'Oléron », recueil de jugements compilés en un code à la fin du XII<sup>e</sup> siècle à la demande d'Aliénor d'Aquitaine, qui ont été utilisés comme code maritime dans toute l'Europe et qui donnèrent naissance au *Black Book of the Admiralty* britannique, indiquent que le pirate devait être traité sans égard, comme si son activité criminelle l'avait déchu de sa dignité humaine. L'ordonnance française de l'amirauté de 1584 prescrit le supplice de la roue. En 1718, une nouvelle ordonnance leur promettait la peine de mort avec confiscation des biens, et condamnait les complices aux galères.

L'extinction de la piraterie et l'abolition de la guerre de course, au XIX<sup>e</sup> siècle, ne fit pas oublier pour autant le droit répressif. Dans la sphère internationale, il était admis par tous et revêtu de la force des traités autant que de la coutume ; dans les droits internes, la disparition des crimes ne justifiait aucunement celle des incriminations. En France, la loi du 10 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime, qui organisait la répression de la piraterie, resta en vigueur de la Restauration jusqu'à décembre 2007.

### ***b. Un droit international bien défini***

La Convention des Nations unies sur le droit de la mer, négociée à partir de 1973 et signée à Montego Bay en 1982, constitue le fondement du droit maritime moderne. Elle a été ratifiée par la quasi-totalité des États de la planète, à l'exception notable des États-Unis. Ses articles 100 à 107 précisent le régime juridique de la piraterie et de sa répression, en l'étendant à l'espace aérien, mais en précisant que celle-ci ne peut se dérouler que dans les lieux ne relevant de la juridiction d'aucun État. Il ne peut donc y avoir d'attaque pirate en mer qu'au-delà des limites des eaux territoriales au sens du droit international ; l'État côtier étant pleinement compétent pour réprimer ce qui, sur son domaine maritime, s'apparenterait à un vol, une attaque à main armée ou à une agression en fonction des dispositions de son code pénal. La zone économique exclusive est assimilée à la haute mer.

L'article 105 réaffirme le principe de juridiction universelle en habilitant tout État à appréhender et à juger les pirates que ses représentants pourraient rencontrer et saisir. Il permet de déroger au principe de compétence exclusive de l'État du pavillon à l'égard des navires pirates, lesquels ne perdent pas automatiquement leur nationalité aux termes de l'article 104. La répression de la

piraterie est ouverte exclusivement aux navires et aux aéronefs militaires clairement identifiés, exige l'article 107.

### **Convention de Montego Bay (1982)**

#### **Article 100 – Obligation de coopérer à la répression de la piraterie**

Tous les États coopèrent dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État.

#### **Article 101 – Définition de la piraterie**

On entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants :

- a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :
  - i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ;
  - ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ;
- b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ;
- c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter.

#### **Article 102 – Piraterie du fait d'un navire de guerre, d'un navire d'État ou d'un aéronef d'État dont l'équipage s'est mutiné**

Les actes de piraterie, tels qu'ils sont définis à l'article 101, perpétrés par un navire de guerre, un navire d'État ou un aéronef d'État dont l'équipage mutiné s'est rendu maître sont assimilés à des actes commis par un navire ou un aéronef privé.

#### **Article 103 – Définition d'un navire ou d'un aéronef pirate**

Sont considérés comme navires ou aéronefs pirates les navires ou aéronefs dont les personnes qui les contrôlent effectivement entendent se servir pour commettre l'un des actes visés à l'article 101. Il en est de même des navires ou aéronefs qui ont servi à commettre de tels actes tant qu'ils demeurent sous le contrôle des personnes qui s'en sont rendues coupables.

#### **Article 104 – Conservation ou perte de la nationalité d'un navire ou d'un aéronef pirate**

Un navire ou aéronef devenu pirate peut conserver sa nationalité. La conservation ou la perte de la nationalité est régie par le droit interne de l'État qui l'a conférée.

#### **Article 105 – Saisie d'un navire ou d'un aéronef pirate**

Tout État peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire ou un aéronef capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord. Les tribunaux de l'État qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne le navire, l'aéronef ou les biens, réserve faite des tiers de bonne foi.

#### **Article 106 – Responsabilité en cas de saisie arbitraire**

Lorsque la saisie d'un navire ou aéronef suspect de piraterie a été effectuée sans motif suffisant, l'État qui y a procédé est responsable vis-à-vis de l'État dont le navire ou l'aéronef a la nationalité de toute perte ou de tout dommage causé de ce fait.

#### **Article 107 – Navires et aéronefs habilités à effectuer une saisie pour raison de piraterie**

Seuls les navires de guerre ou aéronefs militaires, ou les autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet, peuvent effectuer une saisie pour cause de piraterie.

L'article 101 de la Convention définit l'acte de piraterie qui autorise les États, sans violer le droit international, à se saisir de ses auteurs et de leurs navires, quelle que soit leur nationalité et celle de leurs victimes.

Ces dispositions ne dispensent cependant pas chaque État d'adopter, s'il le souhaite et pour ce qui le concerne, des lois internes encadrant effectivement la répression de la piraterie. Non seulement la Convention ne crée aucune infraction pénale, mais elle est de surcroît dépourvue d'effet direct au sein de l'Union européenne (CJCE, 3 juin 2008, *Intertanko*). De fait, il faut se tourner vers les droits internes pour découvrir le sort éventuellement réservé aux pirates capturés.

### *c. Un droit français moderne et adapté*

Le renvoi aux législations nationales pour la répression de la piraterie n'est pas sans soulever des difficultés, car toutes les nations ne disposent pas d'un arsenal judiciaire adapté. Presque tous les États sanctionnent les actes commis dans leurs eaux territoriales ou, en haute mer, à l'encontre des navires battant leur pavillon et de leurs ressortissants. Mais l'incrimination de la piraterie en tant que telle n'est pas systématique. C'est en raison de son absence dans leur code pénal interne que des États européens – Allemagne, Danemark, Russie, etc. – ont préféré relâcher des pirates capturés au large de la Somalie au lieu d'engager des poursuites vouées à l'échec devant leurs propres tribunaux. En décembre 2009, la frégate néerlandaise *Evertsen* a été contrainte de demeurer un temps indéterminé dans l'océan Indien dans l'attente qu'un État de la région accepte de juger les treize pirates somaliens qu'elle avait capturés, les Pays-Bas ne souhaitant pas engager de procédures devant leurs juridictions. En mai 2010, la frégate anti-sous-marine russe *Marchal Chapochnikov* a relâché la dizaine de pirates responsable de l'attaque du pétrolier libérien *Moscow University* pour éviter à leur pays la tenue d'un procès coûteux à l'issue incertaine. Paradoxalement, le rapport remis par Jack Lang au Conseil de sécurité de l'ONU en janvier 2011 soulignait que le code pénal somalien ne prévoyait pas, non plus, l'incrimination de piraterie <sup>(1)</sup>.

D'autres États disposent de longue date des bases juridiques nécessaires à la condamnation de tous les pirates capturés. Le droit fédéral américain, par exemple, prévoit depuis 1909 un emprisonnement à vie. Le Yémen, pour sa part, prononce une sentence de mort par décapitation.

La France dispose pour la répression des actes de piraterie d'un arsenal juridique complet qui se partage entre, d'une part, les incriminations contenues aux articles 224-6 à 224-8-1 du code pénal et, d'autre part, les procédures prévues par la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 modifiée par la loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011. Conformément à la Convention de Montego Bay, seuls les officiers de police judiciaire, de la marine nationale et de l'armée de l'air sont habilités à appréhender les pirates. La compétence des juridictions françaises est reconnue à défaut d'entente avec les autorités d'un autre État.

---

(1) Cette aberration juridique ne change cependant rien à la réalité des faits dès lors que le Gouvernement fédéral de Somalie internationalement reconnu ne contrôle pas effectivement son territoire.

## Code pénal

### *Article 224-6*

Le fait de s'emparer ou de prendre le contrôle par violence ou menace de violence d'un aéronef, d'un navire ou de tout autre moyen de transport à bord desquels des personnes ont pris place, ainsi que d'une plate-forme fixe située sur le plateau continental, est puni de vingt ans de réclusion criminelle.

Les deux premiers alinéas de l'article 132-23 relatif à la période de sûreté sont applicables à cette infraction.

### *Article 224-6-1*

Lorsque l'infraction prévue à l'article 224-6 est commise en bande organisée, la peine est portée à trente ans de réclusion criminelle.

Les deux premiers alinéas de l'article 132-23 sont applicables à cette infraction.

### *Article 224-7*

L'infraction définie à l'article 224-6 est punie de la réclusion criminelle à perpétuité lorsqu'elle est accompagnée de tortures ou d'actes de barbarie ou s'il en est résulté la mort d'une ou de plusieurs personnes.

Les deux premiers alinéas de l'article 132-23 sont applicables à cette infraction.

### *Article 224-8*

Le fait par quiconque, en communiquant une fausse information, de compromettre sciemment la sécurité d'un aéronef en vol ou d'un navire est puni de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende.

La tentative de l'infraction prévue au présent article est punie des mêmes peines.

### *Article 224-8-1*

Toute personne qui a tenté de commettre les crimes prévus par la présente section est exempte de peine si, ayant averti l'autorité administrative ou judiciaire, elle a permis d'éviter la réalisation de l'infraction et d'identifier, le cas échéant, les autres auteurs ou complices.

La peine privative de liberté encourue par l'auteur ou le complice d'un des crimes prévus à la présente section est réduite de moitié si, ayant averti l'autorité administrative ou judiciaire, il a permis de faire cesser l'infraction ou d'éviter que l'infraction n'entraîne mort d'homme ou infirmité permanente et d'identifier, le cas échéant, les autres auteurs ou complices. Lorsque la peine encourue est la réclusion criminelle à perpétuité, celle-ci est ramenée à vingt ans de réclusion criminelle.

On notera avec intérêt que la compétence universelle laisse persister un semblant de la mise hors la loi que subissaient les pirates de l'Antiquité et du Moyen-Âge. Commis en haute mer, le même crime de piraterie expose à des sanctions différentes en fonction, non des circonstances, de la nationalité de son auteur ou de celle de ses victimes, mais suivant la législation interne de l'État qui parviendra le premier à exercer sa juridiction. Il y a là une remise en cause du principe de légalité des peines, exception admise par l'article 7§2 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales selon laquelle ce principe « *ne portera pas atteinte au jugement et à la punition d'une personne coupable d'une action ou d'une omission qui, au moment où elle a*

*été commise, était criminelle d'après les principes généraux de droit reconnus par les nations civilisées* ». Un même pirate arrêté par la France pourrait encourir dix années de réclusion s'il était jugé en France sur la base de l'article 224-8-1 du code pénal, et la mort s'il était remis aux autorités yéménites. Il y a lieu de prendre cette disproportion en compte au moment, pour l'Assemblée nationale, de légiférer sur la présence à bord des navires français de gardes armés susceptibles de capturer un pirate au cours de leur mission.

Or, l'Union européenne a conclu des ententes avec des États tiers pour éviter à ses membres de ramener sur leur territoire les pirates appréhendés par leur marine. C'est notamment le cas du Kenya, des Seychelles et de Maurice, qui ont accepté de poursuivre les criminels qui leur seraient remis. La France remet également des suspects aux autorités du Puntland, province somalienne autonome, en échange de l'engagement des autorités que la peine de mort ne sera pas prononcée et de la garantie d'un procès équitable. Mais le nombre croissant d'affaires suscite des plaintes de la part des États partenaires : en 2010, le Kenya a suspendu sa coopération pour se laisser le temps d'audier la soixantaine de dossiers en instance devant ses juridictions. Le rapport Lang a préconisé l'institution d'une juridiction somalienne extraterritoriale, à Arusha en Tanzanie, pour faciliter le jugement des pirates somaliens capturés.

La France s'est dotée d'une législation parfaitement complémentaire au droit international pour jouer tout son rôle dans la répression juridique des actes de piraterie. Mais la satisfaction d'un droit performant ne saurait suffire à protéger les navires français exposés à des risques d'interception. La loi doit se doubler d'une force de maintien de l'ordre. Là encore, les solutions mises en œuvre depuis quinze ans ne sont pas nouvelles.

## **2. Une protection par les marines militaires : escadres et patrouilles**

La première réponse des États dans la lutte contre la piraterie n'a pas varié depuis l'Antiquité : elle consiste à faire quadriller l'espace maritime touché par des vaisseaux de patrouille et à détruire les installations pirates à terre.

Le recensement des attaques par le Bureau maritime international fait apparaître un recul de la piraterie maritime dans l'Océan indien au cours de l'année 2013 ; il montre, en revanche, une tendance alarmante dans le Golfe de Guinée. La diminution du nombre d'actes de piraterie est nettement observable dans le Golfe d'Aden. Alors qu'environ 25 000 navires y transitent chaque année, huit seulement ont été victimes d'un assaut au cours de l'année 2013 contre vingt-huit en 2012 et cent seize en 2011.

Plusieurs facteurs expliquent cette évolution. En premier lieu, l'industrie maritime suit scrupuleusement les règles de bonnes pratiques relatives à la protection passive élaborées par la fédération internationale des armateurs. La présence d'équipes de protection, militaires ou paramilitaires suivant les législations étatiques, a également mis en échec un grand nombre de tentatives.

Enfin et surtout, l'engagement international pour la pacification de la navigation internationale semble porter ses fruits. Diverses actions ont été mises en œuvre : l'opération *Atalante* sous l'égide de l'Union européenne, l'opération *Ocean Shield* des forces navales OTAN, une coalition maritime de circonstance (la *TF 151*) dans le cadre des forces maritimes américaines dans la zone Moyen-Orient et océan Indien ainsi que des interventions ponctuelles menées par des forces navales de nombreux pays – Chine, Russie, Inde, Japon, Indonésie, Malaisie, Arabie Saoudite, Yémen.

#### **Bilan de l'opération *Atalante*.**

Mise en place en décembre 2008 dans le cadre des résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU pour la lutte contre la piraterie au large de la Somalie, *Atalante* vise trois objectifs : soutenir l'acheminement de l'aide humanitaire, protéger la navigation commerciale jugée vulnérable au large des côtes, neutraliser les pirates et les remettre pour jugement à des pays avec lesquels l'Union européenne a signé un accord de transfert.

La mission EUNAVFOR a fortement contribué à endiguer et à contenir le phénomène de piraterie. Cependant, le manque de capacité maritime somalienne, la détermination des pirates ainsi que leur organisation au niveau tactique (soutien logistique, ravitaillement, manœuvre du bâtiment par une dérive contrôlée) a nécessité de renforcer la présence de la force le long du littoral somalien. Fort de ces ajustements et des poursuites judiciaires décidées contre les pirates interpellés, cette opération *Atalante* apparaît aujourd'hui une véritable réussite en termes de mission européenne.

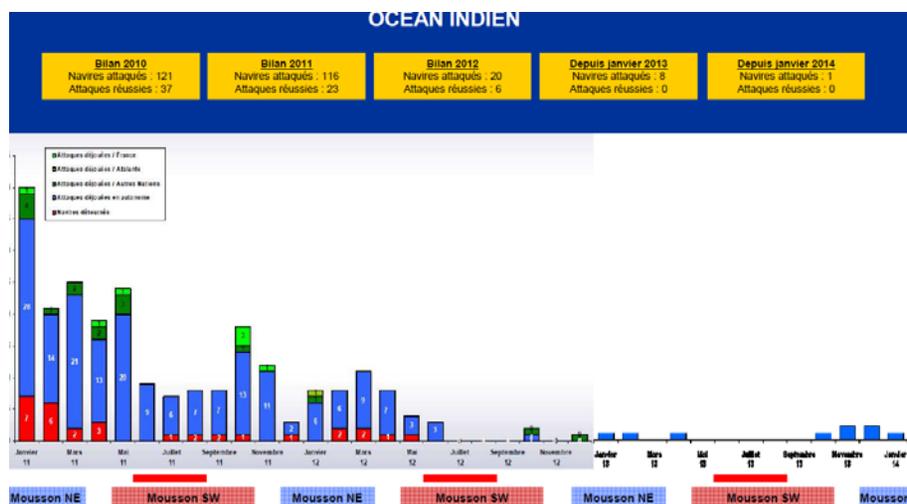
La piraterie maritime dans le golfe d'Aden est aujourd'hui contenue sans être totalement éradiquée. Ses causes demeurent en effet toujours vivaces. Ainsi, depuis 2012, l'opération *Atalante* est complétée par la mission *EUCAP-Nestor* qui vise à développer les capacités de surveillance des États de la région et à accompagner les systèmes judiciaires pour réprimer l'insécurité en mer.

La baisse du nombre d'attaques de pirates a montré que l'opération porte ses fruits grâce à l'action des moyens militaires (navires de guerre et avions de patrouille maritime) qui opèrent en liaison étroite avec les autres coalitions (OTAN, *Combined Maritime Forces*) et avec les acteurs indépendants (Chine, Japon, Russie, etc.), à la promotion par l'OMI des mesures de protection des navires, et enfin grâce à une meilleure coopération et coordination avec les autorités régionales. De plus, près de 170 navires du Programme alimentaire mondial et 130 navires affrétés par la Mission africaine en Somalie ont été protégés avec succès par les forces de l'opération *Atalante*.

Par ailleurs, *Atalante* neutralise les moyens logistiques des pirates à terre, sur le littoral et au mouillage. En mai 2012, un hélicoptère a frappé une base arrière de pirates dans la région de Galmudug, au centre de la Somalie.

Les chiffres ci-dessous, recueillis à l'occasion des auditions, montrent le succès des opérations dans l'océan Indien, sans qu'on puisse toutefois en donner tout le crédit aux patrouilles maritimes. Celles-ci souffrent en effet d'un défaut fondamental : elles mobilisent des crédits importants alors même que les pays développés tendent à mieux contrôler leurs dépenses militaires. Le Pentagone a alerté le Congrès en juin 2011 sur l'impossibilité de protéger tous les navires qui croisent dans l'océan Indien, quand bien même toutes les forces navales du monde seraient déployées sur les dix millions de kilomètres carrés concernés. D'autres

moyens d'intervention devaient donc être privilégiés, au moins en complément des opérations traditionnelles.



### 3. Une protection militaire à bord : les équipes de protection embarquées

Afin d'assurer la protection des navires civils battant pavillon français ou d'intérêt français, et dans le cadre de l'arrêté du 22 mars 2007 établissant la responsabilité du ministère de la défense dans la protection du trafic maritime, l'État met à disposition des propriétaires ou exploitants de navires exposés à un risque de piraterie, des équipes de protection embarquées (EPE), représentant au total plus de 152 personnels militaires de la marine nationale (4 à 7 fusiliers marins ayant reçu une formation et un entraînement adaptés).

La demande de mise en place d'une EPE est effectuée par l'armateur auprès du Premier ministre. La décision est prise par ce dernier, après une étude technique menée par les services du ministère de la défense en liaison avec l'armateur, pour apprécier la menace en fonction de la zone et de la vulnérabilité intrinsèque du navire ainsi que la capacité à déployer une équipe militaire compte tenu des contraintes diplomatiques et logistiques, en fonction des escales prévues et du préavis disponible. La mise en place d'une EPE est précédée de la signature d'une convention entre l'État et l'armateur – convention ponctuelle en principe, et exceptionnellement annuelle avec les armateurs des thoniers-senneurs dans le cadre du déploiement permanent des équipes de protection basées aux Seychelles.

Le décret n° 86-366 du 11 mars 1986 relatif à la rémunération de certains services rendus par le ministère de la défense pose la règle d'une rémunération des services rendus par les armées dans la mesure où ils bénéficient à des tiers. Les dépenses supplémentaires entraînées par le déploiement de l'EPE sont donc à la charge de l'armateur : transport de l'équipe et du matériel, hébergement et

alimentation, suppléments de rémunération. De plus, l'armateur est tenu d'assurer le personnel et le matériel de l'État.

Au total, 93 EPE ont été déployées depuis 2009. Si les demandes formulées par les armateurs à la pêche et pour les navires affrétés par le ministère de la défense sont satisfaites à 100 %, le taux moyen de protection pour les navires de commerce s'élève à environ 70 % sur 25 à 35 demandes annuelles. Aucun refus n'a été motivé par le manque d'équipes disponibles : les fins de non-recevoir s'expliquent par la nécessité d'accords diplomatiques préalables des États d'embarquement et de débarquement de l'équipe, qui ne permettent pas de couvrir certaines routes. Certains pays, en effet, refusent le principe d'une protection armée de navires de commerce dans leurs ports et leur mer territoriale. Afin de limiter ces contraintes, l'état-major de la marine cherche à pré-positionner des lots d'armes et munitions à proximité des points d'embarquement et de débarquement (Djibouti, Émirats Arabes Unis, Singapour, Sri Lanka, Sénégal, Gabon, Côte d'Ivoire). Par ailleurs, le ministère des affaires étrangères est sollicité pour obtenir les accords diplomatiques nécessaires, parfois dans des délais très brefs.

Une EPE se compose d'un nombre de marins adapté à la taille du navire à protéger. Pour les navires de commerce, elles comprennent au minimum six fusiliers : un chef d'équipe, un adjoint et quatre opérateurs. L'EPE peut comprendre jusqu'à douze militaires pour les navires difficiles à protéger en raison de leur taille, comme les pétroliers de type VLCC, ou de leur configuration. Les équipes à bord des thoniers-senneurs sont réduites à cinq compte tenu de la taille des navires.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2014, 25 EPE peuvent être constituées, dont 15 sont déployées sur les thoniers-senneurs basés aux Seychelles. Si certaines EPE sont pré-positionnées en océan Indien à partir de Djibouti, elles peuvent être mises en place à partir de tout port d'embarquement ou d'un navire de la marine nationale.

Les EPE sont équipées d'armes adaptées à la mission : pistolets semi-automatiques, fusils d'assaut, mitrailleuses de calibre 7,62 et 12,7. Elles disposent également d'artifices éclairants, d'instruments de détection et de vision, de moyens de communication, d'équipements de protection et de divers types d'enregistreurs. À ce jour, elles ont repoussé quinze attaques depuis leur premier déploiement. Aucun militaire n'a jamais été blessé.

Néanmoins, si les délais relatifs aux démarches logistiques et diplomatiques pouvaient être réduits, et si le cadre d'emploi des équipes de protection embarquées était élargi, il est estimé que le nombre de demandes en protection serait *a minima* multiplié par deux. Elles dépasseraient alors significativement les besoins que pourraient couvrir la marine nationale.



### III. UN IMPACT ÉCONOMIQUE TRÈS SIGNIFICATIF

La piraterie menace la sécurité des personnes et des biens à bord des navires. La réponse des États, comme les aménagements consentis par les armateurs, permettent une mise en échec des assauts pirates. Ils représentent cependant un coût significatif pour l'économie maritime internationale, et une contrainte délicate à gérer pour les armateurs français.

#### 1. Un danger pour le commerce international

Les multiples impacts économiques de la piraterie méritent d'être relevés. L'organisation non-gouvernementale *One Earth Future* a estimé, fin 2010, l'impact économique global de la piraterie à 7 à 12 milliards de dollars par an. La piraterie somalienne illustre parfaitement l'entrave au commerce international que représente une menace pirate, même en l'absence d'attaque couronnée de succès.

Un des surcoûts concerne le déroutement. Afin de contourner les zones de piraterie en général, et le Golfe d'Aden en particulier, des armateurs font le choix de la circumnavigation de l'Afrique par le Cap de Bonne Espérance. Le trajet, plus long, requiert davantage de carburant. Près de 2,5 milliards de dollars sont ainsi dépensés, sans même mentionner les émissions supplémentaires de gaz à effet de serre dans un contexte de changement climatique. Par ailleurs, cette réticence à emprunter le Canal de Suez constitue, pour l'Égypte, un manque à gagner d'environ 640 millions de dollars par an.

D'autres nations sont directement impactées : ainsi les Seychelles, où la productivité moindre des zones de pêche et la menace pirate ont provoqué une chute de 40 % de l'activité des ports et une diminution de 10 % de ses revenus issus du tourisme. 1,5 million d'euros ont été consacrés par Victoria au renforcement de son système administratif et judiciaire pour juger les pirates remis par les marines européennes, tandis que 2,3 millions d'euros – soit 4 % du PIB – sont dévolus aux moyens militaires de lutte contre la piraterie.

Le coût des escadres déployées dans l'Océan Indien est également considérable. Tous États confondus, il est évalué à 2 milliards de dollars par an.

Il y a enfin les surprimes d'assurance. Afin d'anticiper leur contribution aux rançons demandées pour libérer les navires et les équipages capturés par des pirates, les compagnies ont augmenté leurs primes en conséquence. L'immobilisation des navires le temps de leur capture est également prise en compte comme un manque à gagner économique. Les surprimes sont ainsi évaluées à plus de 460 millions de dollars chaque année selon les estimations d'*Oceans beyond piracy*, une fondation privée américaine.

Suite à la répétition des attaques contre des pétroliers de fort tonnage, le *Lloyd's of London*, premier marché mondial de l'assurance-réassurance, a ouvertement évoqué la création d'une « taxe à la piraterie ». En effet, l'assurance "coque-cargaison" d'un navire ne couvre généralement pas les risques nés de la piraterie. Les armateurs doivent contracter une assurance spécifique pouvant atteindre 0,2 % de la valeur du navire, sans préjudice de la cargaison assurée par l'affréteur. Cet accroissement des primes d'assurance pèse sur les frais généraux des entreprises alors même que le secteur est, depuis 2008, affaibli par la récession économique.

## **2. Une menace pour le pavillon français**

La contrainte que fait peser la piraterie sur le commerce maritime international menace particulièrement les navires sous pavillon français. La loi n'autorise, en effet, qu'une protection exercée par l'autorité publique alors même que les principaux partenaires – et concurrents – de la France admettent le recours à des protections privées, plus souples et moins coûteuses.

Si la qualité du service fourni par la marine nationale n'a jamais été mise en cause, les armateurs français soulignent que l'amélioration du taux de réponse aux demandes formulées importe peu dès lors qu'un aléa subsiste quant à l'attribution d'une équipe, aléa commercialement inacceptable par le client et par l'assureur. Les compagnies maritimes nationales voient des marchés leur échapper, faute de pouvoir systématiquement garantir la protection de leurs vaisseaux, de leurs équipages et de leurs cargaisons.

*Armateurs de France* souligne combien l'incertitude qui prévaut face aux besoins exprimés par les affréteurs nuit à l'attractivité du pavillon français. Cette situation contribue à un mouvement néfaste de dépavillonnement : sans qu'un lien puisse être directement établi, 34 navires ont été retirés des registres du pavillon français au cours de l'année 2012. Les difficultés pour protéger certaines routes font vraisemblablement partie des différentes causes.

La compétitivité des entreprises françaises, confrontées à la concurrence de pavillons tiers, qui garantissent une protection privée, est désormais compromise. La plupart des pavillons européens autorisent en effet cette pratique.

À ce jour, la France est l'un des derniers grands États maritimes de l'Union européenne à ne pas avoir adopté de législation spécifique concernant le recours à des entreprises privées de protection des navires. La nécessité d'apporter une réponse rapide et adaptée aux demandes du secteur a été rappelée par votre rapporteur dans son rapport au Premier ministre sur la compétitivité des transports et services maritimes français, dont l'une des propositions consiste à autoriser l'embarquement français des gardes privés à bord des navires pour lutter contre la piraterie.

40 % des navires contrôlés par des entreprises françaises sont aujourd'hui exploités sous pavillon étranger. Pour faire face à l'extension de la menace de piraterie, les propriétaires et exploitants de la flotte contrôlée recourent depuis plusieurs années aux services d'entreprises de protection armée pour assurer la protection de leurs navires. La loi française crée donc un intérêt objectif au dépavillonnement, qu'il convient de supprimer.

<b>Pays</b>	<b>Position sur la présence d'équipes militaires à bord des navires sous pavillon national</b>	<b>Position sur la présence d'entreprises privées armées à bord des navires sous pavillon national</b>
Belgique	Autorisée	Autorisée
Chypre	Autorisée	Autorisée
Allemagne	Autorisée	Autorisée
Danemark	Autorisée	Autorisée
Grèce	Non autorisée	Autorisée
Espagne	Non autorisée	Autorisée
Finlande	Pas de base légale	Réflexion en cours
<b>France</b>	<b>Autorisée</b>	<b>Non autorisée</b>
Italie	Autorisée	Autorisée
Luxembourg	Non autorisée	Autorisée
Malte	Autorisée	Autorisée au cas par cas
Pays-Bas	Autorisée	Projet de loi en cours de rédaction
Pologne	Non autorisée	Autorisée
Suède	Non autorisée	Autorisée
Royaume-Uni	Non autorisée	Autorisée
Norvège	Réflexion en cours	Autorisée



#### IV. UNE OUVERTURE LOGIQUE AUX SOCIÉTÉS PRIVÉES DE PROTECTION DES NAVIRES

Comment protéger les intérêts nationaux dès lors que les forces armées ne semblent pas en mesure d'y parvenir ? Le recours aux sociétés privées semble la réponse adéquate.

##### Golfe d'Aden : le retour des corsaires ?

Cette solution a déjà été mise en œuvre, en toute discrétion, par les États-Unis. La firme Pistris fait depuis 2007 la chasse aux pirates dans le golfe d'Aden. Pistris dispose de deux navires de 65 mètres, d'hélicoptères armés, de vedettes pouvant atteindre une vitesse de 50 nœuds et d'un équipage d'une cinquantaine d'hommes par bateau. Le cas américain est tout à fait singulier puisque le Congrès a toujours le pouvoir, en vertu de la section VIII de l'article 1 de la Constitution, « de déclarer la guerre, d'accorder des lettres de marques et de représailles et d'établir des règlements concernant les prises sur terre et sur mer. » Survivance du XIX<sup>e</sup> siècle – les États-Unis n'ont jamais signé la Déclaration de Paris qui mettait fin en 1856 à la « course » – cette singularité constitutionnelle offre une marge de manœuvre exemplaire aux néocorsaires américains. Ceux-ci, affranchis des règles communes d'engagement, n'ont pas à référer au commandement militaire, peuvent lancer des opérations de leur propre chef, bénéficient en outre des capacités satellitaires de la Navy et leur action se trouve garantie par la protection diplomatique et l'extraterritorialité.

Les États-Unis ne sont pas les seuls à recourir aux services de flibustiers : la société Background Asia Risk Solutions, basée à Hong-Kong, a par exemple joué un rôle majeur dans le dispositif antipirate des pays sud-asiatiques dans le détroit de Malacca et contribué à la désinflation spectaculaire des attaques.

Les cas américain et sud-asiatique sont spécifiques mais pourraient servir de point de mire aux autres puissances pour engager une réforme de leur droit maritime et légitimer ces délégations de souveraineté. Le climat sécuritaire est mûr et les choses s'accroissent. Après la capture en septembre dernier du *Faina*, la firme Hollow Point a annoncé être en négociation avec l'armateur pour assurer la sécurité de ses bâtiments. Blackwater qui vient de se rebaptiser Xe, sur le point d'être mis hors-jeu du marché irakien de la sécurité privée, réfléchit activement à un redéploiement de ses activités dans le domaine de la sécurité maritime. La firme d'Erik Prince dit avoir été sollicitée par une soixantaine d'armateurs et de compagnies d'assurances. Xe vient de déployer le *McArthur*, un vaisseau de 55 mètres qui accueille un équipage de 14 marins et qui dispose d'un hélicoptère dans le golfe d'Aden. La réactivation de la stratégie corsaire est donc plus que jamais d'actualité.

Georges-Henri Bricet des Vallons, chercheur-associé à l'Institut Choiseul, *Libération*, 11 août 2009

La France ne peut ni ne veut s'engager dans la voie suivie par les États-Unis. Elle s'est interdit le recours aux lettres de marque et une méfiance certaine prévaut à l'idée de mandater des opérateurs privés pour mener des actions militaires offensives. Par ailleurs, les contre-mesures matérielles sont utiles dans une stratégie de défense globale, mais d'une efficacité relative lorsqu'elles sont employées seules. Les barbelés sur les francs bords se révèlent dangereux à

manipuler et difficiles à installer. Les lances à eau exposent leurs servants à devenir des cibles. Les citadelles et le blindage de protection sont inefficaces contre des grenades à charges creuses et contre l'incendie volontaire.

On sait que l'article 107 de la Convention de Montego Bay limite aux seuls navires de guerre ou aéronefs militaires, ou aux autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet, la possibilité d'effectuer une saisie pour cause de piraterie. L'emploi en mer de la force armée est ainsi réservé aux seuls gouvernements.

Néanmoins, l'article 94 stipule que « *tout État prend à l'égard des navires battant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer* ». Cette disposition autorise le déploiement d'agents de sécurité armés sous contrat privé à bord des navires à la seule condition d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social. Reste que ces personnels ne sont pas autorisés à saisir des navires pirates : leur doctrine d'action doit demeurer dans le seul cadre de la légitime défense.

Plusieurs enceintes internationales, à l'instar de l'OMI, se sont saisies de la question de l'encadrement des activités des entreprises de protection des navires. Cette institution s'attache ainsi à rappeler dans une circulaire à l'intention des États du pavillon du 25 mai 2012 sur l'utilisation de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord de navires se trouvant dans des zones à haut risque, qu'il appartient à chaque État d'autoriser le recours à du personnel de sûreté armé à bord des navires battant son pavillon et d'établir les conditions dans lesquelles cette autorisation sera accordée.

L'OMI a par ailleurs adopté des directives similaires à l'intention des propriétaires, exploitants et capitaines de navires et des sociétés fournissant du personnel pour ce type d'activité. En l'absence de dispositif de régulation spécifique et complet relatif aux entreprises de protection des navires, ces documents, bien que non contraignants, constituent l'une des seules références applicables.

La présence de personnels privés armés à bord des navires de commerce apparaît-elle une protection fiable à 100 % ? Les garanties de résultat sont limitées par les contraintes légales de toutes sortes : régime juridique de l'État du pavillon, des eaux territoriales traversées, droit international, règles d'engagement des armes. En outre, des risques de dérapages existent. Ainsi en 2010, le navire de croisière sous pavillon panaméen *MSC Melody*, en transit au large de la corne d'Afrique, avait repoussé une attaque. Mais les échanges de feu entre les pirates et les agents de protection israéliens à bord avaient fait deux blessés à bord du paquebot, dont un passager.

De fait, les assurances et les opérateurs français étaient jusqu'à récemment assez réticents à les solliciter. Mais les armateurs, à l'image de CMA-CGM, passent aujourd'hui aux gardes armés (comme bon nombre de leurs homologues étrangers), pour assurer la sécurité de leurs navires dans les zones infestées par la piraterie. Depuis 2011, une demi-douzaine des porte-conteneurs de la compagnie, qui ne sont pas sous pavillon français, embarque des gardes armés.

Il est donc cohérent de prévoir une ouverture du marché français aux sociétés privées de protection des navires, à l'instar de ce qui prévaut dans les autres États européens, mais celle-ci ne saurait s'effectuer sans l'expression de conditions strictes que votre rapporteur s'est efforcé de préciser.

### **1. Un encadrement drastique des conditions d'ouverture du feu**

L'article L. 5531-1 du code des transports dispose que *« 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. »*

Cette disposition investit le capitaine, dépositaire de l'autorité publique, d'une autorité générale et étendue en vue d'assurer l'ordre, la sûreté et la sécurité de son navire, des personnes embarquées et de la cargaison. À ce titre, il a la possibilité de donner des instructions relatives à la conduite à tenir en cas de menace extérieure à toute personne à bord, y compris aux agents des entreprises privées de protection embarqués. Cette prérogative semble contenir la décision de résister, ou non, en cas d'attaque extérieure.

Toutefois, l'emploi de la force demeure conditionné par les dispositions du code pénal relatives à la légitime défense, et à la mission qui leur est assignée au second alinéa de l'article 27 du projet qui dispose que les agents de protection *« ne peuvent exercer aucune prestation sans rapport avec la protection des personnes ou des biens ou avec les conséquences directes qui en découlent »*. La notion de *« protection des personnes ou des biens »* est décrite à l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi comme *« l'activité qui consiste [...] 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'article 21 du projet de loi dispose que « *les agents peuvent employer la force pour assurer la protection des personnes et des biens dans le cadre des dispositions des articles 122-5 à 122-7 du code pénal* ». Les faits justificatifs que constituent la légitime défense (articles 122-5 et 122-6 du code pénal) <sup>(1)</sup> et l'état de nécessité (article 122-7 du code pénal) <sup>(2)</sup> ne peuvent être invoqués que lorsque l'acte pénalement répréhensible était à la fois nécessaire et proportionné. Elle est, en outre, d'appréciation personnelle.

Il est donc hors de propos d'imaginer que le présent projet de loi conduise à embarquer des mercenaires sur les navires français. Du reste, le mercenariat est clairement défini par l'article 436-1 du code pénal.

#### **Article 436-1 du code pénal**

Est puni de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende le fait :

1° Par toute personne, spécialement recrutée pour combattre dans un conflit armé et qui n'est ni ressortissante d'un État partie audit conflit armé, ni membre des forces armées de cet État, ni n'a été envoyée en mission par un État autre que l'un de ceux parties au conflit en tant que membre des forces armées dudit État, de prendre ou tenter de prendre une part directe aux hostilités en vue d'obtenir un avantage personnel ou une rémunération nettement supérieure à celle qui est payée ou promise à des combattants ayant un rang et des fonctions analogues dans les forces armées de la partie pour laquelle elle doit combattre ;

2° Par toute personne, spécialement recrutée pour prendre part à un acte concerté de violence visant à renverser les institutions ou porter atteinte à l'intégrité territoriale d'un État et qui n'est ni ressortissante de l'État contre lequel cet acte est dirigé, ni membre des forces armées dudit État, ni n'a été envoyée en mission par un État, de prendre ou tenter de prendre part à un tel acte en vue d'obtenir un avantage personnel ou une rémunération importants.

---

(1) Article 122-5

*N'est pas pénalement responsable la personne qui, devant une atteinte injustifiée envers elle-même ou autrui, accomplit, dans le même temps, un acte commandé par la nécessité de la légitime défense d'elle-même ou d'autrui, sauf s'il y a disproportion entre les moyens de défense employés et la gravité de l'atteinte.*

*N'est pas pénalement responsable la personne qui, pour interrompre l'exécution d'un crime ou d'un délit contre un bien, accomplit un acte de défense, autre qu'un homicide volontaire, lorsque cet acte est strictement nécessaire au but poursuivi dès lors que les moyens employés sont proportionnés à la gravité de l'infraction.*

Article 122-6

*Est présumé avoir agi en état de légitime défense celui qui accomplit l'acte :*

1° *Pour repousser, de nuit, l'entrée par effraction, violence ou ruse dans un lieu habité ;*

2° *Pour se défendre contre les auteurs de vols ou de pillages exécutés avec violence.*

(2) Article 122-7

*N'est pas pénalement responsable la personne qui, face à un danger actuel ou imminent qui menace elle-même, autrui ou un bien, accomplit un acte nécessaire à la sauvegarde de la personne ou du bien, sauf s'il y a disproportion entre les moyens employés et la gravité de la menace.*

Les gardes embarqués ont vocation à demeurer sur les navires qu'ils protègent. Ils ne sont en aucun cas recrutés « *pour combattre dans un conflit armé* » ou « *pour prendre part à un acte concerté de violence visant à renverser les institutions ou porter atteinte à l'intégrité territoriale d'un État* ».

Du reste, l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi indique que « *cette activité ne peut s'exercer qu'à bord du navire qu'elle a pour but de protéger* » afin, précisément, d'éviter qu'un escorteur prenne l'initiative d'une attaque non provoquée sur un navire qu'il aurait identifié, à tort ou à raison, comme prêt à commettre un acte de piraterie. Les auditions de votre rapporteur ont, par ailleurs, fait apparaître qu'il était possible de flanquer un navire de commerce sans réaliser que celui-ci subissait un assaut. Les réactions des gardes embarqués seront plus rapides, donc plus efficaces, que celles d'un patrouilleur d'escorte à vocation défensive.

## **2. Une définition claire de l'activité de protection**

L'article 1<sup>er</sup> du projet de loi définit la protection des navires comme « *l'activité qui consiste, 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* ». Il permettra donc l'embarquement de gardes armés à bord des navires sous pavillon français dans un cadre légal marqué par diverses particularités.

D'une part, le projet de loi vise expressément les activités de protection des navires qui ne sont pas exercées par des agents de l'État ou par des agents privés agissant pour le compte de l'État. Les équipes de protection embarquées de la marine nationale sont donc exclues de son champ d'application et continueront de relever du cadre réglementaire précédemment exposé. Il est d'ailleurs certains que les fusiliers marins seront toujours sollicités pour certains convois, notamment lorsque des transports d'intérêt stratégique seront en jeu.

D'autre part, l'exercice de l'activité est cantonné à des zones définies en raison des menaces encourues et situées au-delà de la mer territoriale des États. Cette dernière disposition apparaît de bon sens dans la mesure où la notion même de piraterie n'existe en droit international que dans les zones où ne s'applique aucune juridiction. Il appartient à l'État côtier, et à lui seul, de faire prévaloir sa loi dans son domaine maritime, où un navire n'est qu'un simple véhicule qui n'est pas couvert par son pavillon. En ce qui concerne la limitation de la protection à certaines zones périlleuses préalablement définies par décret, votre rapporteur a longtemps considéré qu'il pourrait être opportun de laisser les armateurs juges de la présence – coûteuse pour eux – de gardes armés à bord de leurs navires. Toutefois, les risques diplomatiques induits vis-à-vis d'États légitimement jaloux de leur souveraineté sont apparus réels, de sorte que le recours au décret s'impose avec évidence.

Enfin, le projet de loi indique que les gardes armés protègent le navire des « *menaces extérieures* » et non de la seule piraterie. Cette rédaction astucieuse leur permet donc d'intervenir en cas d'attaque terroriste menée à l'encontre d'un

navire. Un certain nombre d'événements historiques, en effet, imposent de prévoir cette éventualité : prise d'otages sur le paquebot italien *Achille Lauro* par le Front de libération de la Palestine (octobre 1985), attaque du paquebot grec *City of Poros* par Abou Nidal (juillet 1988), attentat contre le destroyer américain *USS Cole* à Aden (octobre 2000) et contre le pétrolier français *Limburg* au port yéménite d'Al Mukalla (octobre 2002), incendie du ferry philippin *Superferry 14* revendiqué par Abou Sayyaf (février 2004), attentat-suicide sur les terminaux pétroliers irakiens de Bassorah (avril 2004), explosion à bord du ferry philippin *Dona Ramona* attribuée au groupe terroriste Abou Sayyaf (août 2004).

### 3. Un contrôle strict des hommes, des armes et des activités

L'entreprise privée de protection de navires n'est pas la seule qui doit obtenir une autorisation d'exercice de la part des autorités de l'État – en l'occurrence du Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS). Les dirigeants, associés et gérants d'une entreprise privée de protection devront également solliciter un agrément et, pour ce faire, satisfaire aux conditions énumérées par l'article 11 du projet de loi : nationalité française ou d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen, casier judiciaire vierge, aptitude professionnelle et bonne moralité notamment.

Les agents candidateront, quant à eux, pour l'obtention d'une carte professionnelle également délivrée par le CNAPS. L'article 12 du projet de loi les soumet à des conditions identiques à celles posées à leurs dirigeants, la nationalité exceptée. Cette disposition n'est pas sans soulever certains doutes sur la capacité de tous les États de la planète à fournir au CNAPS un équivalent du bulletin du casier judiciaire digne de foi.

Les entreprises de protection des navires pourront, en vertu de l'article 22, acquérir, détenir, transporter et mettre à disposition de leurs agents des armes et des munitions. Un décret en Conseil d'État précisera la procédure *ad hoc*, mais la loi interdira d'ores et déjà l'importation sur le territoire national d'armes et de munitions acquises dans un État non membre de l'Union européenne, ainsi que la revente dans un État tiers. L'ouverture de la protection privée des navires sous pavillon français ne sera donc pas à la source d'un trafic international d'armes.

Enfin, le projet de loi prévoit des contrôles à terre et en mer pour vérifier le respect des obligations pesant sur les entreprises et sur leurs agents. Celles-ci ne sont pas minces car la France entend éviter tout dérapage, tout incident avec des ressortissants d'États tiers en mer. Inspirées à la fois des bonnes pratiques publiées par l'OMI et des exemples des pays étrangers ayant déjà libéralisé l'activité de protection privée des navires, elles consistent en plusieurs exigences administratives :

– inscription au registre français du commerce et des sociétés ou, pour les entreprises installées dans d'autres pays membres de l'Union européenne, établissement conforme aux réglementations locales ;

– examen des procédures mises en place par l’entreprise pour assurer les prestations envisagées préalablement à la délivrance de l’autorisation d’exercice ;

– autorisation d’exercice délivrée par établissement et non par groupe ;

– exigence d’une certification garantissant notamment la définition de procédures de gestion des opérations, d’évaluation des risques, de signalement des incidents et d’évaluation des connaissances des dirigeants et des agents, sur la base d’une norme internationale ou d’un référentiel validé par l’autorité publique ;

– exigence d’une assurance couvrant la responsabilité professionnelle de l’entreprise ;

– interdiction d’entretenir la confusion entre une entreprise privée de protection des navires et une activité de service public, que ce soit par la dénomination de l’entreprise, par l’uniforme de ses agents ou par des documents publicitaires, étant entendu que les entreprises privées de protection des navires ne disposent d’aucune prérogative de puissance publique ;

– interdiction pour les entreprises privées de protection des navires de diversifier leur activité en dehors du secteur de la sécurité maritime ;

– exigence d’une présence minimale d’agents au sein de l’équipe de protection embarquée, pour éviter qu’une volonté de limitation des coûts contrevienne aux obligations de sécurité du navire ;

– prohibition de la sous-traitance dans l’activité de protection des navires.

De multiples registres et rapports sont prévus pour que l’autorité publique ne puisse ignorer le plus petit incident. Les manquements constatés sont passibles non seulement de sanctions disciplinaires et de pénalités financières pouvant atteindre 5 % du chiffre d’affaires, mais également de condamnations pénales – jusqu’à trois années d’emprisonnement et 45 000 € d’amende.

#### **4. Une volonté de simplicité**

L’attachement du Gouvernement à présenter un projet de loi propre à empêcher d’éventuelles dérives doit être salué. Votre rapporteur le partage évidemment. Toutefois, dès lors qu’il s’agit de donner un cadre législatif et réglementaire à une nouvelle activité, qui n’existe donc pas encore en France mais dont des entreprises sont déjà implantées dans des pays étrangers, il serait économiquement mortifère d’édicter des normes complexes, hyper-restrictives, et dont l’évolution dépendrait de décrets en Conseil d’État forcément longs à préparer.

Pour cette raison, et également pour améliorer la qualité de la loi, votre rapporteur a cherché à amender le projet de loi pour renforcer son caractère immédiatement opérationnel. Cette volonté de simplicité s'est notamment manifestée à deux reprises :

– l'article 9 prévoyait d'interdire aux dirigeants et aux agents des entreprises privées de protection des navires de faire état de leur qualité d'ancien militaire ou d'ancien policier, afin d'éviter les confusions entre activité privée et service public. Cependant, dans un environnement concurrentiel où l'appartenance passée à un corps d'élite de l'armée, de la marine ou de la police constitue un argument commercial fort, c'était imposer aux sociétés françaises de se lier les mains dans leur confrontation avec leurs concurrents. Votre rapporteur a donc souhaité supprimer cette prescription ;

– l'article 19 renvoyait à un décret la fixation du nombre minimum d'agents embarqués à bord d'un navire protégé. Éviter une course aux bas prix au détriment de la qualité du service pourvu est naturellement louable, mais comme un règlement pourrait-il imaginer *a priori* et *in abstracto* toutes les circonstances de mer (vitesse, zone, cargaison, navigation, structure du navire, etc.) qui permettent de déterminer le bon équilibre entre les deux ? Votre rapporteur a souhaité donner une liberté au secteur maritime : la détermination du nombre d'agents dans l'équipe de protection procédera d'une analyse conjointe du risque entre l'armateur, les assureurs et la société de protection. Un jeu de vases communicants entre le coût de la prestation et la valeur de la prime d'assurance garantira une approche objective plus rapidement qu'une intervention du pouvoir réglementaire.

## TRAVAUX DE LA COMMISSION

### I. DISCUSSION GÉNÉRALE

*Lors de sa réunion du mardi 8 avril 2014, la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné, sur le rapport de M. Arnaud Leroy, le projet de loi relatif aux activités privées de protection des navires (n° 1674).*

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Je félicite les commissaires élus lors des élections municipales et j'exprime mes sentiments amicaux à ceux qui ne l'ont pas été.

Notre commission a été saisie au fond du projet de loi relatif aux activités privées de protection des navires, qui vise à lutter contre la piraterie maritime en autorisant les armateurs à recourir aux services de gardes armés privés à bord des navires sous pavillon national. Elle a désigné M. Arnaud Leroy rapporteur de ce texte, le 15 janvier dernier.

Deux autres commissions se sont saisies pour avis. La commission des lois a nommé Mme Anne-Yvonne Le Dain rapporteure pour avis. Elle s'est réunie le 26 février et a déposé son avis le 6 mars ; elle a adopté sept amendements. La commission de la défense s'est réunie aujourd'hui en début d'après-midi : elle a adopté quatre amendements sur le rapport pour avis de M. Nicolas Bays.

Nous avons prévu d'entendre M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, mais cette audition a été annulée à la suite du remaniement. Aucun secrétaire d'État chargé des transports n'a encore été nommé. Le Gouvernement ne sera pas représenté au cours de nos débats.

La Commission a enregistré 154 amendements à l'issue du délai de dépôt. Aucun d'eux n'a été déclaré irrecevable au titre de l'article 40 de la Constitution.

Le projet de loi devrait être inscrit à l'ordre du jour de la séance publique du jeudi 15 mai prochain.

**M. Arnaud Leroy, rapporteur.** Je remercie le président Jean-Paul Chanteguet de ses paroles de réconfort, moi qui aie été battu aux élections municipales.

Le présent texte doit être envisagé principalement sous l'angle de la compétitivité des transports et des services maritimes, thème sur lequel j'ai récemment rédigé un rapport à la demande du précédent Premier ministre, M. Jean-Marc Ayrault. Ce projet de loi était en préparation depuis près deux ans et

demi : il a fait l'objet de nombreux échanges entre les ministères de la défense, des affaires étrangères et des transports.

Le Gouvernement et la majorité ont souhaité limiter aux navires de commerce battant pavillon français la possibilité de recourir à des gardes armés privés. Le risque d'ouvrir ainsi la voie à des activités de mercenariat a longtemps constitué un nœud gordien. Ce texte s'appliquera donc spécifiquement à la mer.

Il répond à une forte attente de la marine marchande, tant des armateurs que des syndicats de marins. Il revêt une importance considérable au regard de l'expansion du transport maritime à l'échelle mondiale, avec la conteneurisation, mais aussi de la pêche hauturière – notamment au thon tropical. Il importe de défendre le pavillon français, enjeu qui nous rassemble au-delà de nos appartenances partisans, et de le doter des mêmes armes que ses concurrents. Nous préviendrons ainsi le risque de dépavillonnement et nous assurerons la pérennité des armements français ainsi que le maintien sur notre territoire des sièges sociaux des compagnies de marine marchande. Celles-ci emploient 15 000 à 20 000 personnes. En outre, la nouvelle activité privée de protection des navires pourrait susciter la création de 500 à 1 000 emplois dans notre pays.

La possibilité de se protéger contre les attaques des pirates constitue désormais un critère de compétitivité pour les pavillons. Évoquer la piraterie à l'Assemblée nationale au XXI<sup>e</sup> siècle peut sembler irréel : on croyait qu'elle avait été éradiquée aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, mais elle est réapparue récemment. Les zones frappées évoluent rapidement : la situation a d'abord été critique dans le détroit de Malacca, il y a une vingtaine d'années ; les problèmes se concentrent actuellement en Asie du Sud-Est, dans le golfe d'Aden et dans le golfe de Guinée. Selon les estimations de la Banque mondiale, dans le seul golfe d'Aden, le montant des rançons versées aux pirates entre 2005 et 2012 s'est élevé à un demi-milliard de dollars. Il s'agit donc d'une activité lucrative, contre laquelle nous devons nous organiser.

La France, l'Europe et le monde ont déjà réagi en déployant des escadres dans les zones à risque : ce sont les opérations *Atalante*, menée par l'Union européenne, et *Ocean Shield*, conduite par l'OTAN. Cette présence constante a fait diminuer les risques, mais elle ne parvient pas à assurer une sécurité maximale. De plus, les contraintes pesant sur les budgets militaires, en France et dans d'autres pays partenaires, limitent son envergure.

Les armateurs peuvent actuellement faire appel à des fusiliers de la marine nationale pour protéger leur navire. Mais, au regard du nombre de personnes disponibles – moins de 200 aujourd'hui –, ce dispositif apparaît très fragile. Compte tenu de l'expansion des phénomènes de piraterie, il doit absolument être complété par la possibilité de recourir aux activités privées de protection des navires. Dans le cadre de la mission qui m'avait été confiée par le Premier ministre, j'ai rencontré de nombreux armateurs qui se mettaient hors la loi pour assurer leur sécurité dans certaines zones. Il faut sortir de ce vide juridique, qui

fait courir de grands risques économiques : aujourd'hui, si un navire qui a embarqué des gardes privés se fait attaquer, l'armateur n'est plus couvert par son assurance ; ce dommage peut lui coûter plusieurs centaines de millions d'euros et littéralement couler son entreprise.

La plupart des États européens autorisent la présence d'entreprises privées de protection à bord des navires. Tel est le cas de l'Allemagne, du Royaume-Uni, de la Grèce, du Danemark et de la Belgique. Ce projet de loi alignera la législation française sur celles de ses partenaires, qui sont aussi ses concurrents.

Je le souligne : ces gardes armés ne seront en aucun cas des mercenaires. Cette accusation continue à susciter beaucoup d'émotions et de fantasmes. Elle doit être combattue : si faire appel à des gardes privés pour protéger un navire relève du mercenariat, les services équivalents à terre – utilisés pour le convoyage de fonds ou la protection de certains commerces – en relèvent également. De plus, la notion de mercenaire est définie très précisément par l'article 436-1 du code pénal.

Le projet de loi encadre strictement le recours aux gardes armés sur les navires. D'abord, le casier judiciaire des dirigeants et de leurs agents sera contrôlé. En outre, l'autorisation de recourir à leurs services sera limitée à certaines zones maritimes et à certains types de navires. Concernant ce dernier point, je proposerai toutefois d'inverser la logique : le principe sera l'autorisation, le décret devant fixer la liste des navires inéligibles. Enfin, le projet de loi prévoit un contrôle du respect des règles qu'il fixe à terre comme en mer, instaure un suivi strict des armes embarquées, interdit la sous-traitance et n'admet le recours à la force que dans le cadre de la légitime défense.

J'ai souhaité apporter quelques modifications au projet du Gouvernement, notamment en limitant le recours au décret, quelque peu abusif dans ce texte. Afin de pouvoir adapter rapidement à l'évolution des menaces la délimitation des zones géographiques dans lesquels il est possible de recourir aux activités privées de protection des navires, je propose la création d'un comité comprenant des représentants des armateurs, de la marine nationale, du ministère des affaires étrangères et de celui des transports, qui se réunirait à la demande de l'un de ses membres. Nous devons être réactifs : nous ne pouvons dépendre en permanence d'un décret dont la rédaction peut prendre beaucoup de temps. Cela risquerait de mettre des armateurs en difficulté pour contracter des assurances, conserver des marchés et, *in fine*, rester sous pavillon français.

En outre, je propose de protéger les officiers de marine marchande en limitant leur responsabilité juridique. Il convient en effet de tenir compte de la cohabitation qui existera désormais sur les navires entre l'équipage et les gardes armés, le capitaine demeurant le seul maître à bord. Par ailleurs, je suggère que les navires de croisière circulant « à vide » puissent également faire appel aux services de gardes armés. Enfin, il convient de protéger les pirates capturés lors d'une opération. Afin d'éviter toute incertitude juridique, je propose d'intégrer

dans la loi les règles qui découlent de l'arrêt rendu par la Cour de cassation dans l'affaire du *MC Ruby* – dont l'équipage avait jeté à la mer des passagers clandestins.

D'une manière générale, je me suis attaché à l'édiction de règles strictes et cohérentes dans ce domaine par nature international – les armateurs peuvent changer très vite de pavillon. Ainsi, le projet de loi prévoyait d'interdire aux entreprises privées de protection des navires de faire état de la qualité d'ancien fonctionnaire de police ou d'ancien militaire que pourrait avoir l'un de ses dirigeants ou de ses agents. Or cela pénaliserait les sociétés françaises susceptibles d'entrer sur ce nouveau marché par rapport à leurs concurrentes de droit britannique, israélien ou sud-africain. À l'instar de la commission de la défense, je propose de supprimer cette disposition. La protection armée des navires n'est pas comparable aux activités de convoyage de fonds ou de gardiennage à terre, qui peuvent être contrôlées efficacement. Le plus souvent, les gardes armés ne transiteront pas par le territoire français : ils embarqueront pour des durées courtes, au plus proche des zones à risques. En effet, les armateurs ont intérêt à limiter au maximum leur présence en temps et en nombre sur les navires, afin de réduire les coûts. Nous devons en tenir compte et créer des outils qui répondent à ces besoins.

D'autre part, je propose d'instaurer un filtre afin d'éviter l'engorgement du Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS) : les candidats à l'obtention d'une carte professionnelle d'agent de protection devront accompagner leur demande au CNAPS d'une lettre d'intention d'embauche rédigée par une entreprise privée de protection des navires. Cette disposition répond à une suggestion qui nous a été faite au cours d'une audition.

Je vous remercie, mes chers collègues, de m'avoir témoigné votre confiance en me désignant rapporteur de ce projet de loi. Je remercie également les rapporteurs pour avis Anne-Yvonne Le Dain et Nicolas Bays, avec lesquels j'ai organisé des auditions communes, ainsi que notre collègue Christophe Bouillon, avec lequel j'ai beaucoup travaillé sur ce dossier.

Ce projet de loi est un texte technique, mais il permet de répondre à un phénomène grave à l'échelle internationale, qui connaît une recrudescence dans certaines régions et n'est sans doute pas prêt de décliner : chaque fois qu'un État s'affaiblit ou s'effondre, de nouvelles zones de piraterie apparaissent. De plus, la question de la protection des installations pétrolières en mer – que de nombreux États ont fait le choix de développer – se posera également à l'avenir. Par chance, certaines d'entre elles sont considérées comme des navires.

Nous devons être conscients de la réalité des menaces. Il s'agit d'assurer la sécurité des hommes, des biens et des navires, et de défendre le pavillon français – qui n'est pas le plus dynamique actuellement – en mettant fin à une situation qui le distingue négativement de ses concurrents européens et mondiaux.

**M. Christophe Bouillon.** Je salue le travail du rapporteur et des rapporteurs pour avis. La piraterie maritime est un fléau qui sévit dans le monde entier. Elle met en danger les hommes qui exercent le difficile métier de marin. Elle met en péril une activité économique cruciale pour la France. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : en 2013, plus de 230 attaques ont été recensées ; 300 à 500 membres d'équipages sont touchés chaque année par cette criminalité sans frontières. Pour les armateurs, le coût de la piraterie s'élève à près de 9 milliards d'euros par an.

Le projet de loi vise, sinon à éradiquer, du moins à réduire cette criminalité en autorisant le recours à des entreprises privées de protection à bord des navires sous pavillon français. Dans le même temps, il encadre cette autorisation. La régulation de ce marché est en effet une condition de son efficacité. Il ne s'agit nullement d'autoriser une quelconque forme de mercenariat : le personnel de sécurité autorisé à bord aura pour seule tâche de protéger les navires et sera soumis aux règles qui s'appliquent aux activités de protection armée à terre. Il ne s'agira en aucun cas d'équipes destinées à combattre. Nous devons donc être précis dans les termes que nous emploierons pour qualifier les missions qui leur sont confiées. Le recours à la force sera strictement encadré : il ne sera possible qu'en cas de légitime défense. En outre, le dispositif vise à assurer la transparence et la traçabilité de l'activité.

Ce renforcement de la sécurité est aujourd'hui indispensable dans les zones les plus exposées aux actes de piraterie. Tel était le cas, il y a peu, de la Corne de l'Afrique et du détroit de Malacca. Cependant, grâce aux efforts conjugués des forces armées, la situation tend à s'améliorer dans les deux zones. Toutefois, d'autres points noirs demeurent, en particulier le golfe de Guinée. En sécurisant les routes maritimes, le projet de loi permettra aux équipages d'exercer leur activité avec plus de sérénité et de manière plus efficace.

L'enjeu économique est majeur. Je le répète : la piraterie coûte chaque année près de 9 milliards d'euros aux armateurs. De plus, 90 % du transport mondial de marchandises se fait par voie maritime. Il convient donc de ne pas faiblir et d'agir avec rapidité. Le projet de loi répond à l'impératif de compétitivité du transport maritime, mis en lumière par Arnaud Leroy dans son rapport de novembre 2013.

Réaffirmons-le : le pavillon français est un gage de qualité. Cependant, les actes de piraterie portent atteinte à son dynamisme. En autorisant le recours à la protection privée des navires, ce texte sera aussi un moteur pour l'emploi : cette nouvelle activité devrait fournir un travail – directement ou indirectement – à près de 500 personnes.

Comme l'a rappelé le rapporteur, l'autorisation du recours aux entreprises privées ne signifie pas pour autant que l'État se désengage de la protection des navires. La responsabilité publique est et restera de s'assurer que les navires

battant pavillon français ont les moyens de se protéger. Tel est d'ailleurs le sens du projet de loi.

En adoptant ce texte, nous ferons un grand pas en avant en matière de sécurité maritime : la France rejoindra le cercle des onze pays qui ont déjà autorisé la présence de gardes armés privés à bord des navires, et améliorera ainsi la compétitivité et la qualité de son pavillon. En outre, le Parlement fera la preuve de sa plus-value : il a déjà souligné l'enjeu que constitue la compétitivité des transports maritimes dans l'un de ses rapports ; nous allons maintenant enrichir ce texte de nos propositions.

**M. Martial Saddier.** Monsieur le président, les députés du groupe UMP s'associent aux paroles que vous avez adressées aux candidats aux élections municipales, quel que soit le résultat qu'ils aient finalement obtenu.

Je suppose que vous avez déjà invité Mme Ségolène Royal – quatrième ministre de l'écologie et du développement durable en vingt-deux mois – à venir nous exposer la vision du nouveau Gouvernement en matière d'environnement.

Ce projet de loi concerne le transport maritime, et c'est une très bonne chose que notre commission ait été saisie au fond. Néanmoins, il touche également à la sécurité, donc les commissions des lois et de la défense ont aussi un rôle à jouer sur ce texte. Le rapporteur et M. Christophe Bouillon l'ont rappelé : il est très attendu par les armateurs. Le fret maritime représente 90 à 95 % du transport de marchandises. La marine marchande emploie un nombre de personnes non négligeable dans notre pays, et le pavillon national participe de l'image de la France dans le monde.

La piraterie, dont on pouvait penser qu'elle n'existait plus que dans les films, est réapparue sous une forme nouvelle. Des femmes et des hommes ont perdu la vie à cause d'elle. Ces événements très graves ont marqué l'opinion publique, les entreprises, les familles.

Depuis plusieurs années, les États – la France, quels que soient les gouvernements successifs, mais aussi les États-Unis, la Russie ou encore le Japon – se sont mobilisés et ont développé une coopération très efficace. Cependant, leur action est compliquée par la taille des zones maritimes à contrôler. Pour être efficaces, nous devons, en complément, autoriser le recours à des forces de sécurité privées – nous sommes d'accord sur le principe. Comme l'a rappelé le rapporteur, cette pratique est courante à terre dans de nombreux domaines. Chacun le comprend bien : il n'est pas possible de mettre une équipe du Groupe d'intervention de la gendarmerie nationale (GIGN) ou de l'armée à la disposition de chaque navire, sur toutes les mers du globe.

Nous nous interrogeons néanmoins sur certains points. Évitions, en particulier, de définir trop précisément dans la loi les armes dont disposeront les agents de protection, ou d'obliger les navires à s'équiper de caméras embarquées : les règles imposées aux entreprises françaises pourraient les désavantager par

rapport à leurs concurrentes étrangères. En outre, nous sommes très sensibles à l'approche du rapporteur concernant les zones de piraterie : il paraît compliqué de les fixer par décret. Notre groupe a déjà formulé ces observations devant les commissions des lois et de la défense.

Compte tenu de la demande des armateurs, des faits dramatiques qui se sont produits et de l'existence d'activités privées de protection dans de nombreux domaines à terre, les députés du groupe UMP ne peuvent, *a priori*, être défavorables à ce texte.

**M. Yannick Favennec.** On ne s'attendait guère à voir réapparaître la piraterie sous une forme nouvelle dans nos économies modernes. Or elle est devenue un véritable fléau de la fin du XX<sup>e</sup> et du début du XXI<sup>e</sup> siècle. Elle représente un grand danger pour les équipages et menace le trafic maritime, qui assure 95 % du transport mondial de marchandises.

La situation s'est améliorée dans l'océan Indien grâce à l'engagement des pays d'Asie du Sud-Est, des États-Unis, du Royaume-Uni, de la Russie et du Japon. Elle est également meilleure au large de l'Afrique de l'Est, grâce à l'opération *Atalante* à laquelle la France a participé. Mais elle reste très problématique dans le golfe de Guinée, à proximité des côtes sénégalaises, togolaises, guinéennes et nigérianes. Cette zone ne fait pour l'instant l'objet d'aucune intervention de l'Union européenne. Des frégates françaises y croisent parfois, mais les effets de cette présence de courte durée – compte tenu des moyens de la marine nationale – demeurent limités. Heureusement, plusieurs pays africains achètent actuellement des patrouilleurs et des vedettes d'intervention rapide. Quoi qu'il en soit, au large du port de Lomé, les navires marchands se regroupent en demi-cercle pour se protéger, telles les caravanes des *westerns* de notre enfance. Or dans cette zone circulent notamment de nombreux pétroliers – navires aux bords très bas et donc très vulnérables – et les attaques sont encore plus violentes et dangereuses qu'ailleurs : les assaillants cherchent généralement non pas à réclamer des rançons, mais à « se servir sur la bête », quitte à tuer.

Notre pays n'ayant pas les moyens de mettre des fusiliers marins ou des agents du GIGN à la disposition de tous les navires ni d'organiser des convois dans toutes les zones, il est nécessaire de recourir à des forces de sécurité privées. La lutte contre la piraterie maritime permettra de renforcer la compétitivité du pavillon français et du transport maritime national, face à une concurrence étrangère toujours plus rude.

Les députés du groupe UDI sont donc favorables à ce projet de loi, qui permettra aux acteurs privés d'assurer la sécurité des navires confrontés au risque d'attaques de pirates en mer. Il convient, bien entendu, que la détention des armes et le recours à la force soient suffisamment encadrés, et que la traçabilité de toutes les actions soit garantie. Tel semble être le cas avec ce texte.

**M. Patrice Carvalho.** La piraterie maritime constitue une menace croissante pour le commerce international et la sécurité des approvisionnements. L'enjeu n'est pas anodin : 90 % du transport mondial de marchandises s'effectue par voie maritime. Toutes zones géographiques confondues, le Bureau maritime international a recensé 234 attaques depuis le début de l'année 2013. Les actes de piraterie se concentrent néanmoins dans des espaces limités et bien identifiés, généralement à proximité de passages étroits, dans le nord-ouest de l'océan Indien, à l'est de ce même océan entre l'Inde et les îles de la Sonde, ainsi que dans le golfe de Guinée.

De nombreuses initiatives ont été prises au niveau international et européen. La France y a pris sa part. Les actions conduites prennent la forme d'opérations militaires dans les zones de piraterie ou de la présence d'équipes armées à bord de certains navires. Indépendamment du projet de loi qui nous est soumis, la question du renforcement de ces initiatives internationales et européennes doit être posée.

J'ai bien conscience que les effectifs de la marine nationale affectés à ces missions de protection ne sont pas extensibles à l'infini. D'après les informations que j'ai pu recueillir, les équipes de protection embarquées (EPE) mobilisent plus de 150 militaires. Au total, il ne peut être répondu qu'à environ 70 % des vingt-cinq à trente-cinq demandes formulées chaque année par les armateurs français. La mise en place d'une protection privée semble donc inévitable.

Cependant, une telle activité doit être très strictement encadrée, comme semble le prévoir ce projet de loi. Vous avez affirmé, monsieur le rapporteur, que les gardes armés ne seraient en aucun cas des mercenaires. Mais qui va les former ? Ils devront connaître, d'une part, la vie et l'activité maritimes et, d'autre part, le maniement des armes. Quelles seront, en outre, les règles en matière d'utilisation des armes ? L'intervention armée relève des prérogatives régaliennes des États, dans le respect du droit international. Des agents privés ne peuvent faire usage de leurs armes qu'en cas de légitime défense. Or les actes de piraterie, qui consistent à prendre d'assaut un navire, sont assimilables, par leur forme, à des actes de guerre. Comment sera-t-il possible de riposter à de telles attaques sans dépasser le cadre de la légitime défense ?

## II. EXAMEN DES ARTICLES

### TITRE 1<sup>ER</sup> DISPOSITIONS GÉNÉRALES

#### Article 1<sup>er</sup>

(article L. 5441-1 [nouveau] du code des transports)

#### **Définition de l'activité de protection des navires français contre les menaces extérieures**

##### I. LA DISPOSITION PROPOSÉE

Le présent article 1<sup>er</sup> autorise l'activité de protection des navires battant pavillon français contre les menaces extérieures. Il permet l'embarquement d'agents de protection privés à bord lorsque leur route les conduit dans des zones de navigation exposées au risque de piraterie. Les personnes morales exerçant cette activité sont des « *entreprises privées de protection des navires* » tandis que les personnes physiques qu'elles emploient sont des « *agents* ».

Seules sont soumises aux dispositions du projet de loi les activités de protection des navires qui ne sont pas exercées par des agents de l'État ou pour le compte de l'État. Elles ne concernent donc pas les équipes de protection embarquées déployées par la marine nationale. L'expression « *pour le compte* » apparaît curieuse car elle laisse entendre que des personnes privées peuvent, hors du cadre du présent projet de loi, se substituer à l'État pour assurer une mission de protection d'un navire : c'est effectivement le cas, indique l'étude d'impact jointe au projet, pour le transport de matières nucléaires. Le code de la défense fixe « *une obligation de recourir à une escorte, à laquelle le ministre compétent peut décider ou non de faire participer la force publique. En cas de refus, cette escorte, assurée par des moyens privés, serait considérée comme agissant pour le compte de l'État.* »

L'article 1<sup>er</sup> mentionne les « *menaces extérieures* », et non pas la seule piraterie. Ceci permettra aux gardes armés de riposter à une éventuelle attaque terroriste, motivée par des objectifs politiques et non par la soif de lucre.

L'activité de protection s'exerce uniquement à bord du navire protégé. La mobilisation d'un patrouilleur d'escorte est donc proscrite. L'étude d'impact avance, pour cela, de nombreuses justifications : « *Quelques entreprises anglo-saxonnes ont acquis d'anciens navires de guerre, les ont immatriculés sous registre civil et proposent des prestations d'escorte des bâtiments marchands. Cette pratique n'apparaît pas souhaitable (...). La protection armée d'un navire à partir d'un navire extérieur est moins efficace que celle conduite depuis le bord par une équipe embarquée à bord du navire à protéger. (...) Juridiquement,*

*l'équipe de protection est soumise, à bord, à l'autorité du capitaine [alors que] sur un navire d'escorte privé, le capitaine relève de l'entreprise de sûreté. (...) En outre, les agents de l'État français ne seraient pas en mesure de vérifier les conditions d'exercice de l'activité à bord d'un navire d'escorte battant un autre pavillon en l'absence de cadre conventionnel les y autorisant. Enfin, on peut craindre que le navire d'escorte s'en prenne à des présumés pirates en transit, hors de la légitime défense. Le risque de confusion avec la police en mer est également important. »*

## **II. LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR**

Votre rapporteur souscrit à l'article 1<sup>er</sup> dans la définition donnée de l'activité privée de protection des navires. Il est fondamental d'assurer une présence à bord des gardes et de prévenir toute confusion possible avec une activité publique et militaire de sécurité maritime. Les agents embarqués n'auront qu'une vocation strictement défensive, fondée sur la riposte à une intention hostile ; ils n'ont pas à se muer en justiciers des mers commissionnés par la France.

## **III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION**

Votre commission a considéré que l'activité privée de protection des navires relevait par nature du transport maritime, et qu'une meilleure intelligibilité de la loi découlerait de sa codification au sein d'un nouveau titre IV au livre IV de la cinquième partie du code des transports. Elle a donc adopté deux amendements du président Jean-Paul Chanteguet en ce sens.

Par ailleurs, la commission a également adopté deux amendements rédactionnels du rapporteur : l'un pour hiérarchiser symboliquement les missions de protection confiées aux gardes embarqués en plaçant la sécurité des personnes avant celle de la cargaison, l'autre pour préciser que l'armateur qui sollicite les services d'une entreprise privée de protection des navires agit pour protéger un navire qui lui appartient.

\*

\*\*

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** J'ai déposé plusieurs amendements visant à codifier les différents articles du projet de loi, ce pour plusieurs raisons. D'abord, la codification des textes législatifs est une pratique constante depuis de nombreuses années, et les dispositions qui nous sont proposées méritent de figurer dans un code plutôt que dans une loi séparée. Ensuite, le code des transports comprend déjà des articles relatifs à la sûreté et à la sécurité des navires, et il serait donc logique d'y insérer les dispositions prévues par le présent texte. Enfin, cette codification signifiera que la protection armée des navires relève bien du domaine des transports maritimes, ce qui permettra à notre

commission, compétente en matière de transports, de rester maître d'œuvre sur cette question.

Afin d'éviter une réécriture intégrale des quarante et un articles du projet de loi, et pour tenir compte des remarques que vous avez formulées lors de l'examen de précédents textes, je sou mets à votre approbation des amendements qui prennent la forme de « chapeaux introductifs » à chaque article. Les autres amendements que j'ai déposés sont rédactionnels : ils tirent les conséquences de cette codification.

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** successivement les amendements de codification CD8 et de coordination CD48 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Puis elle est saisie de l'amendement CD98 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Il s'agit d'un amendement de précision visant à indiquer que l'armateur qui sollicite les services d'une entreprise privée de protection des navires le fait pour assurer la protection d'un de ses navires.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

*Elle examine ensuite l'amendement CD80 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Le présent amendement, essentiellement rédactionnel, a pour objet de répondre à une inquiétude formulée par les représentants des équipages qui souhaitent que l'on affirme clairement que la protection doit concerner avant tout les personnes à bord, et ensuite seulement les biens.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** l'article 1<sup>er</sup> ainsi **modifié**.*

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

### **CHAPITRE I<sup>ER</sup> Personnes morales**

#### *Article 2*

(article L. 5442-1 [nouveau] du code des transports)

#### **Exercice de l'activité de protection des navires par les seules personnes morales**

##### **I. LA DISPOSITION PROPOSÉE**

L'**article 2** du projet de loi réserve l'exercice professionnel de l'activité privée de protection des navires à des personnes morales immatriculées au registre du commerce et des sociétés ou qui, sans être immatriculées audit registre, sont établies dans un autre État membre de l'Union européenne ou partie à l'accord sur l'Espace économique européen et qui exercent cette activité.

Une disposition similaire est prévue pour les entreprises de sécurité privée à terre mentionnées à l'article L. 612-1 du code de la sécurité intérieure. Celle-ci concerne les missions de surveillance et de gardiennage, de transport de fonds et de protection physique des personnes. Elle admet toutefois l'exercice de ces activités par des personnes physiques, ce qui permet le recours à des personnes seules. Le présent projet de loi ne vise, au contraire, que les personnes morales dans la mesure où il n'est pas envisageable que la protection d'un navire ne soit pas assurée par une équipe, et donc par une entreprise constituée.

La nécessaire inscription des personnes morales au registre du commerce interdit que l'exercice de cette activité touchant à la sécurité puisse être assuré sous la forme associative et d'éviter tout « paracommercialisme » dans ce secteur réglementé.

Par ailleurs, l'article 2 se conforme au droit européen, notamment au principe de libre prestation de services aux activités privées de sécurité en vertu duquel ces dernières ne peuvent déroger au droit commun pour être réservées aux seuls nationaux français.

##### **II. LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR**

Votre rapporteur est satisfait de la rédaction de l'article 2, qui respecte les contraintes du droit européen sans remettre en cause la souveraineté de la loi française : les entreprises privées de sécurité et leurs agents ayant vocation à développer leur activité sur le territoire national – fût-ce sur un navire battant

pavillon français –, les prescriptions légales leur seront applicables sans considération de leur nationalité ou de leur siège social.

### III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

Votre commission a considéré que l'activité privée de protection des navires relevait par nature du transport maritime, et qu'une meilleure intelligibilité de la loi découlerait de sa codification au sein d'un nouveau titre IV au livre IV de la cinquième partie du code des transports. Elle a donc adopté deux amendements du président Jean-Paul Chanteguet en ce sens.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** successivement les amendements de codification CD9 et de coordination CD49 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Puis elle **adopte** l'article 2 ainsi **modifié**.*

#### *Article 3*

(article L. 5442-2 [nouveau] du code des transports)

### **Délivrance de l'autorisation d'exercice de l'activité**

#### I. LA DISPOSITION PROPOSÉE

L'article 3 indique que l'autorisation d'exercice de l'activité privée de protection des navires est délivrée par le Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS). Cet organisme public a été institué par l'article 31 de la loi n° 2011-267 du 14 mars 2011 d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure, codifié depuis à l'article L. 632-1 du code de la sécurité intérieure.

En application de ces dispositions, le Conseil national des activités privées de sécurité est investi d'une mission de police administrative de délivrance d'agrément divers, d'une mission disciplinaire et déontologique au sein des professions qu'il régit, et d'une mission de conseil et d'assistance.

Le Gouvernement a considéré que l'existence du CNAPS et la bonne exécution des fonctions qui lui sont déjà confiées rendait superflue la création d'une commission *ad hoc* pour la délivrance des autorisations d'exercice, agréments et cartes professionnelles prévus par le présent projet de loi. L'autorisation d'exercice de l'activité privée de protection des navires sera prononcée sur présentation d'un dossier déposé par l'entreprise candidate. Ce dossier présentera les « *procédures mises en place par l'entreprise pour assurer*

*les prestations envisagées* » dont les modalités relèveront d'un décret en Conseil d'État.

## II. LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR

Votre rapporteur soutient le choix de la simplicité exprimé par l'article 3. Dans la mesure où le CNAPS remplit correctement les missions qui lui sont confiées dans la supervision des activités de sécurité à terre, et qu'il dispose donc d'une compétence reconnue en la matière, rien n'aurait justifié la création d'une autorité spécifique pour l'activité de sécurité maritime.

Toutefois, votre rapporteur constate également que cette mission est attribuée au CNAPS à moyens constants, sans prévoir une dotation ou un financement complémentaire. Il conviendra de prévenir cet affaiblissement d'un organisme au rôle primordial dans la bonne marche des activités de sécurité privée en France, soit en séance publique, soit prochainement à l'occasion du projet de loi de finances rectificative.

## III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

Votre commission a considéré que l'activité privée de protection des navires relevait par nature du transport maritime, et qu'une meilleure intelligibilité de la loi découlerait de sa codification au sein du code des transports. Comme aux articles précédents, elle a donc adopté deux amendements du président Jean-Paul Chanteguet en ce sens.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission adopte successivement les amendements de codification CD10 et de coordination CD50 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Elle adopte ensuite l'article 3 ainsi modifié.*

### *Article 4*

(article L. 5442-3 [nouveau] du code des transports)

### **Autorisation d'exercice distincte pour chaque établissement**

## I. LA DISPOSITION PROPOSÉE ET LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR

L'article 4 précise la nécessité d'une autorisation d'exercice pour l'établissement principal de l'entreprise ainsi que pour chacun de ses établissements secondaires. Une disposition similaire existe pour les entreprises de sécurité privée à terre ; elle figure à l'article L. 612-9 du code de la sécurité

intérieure. Antérieurement à la loi n° 2003-239 du 18 mars 2003 pour la sécurité intérieure, une telle autorisation n'était exigée que pour l'entreprise seule, sans considération du nombre de ses établissements.

La distinction entre établissement principal et établissement secondaire permet de renforcer la portée du contrôle de l'autorité administrative. Il s'agit de s'assurer que chaque établissement remplit les conditions attachées à la délivrance de l'autorisation, relatives par exemple à l'objet de la société ou à sa dénomination, afin d'éviter des stratégies de contournement autour d'imprécisions juridiques.

Votre rapporteur approuve l'article 4.

## II. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

Votre commission a poursuivi l'insertion de l'activité privée de protection des navires au sein du code des transports en adoptant un amendement du président Jean-Paul Chanteguet en ce sens, ainsi qu'un amendement rédactionnel de votre rapporteur.

\*  
\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement de codification CD11 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD99 du rapporteur.*

*Elle **adopte** alors l'article 4 ainsi **modifié**.*

### *Article 5*

(article L. 5442-4 [nouveau] du code des transports)

## **Refus d'autorisation en cas de risque de trouble à l'ordre public**

### I. LA DISPOSITION PROPOSÉE

L'article 5 prévoit que le CNAPS ne fait pas automatiquement droit à toute demande d'autorisation déposée par une entreprise pour exercer l'activité de privée de protection des navires dès que cette demande comporte l'ensemble des mentions requises par la loi. En effet, l'autorisation doit être refusée en cas de risque de trouble à l'ordre public. Une disposition similaire existe pour les entreprises de sécurité privée à terre ; elle figure à l'article L. 612-12 du code de la sécurité intérieure.

En pratique, cette disposition pourrait concerner le projet de création d'une entreprise par des dirigeants tenants de positions idéologiques extrémistes dans une perspective divergente de l'esprit de la loi.

## II. LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR

Votre rapporteur comprend combien les dispositions relatives à la sécurité privée à terre, qui ont fait leurs preuves, ont inspiré la rédaction du présent projet de loi. Il émet donc un avis favorable à l'article 5.

## III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

Comme aux articles précédents, votre commission a considéré que l'activité privée de protection des navires relevait du code des transports. Elle a donc adopté deux amendements du président Jean-Paul Chanteguet en ce sens, ainsi qu'un amendement rédactionnel de votre rapporteur.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement de codification CD12 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD100 du rapporteur.*

*Suivant l'avis favorable de celui-ci, elle **adopte** l'amendement de coordination CD51 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*La Commission **adopte** l'article 5 ainsi **modifié**.*

### Article 6

(article L. 5442-5 [nouveau] du code des transports)

## **Conditions à remplir pour l'obtention de l'autorisation d'exercer**

### I. LA DISPOSITION PROPOSÉE

L'article 6 impose que les entreprises justifient de l'obtention d'une certification sur la base d'une norme *ad hoc* garantissant la qualité et le sérieux des prestations de protection qu'elles offriront. L'obligation de certification a pour principal objet d'assurer que les armateurs ne recourront qu'à des entreprises dont la fiabilité aura été préalablement démontrée et qui maîtrisent l'ensemble des processus nécessaires à l'accomplissement de leur mission en mer. Les procédures visées sont relatives aux conditions de gestion des opérations, à l'évaluation des risques, au signalement des incidents et à l'évaluation des connaissances des dirigeants et agents.

L'obtention et le maintien de la certification imposent des audits réguliers par un organisme tiers certificateur désigné par voie réglementaire. Elle apporte une garantie supplémentaire, tant à l'État qu'aux armateurs qui emploieront les entreprises privées de protection des navires. L'Organisation internationale de la normalisation (ISO) a élaboré un référentiel ISO 28007 spécifique au déploiement à bord des navires d'agents de protection armés. Cette norme, établie en collaboration avec l'OMI, les professionnels et des organismes de renseignement, définit les éléments d'un système de gestion de la sécurité en mer. Elle décrit également les exigences opérationnelles pour les aspects relatifs à la prise en charge des blessés, les rapports et enquêtes sur les incidents, la santé et la sécurité, et les plaintes des clients. Elle est, à ce jour, la seule norme existante pour ce type d'activité.

En outre, toute entreprise souhaitant exercer l'activité de protection des navires est tenue de souscrire une assurance couvrant ses responsabilités professionnelles. Cette obligation, classique s'agissant d'une activité privée de sécurité, se justifie par le fait que les agents chargés de la protection des navires sont armés dans l'exercice de leurs fonctions.

Les dispositions de l'article 6 ne pourront concerner que des entreprises déjà existantes et déjà actives sur le marché. Dans le cas où une société n'aurait pas encore exercé l'activité de protection des navires – c'est-à-dire selon toute vraisemblance au moment de l'entrée en vigueur du présent projet de loi –, le CNAPS pourra lui délivrer une autorisation provisoire, pour une durée maximale de six mois, après avoir vérifié l'engagement par l'entreprise d'une démarche de certification.

## **II. LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR**

Il est de bonne politique de contrôler la rigueur, l'honnêteté et le professionnalisme des sociétés qui souhaiteront intervenir sur le marché de la protection des navires. Toutefois, la définition de « normes applicables » laisse supposer que le décret privilégierait le standard ISO 28007 précisément conçu pour les entreprises de protection maritime. Si rien ne plaide pour écarter *a priori* cette option, rien n'amène non plus à la retenir exclusivement.

Votre rapporteur suggère d'admettre, à côté des « normes », la possibilité de soumettre ces sociétés à un référentiel qui pourrait être établi par les professionnels et soumis à une validation de la puissance publique. Celui-ci pourrait être plus exigeant et plus strict que la norme internationale afin de garantir un niveau optimal de sécurité.

## **III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION**

Votre commission a été convaincue par la proposition de votre rapporteur d'admettre la possibilité d'un référentiel public coexistant avec les normes de

certification privées. Elle a également poursuivi la codification des dispositions du projet de loi dans le code des transports en adoptant deux amendements du président Jean-Paul Chanteguet.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement de codification CD13 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD101 du rapporteur.*

*Suivant l'avis favorable de celui-ci, elle **adopte** l'amendement de coordination CD52 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Elle examine alors l'amendement CD90 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Le présent amendement propose de soumettre le processus de sélection des agents à la certification prévue par cet article. Dans la mesure où ces personnels ont vocation à porter des armes à bord des navires protégés, il convient que leur recrutement obéisse à des critères à la fois exigeants et précis. Cela permettra d'opérer un premier tri parmi les candidats à la profession avant la demande de carte professionnelle adressée au CNAPS, de sorte que cet organisme puisse concentrer ses moyens d'investigation sur un nombre réduit de sollicitations.

**M. Laurent Furst.** Le rapporteur a indiqué que des lois semblables ont été adoptées par d'autres pays européens ; on peut donc imaginer que certaines personnes assurent des missions semblables sur des bateaux battant différents pavillons. Le choix de la formation et de la reconnaissance sera-t-il opéré au niveau européen ou national ?

**M. le rapporteur.** Les agents souhaitant travailler à bord d'un navire français devront obtenir une accréditation en France. Certaines sociétés disposeront de certifications dans plusieurs pays, mais la France conservera un droit de regard pour l'embarquement de membres d'une entreprise étrangère sur les navires battant pavillon français.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle en vient à l'amendement CD81 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** S'agissant des références, il existe actuellement une norme professionnelle – ISO 28007 –, mais celle-ci effraie les petits opérateurs de sécurité privés en raison de ses procédures lourdes et coûteuses. Nous souhaitons que les opérateurs français de taille modeste puissent avoir accès au marché et que notre pays dispose d'un référentiel propre, sanctionné par la puissance publique et non par une source privée comme l'est la norme ISO 28007.

*La Commission adopte l'amendement.*

*Puis elle adopte l'article 6 ainsi modifié.*

### *Article 7*

(article L. 5442-6 [nouveau] du code des transports)

### **Dénomination des personnes morales**

#### **I. LA DISPOSITION PROPOSÉE**

L'article 7 prévoit que la dénomination d'une entreprise exerçant l'activité de protection des navires ne prête aucunement à confusion avec un service public, et fait clairement ressortir l'aspect privé de l'opérateur. Cette disposition s'inspire de l'article L. 612-3 du code de la sécurité intérieure, qui s'applique aux entreprises exerçant des activités privées de surveillance et de gardiennage, de transport de fonds et de protection physique des personnes.

En effet, si l'exercice de cette activité ne s'effectuera pas dans la mer territoriale des États conformément à l'article 18, les équipes privées de protection pourront tout de même se trouver à bord du navire lors de sa traversée de ses zones, voire au moment de l'arrivée à quai. Il convient que les autorités locales ne puissent les confondre avec un service public, un service de police ou une force armée. De même, l'article 20 prévoit que la tenue portée par les agents des équipes privées de protection ne doit donc pas créer de confusion avec des uniformes officiels.

#### **II. LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR**

Votre rapporteur comprend combien les dispositions relatives à la sécurité privée à terre, qui ont fait leurs preuves, ont inspiré la rédaction du présent projet de loi. Il émet donc un avis favorable à l'article 7, même s'il lui semble délicat de garantir absolument qu'une dénomination ne crée strictement aucun risque de confusion avec un service public en un quelconque endroit de la planète.

#### **III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION**

La commission a adopté les amendements de codification du président Jean-Paul Chanteguet en coordination avec les articles précédents.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission adopte successivement les amendements de codification CD14 et de coordination CD53 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Elle adopte ensuite l'article 7 ainsi modifié.*

*Article 8*

(article L. 5442-7 [nouveau] du code des transports)

**Portée de l'autorisation d'exercer**

**I. LA DISPOSITION PROPOSÉE**

L'article 8 précise que les entreprises de protection des navires autorisées ne bénéficient d'aucune prérogative de puissance publique, de même que leurs agents. Elles ne sont donc aucunement habilitées à user de pouvoirs de commandement exécutoires à l'encontre de personnes privées.

Le caractère particulier de l'activité privée de protection des navires exige que toute précaution soit prise pour éviter une confusion avec l'action publique. Il est en effet indispensable de distinguer clairement ce qui relève d'une activité privée et commerciale d'une mission de service public assortie de prérogatives de puissance publique.

Cette disposition s'inspire d'une disposition comparable, figurant à l'article L. 612-14 du code de la sécurité intérieure, visant les entreprises exerçant des activités privées de surveillance et de gardiennage, de transport de fonds et de protection physique des personnes.

**II. LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR**

L'article 8 du projet de loi poursuit la transposition au monde maritime des dispositions déjà effectives à terre dans le secteur de la sécurité privée. Il se double d'un rappel de la convention de Montego Bay qui, en matière de lutte contre la piraterie, limite la saisie de navires hostiles et de leur équipage aux seuls bâtiments et aéronefs d'État. Les gardes embarqués auront une vocation exclusivement défensive, et seulement fondée sur la légitime défense, mais aucune base légale pour engager une poursuite à l'encontre d'un agresseur réel ou supposé.

### III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

La commission a adopté les amendements de codification du président Jean-Paul Chanteguet en coordination avec les articles précédents, ainsi qu'un amendement rédactionnel du rapporteur.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement de codification CD15 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD102 du rapporteur.*

*Elle **adopte** ensuite l'article 8 ainsi **modifié**.*

#### *Article 9*

(article L. 5442-8 [nouveau] du code des transports)

### **Encadrement du contenu des documents contractuels ou publicitaires**

#### **I. LA DISPOSITION PROPOSÉE**

L'article 9 précise que, dans tout document contractuel ou publicitaire, y compris toute annonce ou correspondance, l'identification de l'autorisation administrative accordée à l'entreprise – sur le fondement de l'article 3 – doit être reproduite. Il en va de même de l'indication selon laquelle l'entreprise ne détient aucune prérogative de puissance publique, conformément aux dispositions de l'article 8.

L'article L. 612-3 du code de la sécurité intérieure encadre de la même manière les règles de dénomination pour les entreprises de sécurité privée à terre, et l'article L. 612-14 précise que l'autorisation d'exercer une activité privée de sécurité ne confère aucun caractère officiel à l'entreprise qui en bénéficie, ni n'engage en aucune manière la responsabilité des pouvoirs publics.

Dans le même esprit, l'alinéa 2 de l'article 9 interdit de mentionner sur un document la qualité d'ancien fonctionnaire de police ou d'ancien militaire d'un des membres du personnel de l'entreprise, qu'il soit dirigeant ou agent. Ce même type de disposition s'impose aux entreprises de sécurité privée à terre en vertu de l'article L. 612-15 du code de la sécurité intérieure.

#### **II. LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR**

Si le premier alinéa de l'article 9 se borne à édicter une formalité administrative qui n'appelle aucun commentaire, votre rapporteur est particulièrement circonspect sur la pertinence de l'alinéa 2. Cette dernière

disposition transpose au secteur maritime les prescriptions prévues par l'article L. 612-15 du code de la sécurité intérieure pour les entreprises de sécurité à terre, dont la logique apparaît évidente : éviter que l'entreprise ne paraisse relever d'un service public étatique.

Cette interdiction semble difficilement justifiable dans le secteur de la protection privée des navires de commerce. D'une part, s'il est compréhensible que l'État souhaite éviter toute confusion entre les représentants de la force publique et les vigiles déployés par des entreprises privées, ce risque semble relativement peu présent sur des prospectus publicitaires. D'autre part, la disposition du projet de loi prohiberait la mention d'un ancien grade militaire ou policier, mais autoriserait d'anciens agents publics issus d'autres administrations – douanes, affaires maritimes, pénitentiaire – à mettre en avant leur parcours antérieur.

De plus, la motivation de cette disposition est distincte des autres articles du présent projet de loi qui tendent à éviter toute confusion entre ces entreprises privées et l'action de l'État. Il s'agit ici simplement de faire état, au travers de la mention de fonctions antérieures, de qualifications professionnelles destinées à être portées à la connaissance d'un client.

Enfin et surtout, dans un secteur où la concurrence est par nature internationale, cette interdiction pénaliserait les opérateurs français quand les entreprises étrangères pourraient sans danger vanter les aptitudes des anciens SAS et autres *Seals* qui constitueraient leurs équipes. Or, il est généralement admis que des officiers généraux en deuxième section, des magistrats honoraires et des professeurs émérites puissent mettre en avant leur qualité pour convaincre de la qualité des prestations qu'ils proposent.

Les commissions des lois et de la défense, saisies pour avis, ont émis des doutes similaires sur ce même alinéa 2.

### III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

La commission a adopté les amendements de codification du président Jean-Paul Chanteguet en coordination avec les articles précédents.

Elle a également supprimé le second alinéa de l'article 9 sur la proposition de votre rapporteur.

\*  
\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission adopte successivement les amendements de codification CD16 et de coordination CD54 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Elle examine ensuite l'amendement CD82 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Les sociétés de sécurité privées n'ont pas le droit de faire référence à l'ancienne profession de militaire ou de policier qu'ont pu exercer leurs agents. Dans le contexte de compétition internationale du marché des gardes armés, certaines personnes valorisent leur expérience en mettant en avant leurs responsabilités précédentes dans les marines américaine, britannique ou sud-africaine. Afin de survivre, les sociétés françaises devront pouvoir fournir des hommes à des navires étrangers. Du fait de la compétence des militaires français, je propose d'autoriser les sociétés de gardes armés opérant dans des navires de commerce à faire état des anciennes qualités professionnelles de leurs agents.

Il convient d'insister sur la différence existant entre ce type de service et les activités pouvant se dérouler sur le territoire métropolitain de la France.

**M. Jean-Yves Caullet.** En outre, il s'agit ici des activités se déroulant à bord d'un navire, et les risques de confusion pouvant naître de la référence à l'exercice d'une ancienne profession concernent les opérations terrestres. Je suis favorable à cette harmonisation.

**M. le rapporteur.** Cet amendement ne touche que les documents promotionnels et de présentation édités par les sociétés.

**M. Martial Saddier.** Le groupe UMP soutient cet amendement, car nous redoutons de voir ce texte créer sans le vouloir les conditions d'une concurrence déloyale. Cet amendement répond en partie à notre préoccupation.

*La Commission adopte l'amendement.*

*Elle adopte ensuite l'article 9 ainsi modifié.*

#### *Article 10*

(article L. 5442-9 [nouveau] du code des transports)

### **Exercice exclusif de l'activité de protection des navires**

#### **I. LA DISPOSITION PROPOSÉE**

L'article 10 précise le caractère exclusif de toute autre activité de l'exercice de l'activité de protection des navires français contre les menaces extérieures. Il aura pour conséquence de contraindre les sociétés de sécurité qui souhaiteraient intervenir dans le domaine maritime à créer une filiale spécifique, et les sociétés spécialisées dans le secteur maritime qui souhaiteraient diversifier leurs actions à faire de même. Ce cloisonnement permettra aux autorités de l'État de contrôler plus facilement le respect de la législation.

L'article L. 612-2 du code de sécurité intérieure prévoit que l'exercice des activités de surveillance et de gardiennage ainsi que les activités de transports de

bijoux, fonds ou métaux précieux est exclusif de toute autre prestation de services non liée à la surveillance, au gardiennage ou au transport de fonds, de bijoux ou de métaux précieux. Ces dispositions permettent toutefois à une même entreprise d'exercer, par exemple, les activités de gardiennage d'immeuble et de transport de fonds. La protection des personnes est, quant à elle, jugée suffisamment sensible pour ne permettre aucune diversification.

Contrairement à la relative tolérance qui prévaut à terre, l'article 10 du projet de loi prévoit que l'activité des entreprises de protection des navires serait totalement exclusive de toute autre. En effet, la protection des navires implique des règles d'engagement et des pratiques particulières, et ses règles divergent notablement de celles applicables à terre.

## **II. LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR**

S'il est vrai qu'une activité exclusive apporte une garantie dans la professionnalisation des opérateurs d'une activité économique, et que l'article 10 du projet de loi est directement inspiré de dispositions voisines du code de la sécurité intérieure organisant la protection et le gardiennage à terre, l'interdiction de diversification qui frapperait les sociétés privées de protection des navires apparaît ici excessive.

Compte tenu de la dimension modeste du secteur de la protection des navires et de la spécificité du domaine maritime qui appelle une appréhension globale des enjeux, les entreprises déjà présentes sur le marché international complètent leur activité de protection proprement dite par de multiples prestations annexes. Fermer cette possibilité aux sociétés françaises constituerait pour elle un handicap qui viendrait dangereusement mettre leur pérennité en danger.

Les sociétés de protection des navires ont besoin de former leurs agents aux normes de sécurité et aux règles d'engagement en cas d'accrochage. Elles disposent donc de connaissances dans ces domaines qui pourraient opportunément être valorisées. Leur interdire de le faire revient à délibérément amputer leur compétitivité.

### III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

La commission a adopté les amendements de codification et de coordination du président Jean-Paul Chanteguet.

Sur proposition de son rapporteur, elle a également accepté de lever l'interdiction de diversification de l'activité des sociétés privées de protection des navires en matière de conseil et de formation à la sûreté maritime.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** successivement les amendements de codification CD17 et de coordination CD55 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Elle est saisie de l'amendement CD86 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Les sociétés se trouvent dans l'obligation de se cantonner à la garde armée à bord de navires afin de prévenir une activité de mercenariat. En revanche, pour permettre le développement économique de ces entreprises, il convient de soutenir le développement du conseil et de la formation en matière de sûreté maritime.

Depuis les attentats contre le *World Trade Center* aux États-Unis en 2001, il a été statistiquement établi qu'un prochain attentat aurait probablement une origine maritime – dans un navire chimiquier ou pétrolier, ou à l'occasion d'une prise d'otages d'un grand bateau de croisière. Le code *International Ship and Port Security* (ISPS) – ou code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires – a été adopté pour, notamment, grillager les ports. Il existe un marché nouveau pour la sûreté maritime, et nous souhaitons permettre aux opérateurs français d'y prendre part.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** l'article 10 ainsi **modifié**.*

CHAPITRE II  
**Personnes physiques**

*Section 1*  
**Dirigeants, associés ou gérants des entreprises privées de protection des navires**

*Avant l'article 11*

L'intitulé de la section 1 négligeait de faire référence aux associés des entreprises privées de protection des navires, pourtant explicitement visés par les dispositions contenues par ladite section. Votre rapporteur a donc présenté un amendement de rétablissement de la cohérence rédactionnelle.

\*

\* \*

*La Commission adopte l'amendement de cohérence CD103 du rapporteur.*

*Article 11*  
(article L. 5442-10 [nouveau] du code des transports)  
**Conditions à remplir pour les dirigeants ou gérants des entreprises privées de protection des navires**

**I. LA DISPOSITION PROPOSÉE**

L'article 11 édicte les conditions imposées aux dirigeants, aux associés et aux gérants des entreprises privées de protection des navires pour l'exercice de leur activité. Ceux-ci doivent :

— posséder la nationalité française ou ressortir d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ;

— ne pas faire l'objet d'une condamnation à une peine correctionnelle ou criminelle inscrite au bulletin n° 2 du casier judiciaire ou, pour les étrangers, dans un document équivalent, pour des motifs incompatibles avec l'activité ;

— ne pas faire l'objet d'un arrêté d'expulsion ou d'une interdiction du territoire français non entièrement exécutée ;

— ne pas avoir exercé l'une des activités, qui seront énumérées par décret en Conseil d'État, incompatibles par leur nature avec celle de protection des navires ;

— justifier d'une aptitude professionnelle dans des conditions définies par décret en Conseil d'État lorsqu'il exerce effectivement l'activité de protection des navires ;

— présenter un comportement qui ne soit pas contraire à l'honneur, à la probité, aux bonnes mœurs ou n'est pas de nature à porter atteinte à la sécurité des personnes ou des biens, à la sécurité publique ou à la sûreté de l'État, et n'est pas incompatible avec l'exercice des fonctions souhaitées. Ces éléments peuvent ressortir d'une enquête administrative conduite par des agents du CNAPS individuellement désignés et habilités dans des conditions fixées réglementairement ;

— ne pas faire l'objet d'une interdiction de diriger une entreprise, prononcée sur le fondement des dispositions du code de commerce ou prise en application des textes antérieurs à ce code ou d'une décision de nature équivalente dans un autre État membre de l'Union européenne ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

Des conditions similaires sont énumérées à l'article L. 612-7 du code de la sécurité intérieure pour les entreprises exerçant des activités privées de surveillance et de gardiennage, de transport de fonds et de protection physique des personnes. Ces restrictions se justifient par la nature des activités de sécurité privée, qui exige l'irréprochabilité des personnes qui les exercent. Outre ces conditions d'honorabilité et de moralité, le dirigeant ou l'associé d'une telle entreprise doit être ressortissant d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen, ne doit pas exercer une activité incompatible par nature avec l'activité pour laquelle l'agrément est demandé, et justifier d'une aptitude professionnelle.

Le respect des conditions listées à l'article 11 sera attesté par la délivrance d'un agrément par le CNAPS. Le représentant de l'État dans le département du siège de l'entreprise pourra toujours le retirer en cas de nécessité d'ordre public. Une disposition de même nature prévoit, à l'article L 612-8 du code de la sécurité intérieure, permettant le retrait, par le préfet, de l'agrément des dirigeants des entreprises exerçant des activités privées de surveillance et de gardiennage, de transport de fonds et de protection physique des personnes.

Les compétences nécessaires à l'obtention de l'agrément seront définies par décret en Conseil d'État. Elles comprendraient notamment des connaissances dans la gestion de l'entreprise et de ses employés, mais aussi une maîtrise des réglementations relatives à la sécurité privée. Le Gouvernement a notamment évoqué les dispositions du code pénal relatives à la légitime défense et à l'état de nécessité, aux atteintes à l'intégrité et à la liberté d'aller et venir ainsi que les garanties liées au respect des droits fondamentaux et des libertés publiques.

Un savoir spécifique à l'activité maritime serait également exigé, notamment en ce qui concerne les principales conventions de l'Organisation

maritime internationale ainsi que les codes internationaux pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), et pour la gestion de la sécurité (ISM). Les bonnes pratiques recommandées par l'OMI et les législations applicables en matière de transport, de port, de stockage et d'utilisation d'armes à feu, de matériel de sûreté et d'usage de la force constitueraient également un passage obligé.

## II. LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR

Votre rapporteur approuve les conditions drastiques imposées aux dirigeants, associés et gérants d'entreprise privée de protection des navires. Il convient que les personnes agréées se caractérisent par un respect absolu des lois en vigueur et que leur comportement, passé ou présent, ne jette aucune ombre sur leur activité.

Votre rapporteur a envisagé un temps de durcir la rédaction du septième alinéa de l'article 10 pour que tout agissement contraire à l'honneur, à la probité, aux bonnes mœurs ou de nature à porter atteinte à la sécurité des personnes ou des biens, à la sécurité publique ou à la sûreté de l'État, disqualifie définitivement tout candidat, sans préjudice de leur compatibilité ou non avec l'exercice des fonctions souhaitées. Un échange avec le Gouvernement a conduit à laisser demeurer cette précision, étant entendu qu'un comportement familial critiquable, par exemple, ne saurait fonder valablement une interdiction absolue d'exercer une activité professionnelle.

## III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

La commission a adopté les différents amendements de codification et de cohérence présentés par le président Jean-Paul Chanteguet et par le rapporteur, afin d'assurer une coordination avec les articles précédents.

Elle a également accepté trois amendements rédactionnels et de cohérence du rapporteur.

\*

\* \*

*La Commission **adopte** successivement le sous-amendement CD104 du rapporteur à l'amendement de codification CD18 du président Jean-Paul Chanteguet et, suivant l'avis favorable du rapporteur, cet amendement ainsi sous-amendé, et l'amendement de coordination CD56 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Puis elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD105, de cohérence CD106 et rédactionnel CD107 du rapporteur.*

*Elle adopte enfin l'article 11 ainsi modifié.*

## *Section 2*

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

#### *Article 12*

(article L. 5442-11 [nouveau] du code des transports)

### **Conditions à remplir par les employés des entreprises privées de protection des navires**

#### **I. LA DISPOSITION PROPOSÉE**

L'article 12 formule pour les agents embarqués les conditions que l'article 11 édictait pour les dirigeants, associés et gérants d'entreprises privées de protection des navires. L'exigence de nationalité et l'absence d'interdiction de gérer une entreprise ne sont, en revanche, pas conservées. Ces agents détiendront un numéro de carte professionnelle délivré par le CNAPS.

En sus des connaissances afférentes à l'environnement juridique de la sécurité privée, et compte tenu du caractère particulier de l'activité de protection armée des navires, les compétences maritimes théoriques et pratiques minimales requises pour les gens de mer sont en outre demandées. Elles recouvrent des connaissances basiques de l'environnement maritime et des règles de conduite à bord, une familiarisation et une formation de base en matière de sécurité et de sûreté, une capacité à délivrer les premiers secours, et la maîtrise du fonctionnement et du maniement de l'armement de dotation. La vérification de ces compétences est indispensable pour s'assurer du bon comportement des agents sur un navire, qui plus est dans les conditions difficiles d'un assaut pirate ou terroriste.

Par ailleurs, l'alinéa 3 autorise le représentant de l'État dans le département du siège de l'entreprise à retirer la carte professionnelle en cas de nécessité d'ordre public ou bien, plus généralement, lorsque son titulaire cesse de remplir l'une des conditions visées.

Des dispositions similaires existent dans la législation applicable aux entreprises de sécurité privée à terre ; elles sont mentionnées aux articles L. 612-20 et L. 612-21 du code de la sécurité intérieure.

#### **II. LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR**

Si le contrôle des demandes de carte professionnelle par le CNAPS est de nature à rassurer quant à l'honnêteté et au professionnalisme des agents des sociétés privées de protection des navires, elle ne saurait complètement convaincre

telle que le projet de loi la prévoit. En effet, la qualité des documents étrangers équivalents au bulletin n° 2 du casier judiciaire varie en fonction des juridictions, et il sera difficile au CNAPS de s'enquérir plus précisément du profil des candidats. De plus, cet organisme redoute d'être engorgé par un grand nombre de dossiers : la carte professionnelle peut être sollicitée par tout individu sur tous les continents.

Mieux vaudrait, par conséquent, durcir la procédure de délivrance de la carte professionnelle. Il pourrait revenir aux sociétés privées de protection des navires de fournir une lettre d'intention d'embauche aux candidats qu'ils souhaitent employer par la suite, ce qui permettrait au CNAPS de réaliser un premier tri sur des critères de recevabilité. En outre, la première carte délivrée le serait pour une durée initiale d'une année, de façon à rapidement mettre un terme à l'agrément d'un individu manifestement mal sélectionné.

En outre, l'article 16 du projet de loi prévoit déjà que « *dès lors que les conditions d'exercice définies au présent titre ne sont plus remplies, l'autorisation, l'agrément ou la carte professionnelle peuvent être retirés ou suspendus* ». Il n'est donc pas utile de le répéter à l'alinéa 3 de l'article 12.

### III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

La commission a adopté les différents amendements et sous-amendements de codification et de cohérence présentés par le président Jean-Paul Chanteguet afin d'assurer une coordination avec les articles précédents.

Elle a également soutenu les propositions du rapporteur visant à supprimer la redite contenue à l'alinéa 3 et à instaurer un filtrage des candidatures en conditionnant leur recevabilité à la production d'une lettre d'intention d'embauche.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission adopte successivement les amendements de codification CD19 et de coordination CD57 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*La Commission étudie l'amendement CD89 du rapporteur, qui fait l'objet d'un sous-amendement de codification CD153 du président Jean-Paul Chanteguet.*

**M. le rapporteur.** Le présent amendement propose de durcir la procédure de délivrance de la carte professionnelle. Il reviendra aux sociétés privées de protection des navires de fournir une lettre d'intention d'embauche aux candidats, ce qui permettra au CNAPS de réaliser un premier tri de recevabilité des demandes sur le fondement de la bonne foi des candidats ; il vérifiera notamment

si ceux-ci n'ont pas de casier judiciaire ou ne sont pas d'anciens mercenaires ou pirates. (*Sourires*)

**M. Martial Saddier.** Sur le principe, nous comprenons les arguments du rapporteur. Les professionnels sont-ils en phase avec cette proposition même si ce ne sont pas eux qui élaborent la loi ? Le décret en Conseil d'État auquel l'amendement fait référence sera-t-il publié dans un délai raisonnable ?

**M. le rapporteur.** Le Gouvernement a effectué un travail avec le Conseil d'État parallèlement à la rédaction du projet de loi, si bien que les décrets en Conseil d'État sont déjà prêts ou en passe de l'être.

Les sociétés de protection souhaitent évoluer dans un cadre leur permettant d'être réactives et compétitives, mais elles comprennent l'enjeu que constitue l'autorisation de faire monter des personnes armées à bord de bateaux battant pavillon français. Nous devons donc élaborer des procédures strictes.

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission adopte le sous-amendement CD153, puis l'amendement CD89 ainsi sous-amendé.*

*Elle aborde l'amendement CD113 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** L'article 16 prévoit que, « dès lors que les conditions d'exercice définies au présent titre ne sont plus remplies, l'autorisation, l'agrément ou la carte professionnelle peuvent être retirés ou suspendus ». Il n'est donc pas utile de l'écrire dès l'article 12.

*La Commission adopte l'amendement.*

*Elle adopte ensuite l'article 12 ainsi modifié.*

### CHAPITRE III

#### Dispositions communes

##### Article 13

(article L. 5442-12 [nouveau] du code des transports)

#### Procédures de délivrance des agréments, autorisations et cartes professionnelles

##### I. LA DISPOSITION PROPOSÉE

L'article 13 précise que l'une des commissions régionales d'agrément et de contrôle du CNAPS sera chargée, pour le compte de celui-ci, de délivrer, refuser, retirer ou suspendre les autorisations, agréments et cartes professionnelles et de prononcer les éventuelles sanctions disciplinaires. Cette disposition trouve son origine dans l'article L. 633-1 du code de la sécurité intérieure, qui confie

l'exercice de ces compétences du CNAPS à ses commissions régionales pour le contrôle des activités de sécurité privée à terre.

Le Gouvernement a indiqué au cours des auditions menées par votre rapporteur que la commission régionale francilienne serait compétente pour l'ensemble de l'activité nationale en mer, en raison du faible nombre d'entreprises concernées. Les compétences spécifiques dont devrait disposer l'organisme contre-indiqueraient une formation des membres des commissions régionales sur l'ensemble des façades maritimes.

La composition de la commission régionale pour l'exercice des attributions énumérées serait déterminée par décret en Conseil d'État. Son président serait élu parmi les représentants de l'État, les magistrats de l'ordre judiciaire ou les membres des juridictions administratives ; il serait compétent pour édicter toutes les décisions conservatoires appelées par l'urgence, notamment la suspension des autorisations, agréments ou cartes professionnelles.

## **II. LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR**

Votre rapporteur ne soutient pas le choix fait par l'article 13, qui aboutirait à inscrire dans la loi des modalités d'organisation internes au CNAPS, lesquelles n'y ont manifestement pas leur place. En outre, si la bonne gestion des ressources financières, matérielles et humaines de cet organisme peut légitimement conduire à confier à une commission particulière le contrôle de l'ensemble de l'activité nationale des sociétés privées de protection des navires, il reste loisible au pouvoir réglementaire d'en décider.

En outre, il est difficilement justifiable de conférer par voie législative une compétence nationale à une instance locale. Mieux vaudrait que la loi fixe les attributions du Conseil national des activités privées de sécurité en tant que tel, et qu'elle laisse à l'administration la liberté de son organisation.

## **III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION**

La commission a adopté les amendements de codification et de cohérence présentés par le président Jean-Paul Chanteguet afin d'assurer une coordination avec les articles précédents.

Elle a également soutenu les propositions du rapporteur visant à améliorer la rédaction de l'article et à conférer des prérogatives au CNAPS plutôt qu'à une de ses subdivisions régionales.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement de codification CD20 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*La Commission examine l'amendement CD108 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** La loi ne doit pas servir de règlement intérieur du CNAPS. Il faut qu'elle reste d'ordre général.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement CD58 de coordination du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Puis elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels ou de conséquence CD109 et CD110 du rapporteur.*

*Elle **adopte** ensuite l'article 13 ainsi **modifié**.*

#### *Article 14*

(article L. 5442-13 [nouveau] du code des transports)

### **Modalité de dépôt des demandes d'autorisation, d'agrément ou de carte professionnelle**

#### **I. LA DISPOSITION PROPOSÉE ET LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR**

L'article 14 dispose que les demandes d'autorisation, d'agrément ou de carte professionnelle sont faites auprès de la commission spécifique mentionnée à l'article 13. Les conditions et modalités dans lesquelles sont introduites ces demandes sont fixées par décret. Ce même type de disposition est prévu pour les entreprises de sécurité privée mentionnées dans le code de la sécurité intérieure (articles L.612-10, L.612-12 et 612-13 relatifs aux autorisations d'exercice délivrées aux exploitants individuels et aux personnes morales). Ces dispositions du code de la sécurité intérieure déterminent les éléments que doivent fournir les entreprises de sécurité à l'appui de leur demande d'autorisation d'exercice.

Votre rapporteur approuve l'article 14, sous réserve d'aménagements de cohérence.

## II. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

La commission a adopté les amendements de codification et de cohérence présentés par le président Jean-Paul Chanteguet afin d'assurer une coordination avec les articles précédents, ainsi qu'un amendement de cohérence du rapporteur.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur la Commission **adopte** l'amendement de codification CD21 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Puis elle **adopte** successivement l'amendement de cohérence CD157 du rapporteur et, suivant l'avis favorable de celui-ci, l'amendement de coordination CD59 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Elle **adopte** l'article 14 ainsi **modifié**.*

### *Article 15*

(article L. 5442-14 [nouveau] du code des transports)

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

## I. LA DISPOSITION PROPOSÉE ET LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR

L'article 15 dispose que, pour l'exercice des mêmes activités par une personne morale non immatriculée au registre du commerce et des sociétés, établie dans un autre État membre de l'Union européenne ou un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen, la commission délivre l'autorisation, l'agrément ou la carte professionnelle au vu des conditions et garanties exigées, pour l'exercice des mêmes activités, par la réglementation de l'État dès lors que les justifications produites en vertu de cette réglementation sont regardées équivalentes à celles exigées en France.

Les agréments et cartes professionnelles des dirigeants, associés, gérants ou agents de ces entreprises sont délivrées selon la même procédure.

Ce même type de disposition est prévu pour les entreprises de sécurité privée à terre à l'article L. 612-11 du code de la sécurité intérieure.

Votre rapporteur approuve l'article 15, sous réserve d'aménagements rédactionnels.

## II. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

La commission a adopté les amendements de codification et de cohérence présentés par le président Jean-Paul Chanteguet afin d'assurer une coordination avec les articles précédents, ainsi que trois amendements rédactionnels du rapporteur.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** successivement les amendements de codification CD22 et de coordination CD60 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Puis elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels ou de cohérence CD111, CD158 et CD112 du rapporteur.*

*Elle **adopte** ensuite l'article 15 ainsi **modifié**.*

### *Article 16*

(article L. 5442-15 [nouveau] du code des transports)

### **Retrait ou suspension de l'autorisation, de l'agrément ou de la carte professionnelle**

## I. LA DISPOSITION PROPOSÉE

L'article 16 prévoit le retrait ou la suspension de l'autorisation, l'agrément ou la carte professionnelle, dès lors que les conditions qui ont permis leur attribution cessent d'être remplies. Celles-ci apparaissent à l'article 3 (procédures pour l'exercice de l'activité), à l'article 6 (certification et d'assurance), à l'article 11 (dirigeants) et à l'article 12 (qualités des employés).

## II. LA POSITION DE VOTRE RAPporteur

Votre rapporteur approuve l'article 16, qui permet à l'autorité publique de revenir sur une attribution d'autorisation, d'agrément ou de carte professionnelle sans attendre un trouble à l'ordre public. Dès lors que la redite figurant initialement à l'alinéa 3 de l'article 12 a été éliminée par un précédent vote de la commission, il n'y a lieu d'émettre aucune objection.

## III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

La commission a adopté les amendements de codification et de cohérence présentés par le président Jean-Paul Chanteguet afin d'assurer une coordination avec les articles précédents, ainsi qu'un amendement rédactionnel du rapporteur.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** successivement les amendements de codification CD23 et de coordination CD61 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD126 du rapporteur.*

*Elle **adopte** ensuite l'article 16 ainsi **modifié**.*

#### Article 17

(article L. 5442-16 [nouveau] du code des transports)

### **Recours administratif préalable obligatoire avant tout recours contentieux**

#### **I. LA DISPOSITION PROPOSÉE ET LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR**

L'article 17 prévoit que tout recours contentieux formé à l'encontre des décisions prises par le Conseil national des activités privées de sécurité est précédé d'un recours administratif préalable obligatoire devant la Commission nationale d'agrément et de contrôle de cet organisme. Les d'exercice du recours seront précisées par décret en Conseil d'État.

Ces dispositions sont inspirées de l'article L. 633-3 du code de la sécurité intérieure qui prévoit, s'agissant de toutes les questions relatives aux activités privées de sécurité, qu'un « *recours contentieux formé par une personne physique ou morale à l'encontre d'actes pris par une commission régionale d'agrément et de contrôle est précédé d'un recours administratif préalable devant la Commission nationale d'agrément et de contrôle, à peine d'irrecevabilité du recours contentieux* ».

Votre rapporteur approuve la rédaction de l'article 17.

#### **II. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION**

La commission a adopté les amendements de codification et de cohérence présentés par le président Jean-Paul Chanteguet afin d'assurer une coordination avec les articles précédents.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** successivement les amendements de codification CD24 et de coordination CD62 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Puis elle adopte l'article 17 ainsi modifié.*

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

#### **CHAPITRE I<sup>ER</sup> Champ d'action**

##### *Article 18*

(article L. 5443-1 [nouveau] du code des transports)

#### **Zones d'exercice de l'activité de protection des navires**

##### **I. LA DISPOSITION PROPOSÉE**

L'article 18 prévoit que l'activité privée de protection des navires ne peut être exercée qu'au-delà de la mer territoriale des États, dans des zones fixées par décret en raison des menaces encourues. La mer territoriale est définie par la Convention de Montego Bay comme la zone de mer adjacente au territoire d'un État, et sur laquelle il exerce sa souveraineté. Les lois et règlements de l'État côtier s'y appliquent donc pleinement, en particulier en matière de sûreté en mer.

Afin d'éviter de porter atteinte à la souveraineté d'un État côtier en autorisant dans sa mer territoriale l'exercice d'une activité pouvant relever directement de cette souveraineté, le projet de loi prévoit – en l'absence de tout accord international stipulant autrement – de limiter l'exercice de l'activité de protection des navires aux zones situées au-delà de la mer territoriale : dans ces zones, haute mer et zone économique exclusive, la sûreté des navires relève des lois et règlements mis en place par l'État du pavillon.

En complément de cette limitation générale du champ d'application de la loi dans l'espace, et afin de faciliter le contrôle par l'État de l'activité de protection des navires, l'article restreint également à certaines zones la possibilité de recours aux entreprises de protection des navires. Caractérisées par un risque élevé de piraterie maritime, et par nature évolutives, ces zones seront délimitées par décret.

En outre, l'alinéa 2 précise que les catégories de navires éligibles sont fixées par la voie réglementaire. Ceci permet de dissuader les navires non éligibles pour lesquels le gouvernement déciderait de ne pas fournir d'équipe de protection embarquée, de fréquenter des zones à risque. Sont notamment visés les navires embarquant des passagers, pour la croisière ou pour la plaisance, que l'autorité publique souhaite voir s'orienter vers des espaces moins périlleux.

## II. LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR

Votre rapporteur approuve la volonté gouvernementale d'éviter la présence active de gardes armés lorsque le navire croise dans la mer territoriale d'un État tiers. Les équipes de protection embarquée pourront se trouver à bord mais ne pourront y exercer leur activité : les navires traverseront ces zones dans le cadre du régime du « *passage inoffensif* » défini par la convention de Montego Bay, soit « *aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier* ».

Votre rapporteur est plus inquiet en ce qui concerne la définition de zones d'éligibilité en haute mer. La piraterie maritime est susceptible d'apparaître partout. Il est vrai que sa prolifération requiert un certain nombre de conditions favorables, telles que la faiblesse des États riverains et un trafic maritime vulnérable, de telle sorte que les attaques se concentrent aujourd'hui dans l'océan Indien et dans le golfe de Guinée. Or l'instabilité de la géopolitique mondiale ne permet pas d'anticiper une stabilité de ces zones à risque. La fin de la Guerre froide et l'émergence des Dragons asiatiques ont ainsi provoqué une forte hausse de la piraterie dans le détroit de Malacca tout au long des années 1990, progression neutralisée dans les années 2000 par une vigoureuse réaction des puissances navales. Deux attaques seulement y ont été enregistrées en 2010. Il est donc délicat de prévoir une délimitation réglementaire des zones propices à une attaque pirate. Un hiatus entre les conditions juridiques de l'emploi des équipes de protection embarquées et la réalité sur le terrain serait excessivement préjudiciable au pavillon français. D'un autre côté, il serait déraisonnable de ne fixer aucune limite géographique, au risque de créer des tensions diplomatiques avec des nations particulièrement jalouses de leur souveraineté.

Enfin, la fixation des catégories de navires éligibles par voie réglementaire pourrait être plus efficace en déterminant, plutôt, la typologie des bateaux inéligibles et les conditions de leur inéligibilité. En pratique, les autorités françaises souhaitent éviter la présence de navires à passagers dans les zones exposées : ce sont donc eux qu'il convient d'exclure du dispositif, à moins qu'ils ne transitent « à vide » pour un meilleur positionnement commercial.

## III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

La commission a adopté les amendements de codification et de coordination présentés par le président Jean-Paul Chanteguet.

Elle a également adopté trois amendements du rapporteur. Deux d'entre eux concernent le décret fixant les types de navires éligibles, qui prescrira désormais une inéligibilité en fonction à la fois des types de navires et des circonstances de leur navigation. Le troisième suggère qu'un comité multipartite puisse, à la demande de la marine nationale, du ministère des Affaires étrangères ou des armateurs, se réunir pour alerter le Gouvernement de l'opportunité d'une

nouvelle délimitation des zones dans lesquelles l'activité privée de protection des navires est autorisée.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission adopte successivement les amendements de codification CD25 et de coordination CD63 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Puis elle est saisie de l'amendement CD85 rectifié du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** La piraterie comprend une dimension diplomatique non négligeable. Un navire battant pavillon français et embarquant des gardes armés pourrait aborder les côtes américaines et susciter des réactions délicates si nous retenions une compétence universelle. Afin de ménager les susceptibilités, nous avons renoncé à écarter la délimitation réglementaire des zones propices à une attaque pirate que prévoit le projet de loi.

Il existe toutefois un risque d'enlèvement et de manque de réactivité ; si un décret difficilement modifiable était pris, on se retrouverait dans la situation antérieure à la loi. Je propose donc que, à la demande de la marine nationale, du ministère des affaires étrangères, de celui des transports, ou des armateurs, un comité puisse se réunir pour signifier au Gouvernement l'opportunité d'une nouvelle délimitation.

**M. Martial Saddier.** Nous soutenons le principe de cet amendement, mais il faudrait fixer un délai – de deux ou trois mois – pour que le comité se réunisse une fois que l'un de ses membres l'a saisi. En effet, l'évolution d'une zone de piraterie possède un caractère d'urgence, et l'on connaît l'inertie de certains comités consultatifs.

**M. le rapporteur.** Cette idée est très bonne. Je propose de la reprendre, si c'est techniquement possible, lors de la séance publique.

**M. Laurent Furst.** Je soutiens également cette proposition. Si un événement se produit, quel est le statut d'une personne embarquée dans un navire situé entre deux zones ?

**M. le rapporteur.** Dans l'état actuel du droit, un homme ne peut pas avoir accès aux armes dans une zone non définie par le décret. Au-delà de la souplesse que l'on veut introduire dans le texte, il faut savoir que, dans la pratique, un garde armé dans un navire croisant au large d'Aden ne partira pas du Havre, mais sera embarqué au large de Djibouti par hélicoptère. Les seules personnes partant d'un port français seront vraisemblablement celles qui accompagneront les thoniers en pêche tropicale au large de La Réunion.

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Je suggère donc au rapporteur de déposer pour la séance publique un amendement fixant un délai.

*La Commission adopte l'amendement.*

*Puis elle aborde l'amendement CD87 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Il s'agit de permettre d'embarquer des gardes armés quel que soit le type de navire. Le présent amendement confère au décret la responsabilité de dresser une liste négative mentionnant les exceptions, notamment les navires de croisière – lorsqu'ils ne naviguent pas sans passagers – et de plaisance.

*La Commission adopte l'amendement.*

*Puis elle étudie l'amendement CD156 rectifié du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Cet amendement obéit à la même logique que le précédent.

*La Commission adopte l'amendement.*

*Puis elle adopte l'article 18 ainsi modifié.*

## CHAPITRE II

### Nombre, tenue et armement des agents

#### Article 19

(article L. 5443-2 [nouveau] du code des transports)

#### Nombre minimum d'agents embarqués à bord d'un navire

##### I. LA DISPOSITION PROPOSÉE

L'article 19 prévoit une fixation par décret du nombre minimum d'agents embarqués à bord d'un navire protégé. En effet, le retour d'expérience des actions de protection menées par la marine nationale montre qu'un navire ne saurait être correctement protégé avec une équipe trop réduite.

Afin d'assurer la sécurité du navire, il importe notamment que figurent au moins un chef d'équipe et plusieurs agents, afin d'assurer une bonne surveillance de l'ensemble du navire et assurer une certaine dissuasion

Plusieurs facteurs sont par ailleurs déterminants pour fixer l'effectif optimal, parmi lesquels : la durée estimée du passage en transit du navire, l'évaluation des dangers encourus, les dimensions et le type du navire, ou encore sa vitesse et son franc-bord.

## II. LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR

Le projet de loi prévoit de fixer par voie réglementaire le nombre minimal d'agents de protection que doit embarquer un navire protégé. Sans doute s'agit-il de prévenir les situations conflictuelles et d'éviter qu'un calcul excessivement restrictif, ou trop optimiste quant aux moyens d'une équipe de protection, ne vienne mettre en danger un navire, son équipage et sa cargaison en dépit de la présence d'agents à bord.

Cependant, la fixation d'un seuil par voie décrétole ne paraît pas une réponse adaptée à cette préoccupation. Il est possible que des navires parcourent très marginalement, très peu de temps, une zone délicate. Il est possible aussi que des navires soient conçus avec suffisamment d'intelligence pour empêcher un abordage avec une équipe de protection peu nombreuse. Cette voie est d'ailleurs explorée par les chantiers navals. Enfin, si un règlement doit prendre en compte les multiples conditions de navigation pour établir, *a priori* et *in abstracto*, les tailles minimales correspondantes des équipes de protection, tout laisse craindre qu'il prenne la forme d'un texte illisible et finalement inapplicable.

En revanche, on ne saurait confier au seul armateur le soin de calibrer l'équipe de protection qu'il embarque, de crainte de le voir exagérément réduire ses coûts. De même, si l'expertise de l'entreprise privée de protection s'avère précieuse, sa dépendance économique envers son donneur d'ordres pourrait la conduire à accepter un sous-dimensionnement qu'elle analyse pourtant comme périlleux.

Une position d'équilibre consisterait à confier la détermination du nombre d'agents de protection embarqués sur un navire à l'analyse conjointe de l'armateur, de l'entreprise privée de production, mais aussi des assureurs (du navire et de la cargaison). Un calcul sincère sera ainsi garanti par la menace d'une hausse des primes exigée, venant neutraliser les tendances à tirer les prix vers le bas au détriment de la sécurité.

## III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

La commission a adopté les amendements de codification et de cohérence présentés par le président Jean-Paul Chanteguet afin d'assurer une coordination avec les articles précédents.

Elle a également adopté deux amendements du rapporteur, l'un rédactionnel, l'autre confiant liant le nombre minimum d'agents embarqués à une analyse de risque conjointe par l'armateur, les assureurs et l'entreprise privée de protection, en prenant en compte les moyens d'autodéfense et de défense passive dont dispose le navire protégé.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** successivement les amendements de codification CD26 et de coordination CD64 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD114 du rapporteur.*

*La Commission examine alors l'amendement CD154 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Le Gouvernement souhaite fixer par décret le nombre minimum d'hommes embarqués sur un navire, selon les critères de l'intensité du risque de la zone et du type de bateau. J'aimerais laisser à l'armateur une marge de manœuvre pour définir le niveau du risque attaché à une zone et à l'intérieur de celle-ci.

Nous entendons privilégier la compétitivité et donc limiter les coûts ; il est inutile d'imposer l'embarquement de six personnes si trois peuvent suffire. Un armateur ou un opérateur maritime ne prendront pas le risque d'exposer leur navire, leur équipage et leur cargaison à une opération de piraterie.

La France jouit d'une avance en matière de systèmes de défense passive, ceux-ci pouvant permettre de limiter les besoins en hommes embarqués.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** l'article 19 ainsi **modifié**.*

#### *Article 20*

(article L. 5443-3 [nouveau] du code des transports)

#### **Tenue des agents**

### **I. LA DISPOSITION PROPOSÉE ET LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR**

L'article 20 dispose que les agents portent, dans l'exercice de leurs fonctions, une tenue qui n'entraîne aucune confusion avec les tenues des forces de police, des forces armées ou de la douane françaises. Cette précaution permet de limiter les risques de mise en cause de l'État en cas d'accident. En parallèle, cette disposition sous-tend que les agents de protection doivent porter une tenue permettant de les identifier comme tel et participant à la mission de prévention et de dissuasion des attaques extérieures.

Il prévoit également que les agents peuvent être armés dans l'exercice de leurs fonctions. L'article 23 du présent projet de loi précise d'ailleurs les conditions d'embarquement et de stockage des armes à bord.

Hormis une imperfection rédactionnelle, votre rapporteur approuve la prescription formulée par l'article 20.

## II. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

La commission a adopté un amendement de codification présenté par le président Jean-Paul Chanteguet afin d'assurer une coordination avec les articles précédents, ainsi qu'un amendement de cohérence présenté par le rapporteur.

\*  
\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement de codification CD27 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Puis elle **adopte** l'amendement de cohérence CD152 du rapporteur.*

*Elle **adopte** ensuite l'article 20 ainsi **modifié**.*

### Article 21

(article L. 5443-4 [nouveau] du code des transports)

### **Encadrement de l'emploi de la force**

## I. LA DISPOSITION PROPOSÉE

L'article 21 autorise les agents des entreprises privées de protection des navires à recourir à la force pour assurer la protection des personnes et des biens se trouvant à bord du navire. Ce recours à la force ne s'exerce toutefois que dans le cadre des articles 122-5 à 122-7 du code pénal régissant la légitime défense et à l'état de nécessité.

L'article 122-5 de ce code prévoit ainsi l'irresponsabilité pénale de « *la personne qui, devant une atteinte injustifiée envers elle-même ou autrui, accomplit, dans le même temps, un acte commandé par la nécessité de la légitime défense d'elle-même ou d'autrui, sauf s'il y a disproportion entre les moyens de défense employés et la gravité de l'atteinte* ». Ce même article prévoit l'irresponsabilité pénale de la personne qui, « *pour interrompre l'exécution d'un crime ou d'un délit contre un bien, accomplit un acte de défense, autre qu'un homicide volontaire, lorsque cet acte est strictement nécessaire au but poursuivi dès lors que les moyens employés sont proportionnés à la gravité de l'infraction* ».

De même, l'article 122-7 du même code prévoit l'irresponsabilité pénale de la personne qui, « *face à un danger actuel ou imminent qui menace elle-même, autrui ou un bien, accomplit un acte nécessaire à la sauvegarde de la personne ou*

*du bien, sauf s'il y a disproportion entre les moyens employés et la gravité de la menace ».*

Quant à l'article 122-6, il établit une présomption de légitime défense en faveur de celui qui use de la force « *pour repousser, de nuit, l'entrée par effraction, violence ou ruse dans un lieu habité* » ou « *pour se défendre contre les auteurs de vols ou de pillages exécutés avec violence* ». Ce dernier cas de figure pourrait logiquement concerner l'action des équipes privées de protection.

## II. LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR

Votre rapporteur constate, en premier lieu, que le projet de loi n'effectue aucune mention de l'article 122-4 du code pénal, qui déclare l'irresponsabilité pénale de « *la personne qui accomplit un acte commandé par l'autorité légitime, sauf si cet acte est manifestement illégal* ». En effet, comme le prévoient les dispositions de l'article 8 du présent projet de loi, les agents des équipes privées de protection ne disposent d'aucune prérogative de puissance publique. Or on sait le capitaine dépositaire de l'autorité publique en vertu de l'article L. 5531-1 du code des transports. Il pourrait être compliqué pour l'agent embarqué, recevant un ordre d'ouvrir le feu de la part du capitaine, d'évaluer justement si celui-ci est manifestement illégal ou non. Faut-il déduire du fait que le projet de loi taise l'article 122-4 du code pénal que le juge le déclarera inapplicable si une instance venait à survenir ? Rien n'est moins sûr.

En second lieu, l'inclusion de l'article 122-6 du code pénal pose question. Cet article prévoit : « *Est présumé avoir agi en état de légitime défense celui qui accomplit l'acte : 1° Pour repousser, de nuit, l'entrée par effraction, violence ou ruse dans un lieu habité ; 2° Pour se défendre contre les auteurs de vols ou de pillages exécutés avec violence* ». Si la première condition ne pose aucune difficulté et ne trouvera de toutes façons pas à s'appliquer en haute mer, il y a lieu de s'intéresser à la seconde. La jurisprudence a considéré de longue date qu'aucune zone du territoire français ne connaissait un état de violence endémique propre à fonder une présomption de légitime défense : le 2° de l'article 122-6 s'est donc trouvé neutralisé. Il n'est cependant pas exclu que des pirates tentant d'aborder un navire en haute-mer puissent être qualifiés « *auteurs de vols ou de pillages exécutés avec violence* ».

Pour autant, il n'apparaît pas forcément souhaitable de présumer une légitime défense des agents de protection embarqués. Leur équipement et leurs règles d'engagement doivent leur permettre de mettre en œuvre une série de contre-mesures graduées avant d'en venir à la force létale. En outre, certaines zones de navigation impliquent des croisements serrés au cours desquels tout geste brusque sur une embarcation voisine pourrait facilement être interprété en intention hostile. Enfin, s'il est vrai que la Cour de cassation voit dans l'article 122-6 une présomption simple, c'est-à-dire dont la preuve contraire peut être rapportée, il est illusoire d'imaginer une enquête et une instruction judiciaire

fouillées dans le cas d'un tir survenu en haute-mer à l'encontre d'un pirate dont la famille serait peu encline à agir en justice.

Il est hors de question d'instituer, à travers ce texte, une impunité au bénéfice des agents de protection embarqués. Leur action en légitime défense doit être étayée comme l'est celle de tout citoyen, de façon à restreindre l'usage du feu aux périls avérés, non aux simples suspicions. C'est d'ailleurs de cette façon que fonctionnent les équipes embarquées de la Marine nationale lorsqu'elles essuient une attaque pirate. D'un autre côté, il n'est pas non plus envisageable de contraindre les équipes de protection embarquées à subir les premiers échanges de coups de feu, au risque de créer un désavantage qu'elles ne parviendraient peut-être pas à compenser.

Incertain de ce que sera finalement la lecture juridictionnelle de ces dispositions, et ne souhaitant pas créer une situation par nature délicate pour les équipages et les agents embarqués, votre rapporteur a fait le choix de s'abstenir de déposer des amendements sur l'article 21. Il appelle cependant le pouvoir réglementaire et les autorités judiciaires à la plus grande vigilance dans les conditions de son application.

### III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

La commission a adopté un amendement de codification présenté par le président Jean-Paul Chanteguet afin d'assurer une coordination avec les articles précédents.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement de codification CD28 du président Jean-Paul Chanteguet puis l'article 21 ainsi **modifié**.*

#### *Article 22*

(article L. 5443-5 [nouveau] du code des transports)

### **Acquisition, détention et transports des armes et munitions**

#### I. LA DISPOSITION PROPOSÉE ET LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR

L'article 22 autorise les entreprises exerçant l'activité de protection des navires à acquérir, à détenir, à transporter et à mettre à disposition de leurs agents des armes et des munitions, pour les besoins de leurs activités. Il correspond au régime instauré par l'article L. 613-5 du code de sécurité intérieure pour les agents de surveillance et de gardiennage à terre.

Afin de limiter strictement les conditions de manipulation des armes, notamment au retour des agents sur le territoire national, il n'est pas prévu d'octroyer de permis de port d'arme aux agents des entreprises privées de protection des navires. Le projet de loi se borne à autoriser ces agents à porter des armes pendant l'activité de protection dans les zones autorisées, c'est-à-dire forcément en haute mer. Le respect des prérequis similaires à ceux nécessaires à la délivrance d'un permis de port d'armes est, d'ailleurs, garanti par les dispositions régissant l'attribution aux agents de la carte professionnelle.

Deux limites sont posées à la capacité des entreprises de disposer de leurs armes. D'une part, elles ne pourront importer sur le territoire des armes et des munitions acquises dans un État non membre de l'Union européenne, afin d'éviter que des armes soient achetées de manière clandestine. D'autre part et pour les mêmes raisons, elles ne seront pas non plus autorisées à revendre dans un État non membre de l'Union européenne des armes et munitions acquises sur le territoire national.

Sous réserve de la précision d'une ambiguïté rédactionnelle, votre rapporteur approuve le dispositif imaginé par l'article 22.

## II. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

La commission a adopté les amendements de codification et de cohérence présentés par le président Jean-Paul Chanteguet afin d'assurer une coordination avec les articles précédents, ainsi qu'un amendement de précision rédactionnelle déposé par le rapporteur.

\*  
\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** successivement les amendements de codification CD29 et de coordination CD65 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Elle examine l'amendement CD115 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** L'emploi de la coordination « et » laisse penser que, si les entreprises ne peuvent importer ensemble sur le territoire national des armes et des munitions, rien n'interdit de le faire séparément. L'amendement tend à supprimer cette ambiguïté.

**M. Martial Saddier.** Nous approuvons : il faut bien que les armes aient des munitions. *(Sourires)*

*La Commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** l'article 22 ainsi **modifié**.*

### *Article 23*

(article L. 5443-6 [nouveau] du code des transports)

## **Embarquement, stockage et remise aux agents des armes**

### **I. LA DISPOSITION PROPOSÉE**

L'article 23 prévoit qu'un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'embarquement, de stockage et de remise des armes aux agents. Il s'avère nécessaire d'encadrer ces phases sensibles pour éviter toute distraction des matériels, comme il convient d'apporter des restrictions à leur usage en dehors des zones à risque.

Ces dispositions sont similaires à celles régissant d'ores et déjà les activités des équipes de protection embarquée de la marine nationale ou le transit en mer territoriale, au large de La Réunion, d'équipes privées à bord de navires marchands battant pavillon étranger. Le droit applicable alors est celui du « droit de passage inoffensif » au sens des articles 17 à 32 de la convention de Montego Bay, des articles L. 5211-1 à L. 5211-5 du code des transports et du décret n° 85-185 du 6 février 1985 portant réglementation du passage des navires étrangers dans les eaux territoriales françaises.

Aucune déclaration auprès de l'État côtier n'est nécessaire. En revanche, lors d'escales, la réglementation sur les armes de l'État du port est applicable et le capitaine du navire est tenu de la faire respecter à son bord. Afin d'éviter tout dérapage, le projet interdit toute manipulation par l'équipage des armes et des munitions. Enfin, pour les mêmes raisons de sécurité, le nombre d'armes qu'il sera possible d'embarquer sera limité par décret.

### **II. LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR**

Votre rapporteur se réjouit du régime strict instauré par l'article 23 sur les conditions dans lesquelles les armes sont embarquées et conservées une fois à bord. Il recommande toutefois que le décret d'application qui limitera le nombre d'armes embarquées précise également les catégories d'armes en question, de façon à prévenir le recours à des armes lourdes manifestement disproportionnées pour la bonne exécution de la mission de protection des navires.

### **III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION**

La commission a adopté les amendements et sous-amendements de codification et de cohérence présentés par le président Jean-Paul Chanteguet. Elle a également adopté trois amendements du rapporteur, notamment celui correspondant à la suggestion expliquée précédemment.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement de codification CD30 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD116 du rapporteur.*

*Elle en vient à l'amendement CD84 du rapporteur, qui fait l'objet du sous-amendement CD145 du président Jean-Paul Chanteguet.*

**M. le rapporteur.** L'amendement apporte une précision.

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Le sous-amendement tend à codifier l'article.

*La Commission **adopte** le sous-amendement CD145, puis l'amendement CD84 **sous-amendé**.*

*Elle en vient à l'amendement CD117 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Le projet de loi prévoit qu'un décret précise le nombre d'armes qu'embarquent les agents de protection. Il serait cohérent que celui-ci indique aussi les catégories d'armes que les entreprises peuvent fournir.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** l'article 23 ainsi **modifié**.*

### CHAPITRE III Droits et obligations

#### *Article 24* (article L. 5443-7 [nouveau] du code des transports) **Obligations pesant sur l'armateur**

#### **I. LA DISPOSITION PROPOSÉE**

L'article 24 prévoit les obligations pesant sur l'armateur qui recourt à une entreprise privée de protection des navires. Aux termes de l'article L. 5411-1 du code des transports, l'armateur est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire. L'article L. 5411-2 du même code ajoute que le propriétaire ou les copropriétaires du navire sont présumés en être l'armateur. En outre, en cas d'affrètement, l'affrètement devient l'armateur du navire si le contrat le prévoit et a été régulièrement publié.

L'armateur qui recourt aux services d'une entreprise privée de protection de navires doit s'assurer de la détention par celle-ci d'une autorisation d'exercice, de la validité de la carte professionnelle de chacun des agents participant à l'exécution de la prestation, de l'assurance prévue à l'article 6 du présent projet de loi ainsi que des marques, modèles et numéros de série des armes embarquées. Ces informations apparaissent sur le contrat établi entre l'armateur et l'entreprise.

Enfin, le présent article crée une obligation pour l'armateur d'informer les autorités de l'État du recours à ces services et ce, dans des conditions qui seront définies par décret.

## II. LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR

Votre rapporteur s'est attaché, tout au long de l'examen de ce projet de loi, à éviter de faire peser une charge excessive de gestion des équipes de protection embarquées sur les officiers de la marine marchande. C'est à l'aune de ce principe, selon lequel les responsabilités administratives doivent échoir à l'armateur plutôt qu'au capitaine, qu'il a résolu de plaider en faveur de la modification de l'article 24.

En premier lieu, il semble opportun de prévoir que les modalités techniques et logistiques d'exécution du service fourni à l'armateur par la société privée de protection figurent dans une annexe au contrat plutôt que dans le contrat lui-même. Dans la mesure où le capitaine du navire en dispose pour procéder à leur bonne exécution, il serait peu pertinent de lui remettre une copie intégrale du contrat comprenant les clauses – financières, de facturation et autres – dont il n'aurait que faire.

En second lieu, les articles 28 et 30 du projet de loi confèrent un rôle administratif au « *chef des agents présents à bord* ». Or, aux termes de l'article 27 du projet de loi, « *les agents (...) sont placés sous l'autorité du capitaine* ». Ce n'est pourtant d'évidence pas lui qui est visé par les articles 28 et 30, qui répéteraient alors l'article 29. La confusion est d'autant plus facile que nulle mention n'apparaît jamais du « *chef des agents* » auquel il est fait référence. On sait pourtant combien il est essentiel dans les référentiels des entreprises privées étrangères et même dans les normes définies par la marine nationale pour ses équipes de protection embarquées. Il convient donc que l'annexe au contrat passé entre l'armateur et l'entreprise privée de protection des navires identifie notamment l'agent à qui la fonction de chef de l'équipe de protection est confiée.

En troisième lieu, il est nécessaire que ce chef d'équipe soit capable de communiquer avec le capitaine dans la langue de travail à bord. Le capitaine doit être mis dans les meilleures conditions pour se concentrer sur la navigation, et ne pas voir son attention accaparée par les agents embarqués.

En quatrième lieu, le projet de loi prévoit, en son article 26, que la validité des cartes professionnelles des agents de protection soit vérifiée par le capitaine du

navire au moment de l'embarquement. Cette disposition apparaît peu réaliste dans la mesure où le capitaine ne dispose d'aucun moyen pour ce faire, et ne semble en aucun cas le mieux placé pour agir efficacement. Mieux vaudrait assigner cette tâche à l'armateur. Ces contrôles devront être réalisés peu de temps avant l'embarquement – soit dans les trois jours qui le précèdent – afin de prévenir un éventuel retrait de dernière minute de la carte professionnelle.

### III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

La commission a adopté les amendements de codification et de cohérence présentés par le président Jean-Paul Chanteguet afin d'assurer une coordination avec les articles précédents. Elle a également souscrit à trois amendements déposés par le rapporteur et répondant aux préoccupations exprimées ci-dessus.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** successivement les amendements de codification CD31 et de coordination CD66 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Elle en vient à l'amendement CD92 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** L'amendement prévoit que les modalités techniques et logistiques d'exécution du service fourni à l'armateur par la société privée de protection figurent dans une annexe au contrat. Dans la mesure où le capitaine du navire en dispose pour procéder à leur bonne exécution, il serait peu pertinent de lui remettre une copie intégrale du contrat comprenant les clauses – financières, de facturation et autres – dont il n'aurait que faire.

*La Commission **adopte** l'amendement CD92.*

*Elle aborde l'amendement CD118 rectifié du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Il s'agit de réparer une lacune. L'annexe au contrat passé entre l'armateur et l'entreprise privée de protection des navires doit identifier l'agent à qui est confiée la fonction de chef d'équipe. Cette fonction est essentielle quand plus de quatre hommes sont embarqués.

**M. Martial Saddier.** L'amendement, important pour l'équipe de gardes, permettra en outre de protéger le capitaine. En cas d'intervention, les responsabilités doivent être clairement identifiées.

**M. Laurent Furst.** Les marins ne peuvent-ils pas jouer en même temps le rôle d'agents de sécurité ?

**M. le rapporteur.** Pour devenir garde armé, il ne suffit pas de se porter volontaire. Il faut avoir une expérience réelle, parfois certifiée par des diplômes.

Seuls pourraient cumuler les deux fonctions d'anciens gardes armés qui se seraient engagés par la suite dans la marine marchande, ce qui n'est pas fréquent.

**M. Jean-Yves Caultet.** Même si quelqu'un possède les deux qualifications, il ne pourra les exercer sur le bateau sans avoir passé au préalable un accord avec l'assureur et l'armateur. Quel assureur confierait la garde du bateau à quelqu'un qui exerce d'autres fonctions à bord ?

**M. Martial Saddier.** Le cumul peut être tentant pour des raisons économiques. Veillons à bien distinguer les deux fonctions.

*La Commission adopte l'amendement CD118 rectifié.*

*Elle étudie l'amendement CD93 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Pour gagner du temps, mieux vaut confier à l'armateur le soin de vérifier la validité des cartes professionnelles des agents chargés de protéger le navire, ce qui se fait déjà pour certains équipages très qualifiés. Il effectuera les contrôles dans les trois jours qui précèdent l'embarquement.

**M. Martial Saddier.** Je ne suis pas sûr que ce délai soit très réaliste. Pourra-t-il être respecté quand des équipes sont acheminées par hélicoptère pour embarquer en mer ?

**M. le rapporteur.** Le délai de soixante-douze heures est communément utilisé pour la transmission des notifications de pré-entrée dans les ports ou de passage au large des côtes avec des marchandises dangereuses.

**M. Martial Saddier.** Que se passera-t-il si l'on apprend à la dernière minute qu'un risque est avéré sur un trajet habituellement peu dangereux ? Pourra-t-on prendre la décision d'embarquer une équipe de gardes ?

**M. le rapporteur.** Le délai de soixante-douze heures s'entend au plus tôt et non au plus tard, pour que l'armateur puisse valider une situation qui ne soit pas susceptible de changer, sur décision du CNAPS, avant l'embarquement effectif.

*La Commission adopte l'amendement CD93.*

*Puis elle adopte l'article 24 ainsi modifié.*

#### Article 25

(article L. 5443-8 [nouveau] du code des transports)

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

#### **I. LA DISPOSITION PROPOSÉE**

L'article 25 prohibe la sous-traitance de l'activité de protection des navires, ce qui constitue un gage de la qualité de la prestation du fait que

l'entrepreneur principal, dûment agréé et certifié conformément aux prescriptions légales et réglementaires, exécute lui-même la mission. Les contrôles sont également plus faciles à diligenter dès lors que l'activité est exercée en direct, et les responsabilités sont alors plus faciles à établir.

## II. LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR

Votre rapporteur approuve le fond de l'article 25 du projet de loi. Ceci étant, force est de constater qu'il s'agit d'une nouvelle redite : l'interdiction de sous-traitance figure également au sixième alinéa de l'article 37, de façon plus précise puisqu'une sanction – trois ans d'emprisonnement et 45 000 € d'amende lui est associée.

Dans une perspective de qualité et d'intelligibilité de la loi, il conviendrait, par conséquent, de procéder à la suppression de l'article 25.

## III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

Sur proposition de son rapporteur, votre commission a décidé la suppression du présent article.

\*  
\* \*

*La Commission étudie l'amendement CD91 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Je propose de supprimer l'article 25, puisque l'interdiction de sous-traiter l'exercice de la protection d'un navire apparaît également au 5° de l'article 37.

*La Commission adopte l'amendement.*

*En conséquence, l'article 25 est **supprimé** et l'amendement CD32 du président Jean-Paul Chanteguet devient **sans objet**.*

### *Article 26*

(article L. 5443-8 [nouveau] du code des transports)

### **Obligations du capitaine du navire**

## I. LA DISPOSITION PROPOSÉE

L'article 26 détermine les obligations du capitaine du navire lorsque des agents de protection se trouvent à son bord. Il est prévu de mettre à sa disposition un exemplaire du contrat établi entre l'armateur et l'entreprise privée de protection des navires. Sur cette base, il devra vérifier l'identité des agents qui embarquent,

s'assurer de la validité de leurs cartes professionnelles et contrôler la conformité des armes embarquées avec celles portées sur le contrat.

Enfin, il lui appartiendra d'informer, dans des conditions définies par décret, l'autorité administrative de l'embarquement effectif de l'équipe de protection.

## II. LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR

Votre rapporteur a veillé à transcrire à l'article 26 les conditions du vote de la commission en faveur de la modification de l'article 24.

Ainsi, il convient de préciser que le capitaine ne reçoit pas un exemplaire du contrat conclu entre l'armateur et la société privée de protection, mais seulement de l'annexe mentionnant les références de l'autorisation d'exercice de l'entreprise, de la carte professionnelle de chacun des agents participant à l'exécution de la prestation, de l'assurance prévue à l'article 6 ainsi que des marques, modèles et numéros de série des armes embarquées.

De la même façon, la responsabilité de contrôler la validité des cartes professionnelles des agents ayant été finalement dévolue à l'armateur, il est nécessaire d'en dégager le capitaine du navire.

Les officiers de marine marchande n'étant pas des militaires, il est apparu délicat de solliciter du capitaine un contrôle de la conformité des armes embarquées avec celles portées au contrat. Il est fort probable que les modèles et les calibres ne puissent être valablement vérifiés par cette voie. Un simple pointage des numéros de série est probablement la façon la plus efficace de procéder.

Enfin, dans la mesure où le capitaine informe l'autorité publique de l'embarquement de l'équipe de protection, la cohérence exige qu'il procède pareillement au moment du débarquement.

## III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

La commission a adopté les amendements et sous-amendements de codification et de cohérence présentés par le président Jean-Paul Chanteguet.

Elle a également souscrit à trois amendements déposés par le rapporteur répondant aux préoccupations exprimées ci-dessus.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement de codification CD33 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Elle en vient à l'amendement CD94 du rapporteur, qui fait l'objet du sous-amendement CD146 du président Jean-Paul Chanteguet.*

**M. le rapporteur.** L'amendement est de cohérence.

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Le sous-amendement tend à codifier l'article.

*La Commission adopte le sous-amendement CD146, puis l'amendement CD94 sous-amendé.*

*Elle examine l'amendement CD95 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** L'amendement est de cohérence. Dès lors que, en vertu de l'article 24, la vérification de la validité des cartes professionnelles incombe à l'armateur, il faut libérer de cette tâche le capitaine du navire.

*La Commission adopte l'amendement CD95.*

*Elle étudie l'amendement CD96 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Le capitaine informant l'autorité publique de l'embarquement des agents de protection, il est logique qu'il fasse également état de leur débarquement, comme de celui de leur matériel, au point d'arrivée.

*La Commission adopte l'amendement CD96.*

*Puis elle adopte l'article 26 ainsi modifié.*

#### *Article 27*

(article L. 5443-9 [nouveau] du code des transports)

### **Obligations des agents présents à bord des navires**

#### **I. LA DISPOSITION PROPOSÉE**

L'article 27 précise que les agents des entreprises de protection assurant la protection d'un navire agissent sous l'autorité du capitaine. Cette prescription est conforme au droit maritime international et plus particulièrement à l'article 34-1 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974, dite Convention SOLAS, relatif au pouvoir discrétionnaire du capitaine. Celui-ci énonce que « *le propriétaire, l'affréteur, la compagnie qui exploite le navire (...), ni aucune autre personne, ne doit entraver le capitaine ou l'empêcher de prendre ou d'exécuter une décision quelconque qui, selon son jugement professionnel, est nécessaire pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin* ».

En droit interne, l'article L. 5331-1 du code des transports dispose que « *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 de 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 ».*

Le second alinéa de l'article 27 ajoute toutefois que les agents embarqués ne peuvent exercer aucune prestation sans rapport avec la protection des personnes ou des biens ou avec les conséquences directes qui en découlent.

## II. LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR

Votre rapporteur soutient le principe, incontestable en droit maritime international, selon lequel le capitaine est seul maître à bord. C'est sur lui que pèse la responsabilité de mener le navire à bord ; il est donc logique qu'il ait toute autorité pour faire agir équipage et passagers en ce sens.

Il est bon que le second alinéa précise que les agents embarqués ne sont présents à bord que pour assurer des missions de protection du navire, de l'équipage, des passagers et de la cargaison. Cette fonction ne peut être correctement réalisée que si elle fait l'objet d'une attention permanente, ce qui ne serait pas le cas si les agents se voyaient distraire par des tâches annexes.

## III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

La commission a adopté deux amendements de codification et de cohérence présentés par le président Jean-Paul Chanteguet afin d'assurer une coordination avec les articles précédents.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** les amendements de codification CD34 et de cohérence CD151 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Elle **adopte** l'article 27 ainsi **modifié**.*

*Article 28*

(article L. 5443-10 [nouveau] du code des transports)

**Registre d'activité**

**I. LA DISPOSITION PROPOSÉE ET LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR**

L'article 28 oblige les entreprises privées de protection des navires à détailler leurs activités dans un registre selon des modalités fixées par décret. Ce document fait apparaître l'ensemble des opérations qui ont fait l'objet d'un contrat ainsi que les agents concernés, la liste des armes ou encore les opérations d'acquisition, de transfert et de vente d'armes et de munitions. Les représentants de l'autorité publique pourront, par conséquent, plus facilement diligenter leurs contrôles. La tenue d'un tel registre a pour objet de vérifier que les entreprises, installées à terre, ont une connaissance parfaite des contrats en cours et des missions confiées à leurs équipes, parfois très éloignées du siège social.

En application du même article, le chef des agents embarqués tiendra, en mer, un registre détaillant leur activité à bord. Ce registre permettra non seulement de faciliter les contrôles, mais aussi, en cas d'incident impliquant les agents de l'entreprise, de disposer d'informations utiles au bon déroulement de l'enquête.

Votre rapporteur approuve les dispositions contenues à l'article 28. Il n'existe aucune raison de s'opposer à son adoption dès lors que l'article 24 a été modifié par la commission pour clarifier la fonction et l'identité du chef des agents, qui n'apparaissait nulle part dans la version originale du projet de loi.

**II. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION**

La commission a adopté l'amendement de codification présenté par le président Jean-Paul Chanteguet afin d'assurer une coordination avec les articles précédents.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement de codification CD35 du président Jean-Paul Chanteguet et l'article 28 ainsi **modifié**.*

### Article 29

(article L. 5443-11 [nouveau] du code des transports)

## Mentions relatives à l'activité de l'équipe de protection dans le livre de bord

### I. LA DISPOSITION PROPOSÉE

L'article 29 prévoit que le capitaine du navire protégé retranscrit, dans le livre de bord, tout événement impliquant les agents embarqués et relatif aux armes qu'ils ont reçues en dotation. En particulier, il mentionne les embarquements et débarquements, les stockages et déstockages des armes et munitions ainsi que, le cas échéant, les circonstances et les conséquences de leur utilisation.

### II. LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR

Votre rapporteur approuve l'inscription de tout événement relatif aux agents embarqués et à leurs armes dans le livre de bord. Toutefois, il considère cette disposition insuffisante pour permettre une appréciation par l'autorité publique du professionnalisme des agents en question.

Certes, l'article 30 du projet de loi prévoit que les circonstances et les conséquences de l'usage de la force font systématiquement l'objet d'un rapport de mer adressé par le capitaine au représentant de l'État en mer. Mais un comportement peut être condamnable sans manifestation de violence.

Dès lors que leur agrément est délivré et contrôlé par le Conseil national des activités privées de sécurité, il convient que ce dernier soit informé par le capitaine de tout élément susceptible de modifier son jugement quant au profil d'un agent. Il lui appartiendra, ensuite, de juger l'événement significatif ou non.

### III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

La commission a adopté l'amendement de codification présenté par le président Jean-Paul Chanteguet ainsi que l'amendement du rapporteur intimant au capitaine l'ordre de communiquer au CNAPS un rapport de mer pour tout incident à bord impliquant un agent de l'équipe de protection.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement de codification CD36 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Elle en vient à l'amendement CD88 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Je propose qu'une copie des rapports sur les événements de mer impliquant des agents de protection soit transmise au CNAPS.

Celui-ci doit être informé de tout élément susceptible de modifier son jugement sur leur profil.

*La Commission adopte l'amendement.*

*Elle adopte l'article 29 ainsi modifié.*

### *Article 30*

(article L. 5443-12 [nouveau] du code des transports)

## **Rapports en cas d'incidents**

### **I. LA DISPOSITION PROPOSÉE**

L'article 30 poursuit le même objectif de traçabilité des informations que l'article 29. Il commande la rédaction systématique par le capitaine du navire protégé d'un rapport de mer auquel est annexé un rapport du chef de l'équipe de protection relatant les circonstances et les conséquences de tout incident ayant entraîné l'usage de la force.

La transmission dudit rapport doit être réalisée dans les meilleurs délais – par exemple sous forme électronique – afin de permettre au représentant de l'État en mer de réagir rapidement. Il contient une série d'informations obligatoires, énumérées par décret et qui, conformément aux recommandations de l'OMI, devraient comprendre des renseignements détaillés sur les événements, l'identité des agents impliqués ou encore les blessures et les dommages matériels qui ont résulté de l'incident.

### **II. LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR**

Votre rapporteur approuve pleinement la rédaction de l'article 30. Il n'a souhaité apporter aucune modification au dispositif de suivi imaginé par le projet de loi, à l'exception des évolutions déjà introduites à l'article 29.

En revanche, votre rapporteur a profité de l'article 30 pour éclaircir juridiquement une situation que le projet de loi semblait laisser dans l'ombre. Rien ne permet d'exclure qu'une attaque pirate ou terroriste contre un navire protégé battant pavillon français ne se soldera pas par la capture d'un des assaillants. Si la piraterie est un crime sévèrement réprimé par le droit international, elle n'est cependant plus synonyme d'une mise hors la loi : le criminel bénéficie de droits que la législation française doit s'attacher à préserver. Or la convention de Montego Bay ne prévoit la saisie d'un navire pirate et de son équipage que par des bâtiments et des aéronefs militaires. Par ailleurs, la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994, relative à la lutte contre la piraterie et aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer, modifiée par la loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer, ne prévoit la recherche et l'appréhension des auteurs

d'actes de piraterie que par les officiers de police judiciaire, les commandants des bâtiments de l'État, les officiers de la marine nationale embarqués sur ces bâtiments et les commandants des aéronefs de l'État.

La loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports, que la commission du développement durable a adoptée l'année dernière sur le rapport de Catherine Beaubatie, a prévu un dispositif de consignation à l'initiative du capitaine, sous le contrôle des autorités judiciaires, à l'encontre de toute personne mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes se trouvant à bord. Il figure désormais à l'article L. 5531-19 du code des transports, auquel il convient de se référer explicitement.

En outre, de nombreux pays punissent de mort les actes de piraterie et de terrorisme. Il convient de s'assurer qu'un individu consigné à bord d'un navire battant pavillon français ne sera pas débarqué à terre dans la juridiction de l'un de ces États. Le capitaine du navire prévient donc également l'autorité consulaire française de son pays de destination pour que celle-ci prenne les dispositions opportunes pour l'éviter.

### III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

La commission a adopté l'amendement de codification présenté par le président Jean-Paul Chanteguet afin d'assurer une coordination avec les articles précédents, ainsi que l'amendement du rapporteur précisant le régime de la consignation des pirates demeurés ou retenus à bord.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement de codification CD37 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Puis elle en vient à l'amendement CD155 rectifié du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** On ne peut exclure que, lors d'une attaque, un pirate soit blessé et capturé. Il m'a paru important de rappeler les obligations et les responsabilités du capitaine, car il est déjà arrivé que celui-ci fasse jeter des assaillants à la mer.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** l'article 30 ainsi **modifié**.*

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

CHAPITRE I<sup>ER</sup>  
**Contrôle administratif sur le territoire national**

*Article 31*  
(article L. 5444-1 [nouveau] du code des transports)  
**Contrôles effectués auprès des entreprises de protection des navires par la**  
**police ou la gendarmerie nationales**

**I. LA DISPOSITION PROPOSÉE**

L'article 31 permet l'exécution de contrôles, pour le compte du Conseil national des activités privées de sécurité ainsi que du représentant de l'État dans le département ou, à Paris, du préfet de police.

Ces vérifications sont exercées par les commissaires et officiers de police, les officiers et sous-officiers de la gendarmerie nationale, au siège des entreprises de protection des navires. Ils peuvent notamment exiger communication du registre unique du personnel ainsi que des registres prévus à l'article 29 du projet de loi. Ils peuvent également recueillir, sur convocation ou sur place, tous renseignements et justifications nécessaires. En outre, en présence de l'occupant des lieux ou de son représentant, ils peuvent accéder, entre huit heures et vingt heures, aux locaux de l'entreprise, hormis si ceux-ci servent de domicile.

Un compte rendu de visite, dont copie est remise immédiatement au responsable de l'entreprise, est adressé à l'autorité administrative.

**II. LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR**

Votre rapporteur propose des modifications rédactionnelles et des précisions utiles à la bonne compréhension de l'article 29. La protection du domicile – qui diffère de la résidence – semble déplacée dans le cadre d'un contrôle de l'autorité publique. Il convient de privilégier l'expression « locaux à usage d'habitation », plus fréquemment présente dans le droit.

**III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION**

La commission a adopté les amendements et sous-amendements de codification et de cohérence présentés par le président Jean-Paul Chanteguët afin d'assurer une coordination avec les articles précédents.

Elle a également souscrit à deux amendements déposés par le rapporteur répondant aux préoccupations exprimées ci-dessus.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** successivement les amendements de codification CD38 et de coordination CD67 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Elle aborde ensuite l'amendement CD119 du rapporteur, qui fait l'objet d'un sous-amendement CD147 du président Jean-Paul Chanteguet.*

**M. le rapporteur.** L'amendement CD119 entend préciser l'expression « autorité administrative ».

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Le sous-amendement CD147 est de codification.

*La Commission **adopte** le sous-amendement CD147, puis l'amendement CD119 sous-amendé.*

*Elle examine l'amendement CD120 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** L'amendement est rédactionnel. La notion de domicile, qui diffère de celle de résidence, est déplacée dans un tel contexte. Mieux vaut parler de « locaux à usage d'habitation ».

*La Commission **adopte** l'amendement.*

*Elle **adopte** l'article 31 ainsi **modifié**.*

#### *Article 32*

(article L. 5444-2 [nouveau] du code des transports)

### **Contrôles effectués par les agents du Conseil national des activités privées de sécurité**

#### **I. LA DISPOSITION PROPOSÉE ET LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR**

L'article 32 permet aux agents du Conseil national des activités privées de sécurité de procéder à des contrôles sur les entreprises de protection des navires. Ils sont autorisés, après information du procureur de la République, à accéder aux locaux à usage professionnel de l'employeur ou du donneur d'ordres, à l'exclusion des locaux affectés au domicile privé, en présence de l'occupant des lieux ou de son représentant. Le responsable des lieux ou son représentant peut s'opposer à cette visite. En ce cas, l'autorisation du juge des libertés et de la détention est

nécessaire. Ce dernier est saisi par le directeur du CNAPS conformément aux procédures présentes dans le code de procédure civile.

Votre rapporteur approuve les dispositions de l'article 32 sous réserve de modifications rédactionnelles. Il recommande également que la mention du code de procédure civile, de nature réglementaire, soit éliminée du projet de loi.

## II. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

La commission a adopté les amendements de codification et de cohérence présentés par le président Jean-Paul Chanteguet ainsi que quatre amendements rédactionnels et de précision du rapporteur.

\*  
\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** successivement les amendements de codification CD39 et de coordination CD68 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Puis elle **adopte** successivement l'amendement de précision CD121 et les amendements rédactionnels CD135 et CD123 du rapporteur.*

*Elle en vient à l'amendement CD124 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Le code de procédure civile est de nature réglementaire. Mentionner certains de ses articles complique leur modification ultérieure par décret, laquelle supposerait qu'on amende la loi au préalable. Je propose par conséquent de supprimer ces références.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

*Puis elle **adopte** l'article 32 ainsi **modifié**.*

### *Article 33*

(article L. 5444-3 [nouveau] du code des transports)

## **Prérogatives des agents du Conseil national des activités privées de sécurité**

### I. LA DISPOSITION PROPOSÉE

L'article 33 énonce les prérogatives des agents du CNAPS pour la mise en œuvre des contrôles prévus à l'article 32 : communication de tout document nécessaire à l'accomplissement de leur mission, quel qu'en soit le support, et copie de celui-ci ; consultation du registre du personnel ; recueil sur place ou sur

convocation de tout renseignement utile. Ils peuvent également se faire assister par des experts.

Un compte rendu de visite est dressé contradictoirement, dont une copie est remise au responsable de l'entreprise concernée.

## II. LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR

Votre rapporteur se réjouit que les agents du CNAPS disposent des moyens nécessaires pour la bonne exécution de leurs missions. Il approuve donc la rédaction de l'article 33.

Toutefois, la désignation des experts « par l'autorité dont ceux-ci dépendent » apparaît à la fois obscure et superflue. Elle est obscure dans la mesure où il est difficile de comprendre quelle est l'autorité ainsi désignée : s'agit-il du CNAPS, de l'employeur habituel de l'expert, d'une structure hiérarchique ou ordinale ? Elle est superflue car, en toutes hypothèses, on imagine mal un expert désigné contre l'avis du CNAPS ou de son employeur sans nuire gravement aux investigations en cours.

## III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

La commission a adopté l'amendement de codification présenté par le président Jean-Paul Chanteguet et celui du rapporteur levant le doute sur les modalités de désignation des experts chargés d'assister le CNAPS dans ses investigations.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement de codification CD40 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Elle aborde l'amendement CD125 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** L'expression « désignés par l'autorité dont ceux-ci dépendent » est obscure. S'agit-il du CNAPS, de l'employeur habituel de l'expert, d'une structure hiérarchique ou ordinale ? En outre, l'expression est superflue. Il est difficile d'imaginer qu'on puisse désigner un expert contre l'avis du CNAPS ou de son employeur sans nuire gravement aux investigations en cours. Je suggère de supprimer ce membre de phrase. Il appartiendra au pouvoir réglementaire de fixer plus clairement les conditions de désignation des experts.

**M. Martial Saddier.** Le rapporteur serait bien inspiré de demander au Gouvernement, avant que le texte n'arrive en séance, de quelle manière le pouvoir réglementaire compte désigner les experts.

*La Commission adopte l'amendement.*

*Puis elle adopte l'article 33 ainsi modifié.*

## CHAPITRE II Contrôle administratif à bord des navires

### *Article 34* (article L. 5444-4 [nouveau] du code des transports) **Modalités de réalisation des contrôles en mer**

#### **I. LA DISPOSITION PROPOSÉE ET LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR**

L'article 34 prévoit les modalités de contrôles en mer, effectués à toute heure, par les administrateurs et officiers des affaires maritimes, les commandants, commandants en second ou officiers de bâtiments de l'État et les commandants des aéronefs de l'État affectés à la surveillance maritime, les fonctionnaires des affaires maritimes et les agents des douanes.

Ces contrôles s'assurent de la conformité des cartes professionnelles des agents embarqués ainsi que des documents d'identité de toute autre personne. Ils peuvent aussi porter sur les documents de bord.

Les ponts et les locaux des différentes zones du navire peuvent faire l'objet d'une inspection, notamment des lieux de stockage des armes et des munitions. Lorsque des locaux sont affectés à un usage privé ou de domicile et que le navire est en mer ou depuis moins de soixante-douze heures à quai, les visites sont effectuées en présence de l'occupant des lieux, ou à défaut du capitaine du navire. Lorsque le navire est à quai depuis soixante-douze heures au moins, une autorisation par ordonnance du juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel se trouve le navire est nécessaire. Diverses garanties et voies de recours sont accordées à l'occupant, en tenant compte de la décision n° 2013-357 QPC du Conseil constitutionnel du 29 novembre 2013, aux fins d'assurer le respect de la vie privée à bord des navires.

Un procès-verbal de visite du navire est contresigné par le capitaine, à qui une copie est remise, ainsi que, le cas échéant, à l'occupant des locaux affectés à un usage privé ou de domicile. Il est communiqué au représentant de l'État en mer et au directeur du Conseil national des activités privées de sécurité.

Votre rapporteur souscrit pleinement à ces dispositions et recommande leur adoption sous réserve de corrections rédactionnelles.

## II. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

La commission a adopté les amendements de codification et de cohérence présentés par le président Jean-Paul Chanteguet afin d'assurer une coordination avec les articles précédents, ainsi que deux amendements rédactionnels et de précision suggérés par le rapporteur.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** successivement les amendements de codification CD41 et de coordination CD69 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Puis elle **adopte** successivement les amendements de précision CD127 et rédactionnel CD128 du rapporteur.*

*Elle **adopte** ensuite l'article 34 ainsi **modifié**.*

### CHAPITRE III

#### **Constatation des infractions à bord des navires**

##### *Article 35*

(article L. 5444-5 [nouveau] du code des transports)

#### **Modalités de constatation des infractions à bord des navires**

### I. LA DISPOSITION PROPOSÉE ET LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR

L'article 35 énumère les agents de l'État qualifiés pour constater les infractions à bord des navires. Outre les officiers et agents de police judiciaire agissant conformément aux dispositions du code de procédure pénale, les agents des douanes, les commandants et commandants en second des navires de l'État, les commandants des aéronefs de l'État affectés à la surveillance maritime sont également compétents. C'est aussi le cas, lorsqu'ils sont spécialement habilités dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, des administrateurs et officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, des officiers de la marine nationale, des commissaires des armées embarqués à bord des bâtiments de la marine nationale et des fonctionnaires des affaires maritimes.

Par ailleurs, le présent article prévoit l'information du procureur de la République, par tout moyen, des infractions constatées. Les procès-verbaux lui sont transmis dans les plus brefs délais.

Sauf extrême urgence, il ne peut être procédé qu'avec l'autorisation du procureur de la République à des perquisitions et à la saisie des armes, munitions ainsi que des objets ou documents qui paraissent provenir de la commission d'une

infraction à la présente loi ou qui paraissent servir à la commettre. Cette autorisation est transmise par tout moyen. Tout objet saisi est placé sous scellés.

La juridiction compétente est celle du lieu dans lequel le navire est immatriculé ou du lieu de résidence administrative de l'agent qui a constaté l'infraction.

Votre rapporteur souscrit pleinement à ces dispositions et recommande leur adoption sous réserve de corrections rédactionnelles.

## II. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

La commission a adopté les amendements de codification et de cohérence présentés par le président Jean-Paul Chanteguet afin d'assurer une coordination avec les articles précédents, ainsi que deux amendements rédactionnels et de précision suggérés par le rapporteur.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** successivement les amendements de codification CD42 et de coordination CD70 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Puis elle **adopte** successivement les amendements de précision CD129 et de cohérence CD130 du rapporteur.*

*Elle **adopte** ensuite l'article 35 **modifié**.*

## TITRE V SANCTIONS DISCIPLINAIRES ET PÉNALES

### *Article 36*

(article L. 5445-1 [nouveau] du code des transports)

### **Sanctions disciplinaires prononcées par le Conseil national des activités privées de sécurité**

#### I. LA DISPOSITION PROPOSÉE

L'article 36 prévoit les sanctions disciplinaires et des pénalités financières prononcées par le Conseil national des activités privées de sécurité. Un délai de prescription de trois ans est institué à l'issue duquel le CNAPS ne peut plus être saisi de s'il n'a été diligenté aucun acte tendant à leur recherche, leur constatation ou leur sanction.

Les autorités de saisine du CNAPS sont identifiées aux articles 31, 32 et 34 du projet de loi : il s'agit donc des commissaires et des officiers de police, des officiers et des sous-officiers de la gendarmerie nationale, des administrateurs et des officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, des officiers de bâtiments et des aéronefs de l'État, des fonctionnaires des affaires maritimes et des agents des douanes, ainsi que des agents du CNAPS eux-mêmes.

Les sanctions disciplinaires prévues à l'encontre des personnes physiques ou morales exerçant l'activité de protection des navires sont les suivantes : l'avertissement, le blâme, la suspension pour une durée de deux ans, l'interdiction d'exercice de l'activité à titre temporaire pour une durée qui ne peut excéder cinq ans. Des pénalités financières, qui ne peuvent excéder 3 % du chiffre d'affaires hors taxes réalisé au cours du dernier exercice clos ou 5 % en cas de nouvelle violation de la même obligation, sont également instituées.

La possibilité de sanctionner les opérateurs défaillants s'inscrit dans une optique de valorisation de la profession. Ce même type de disposition existe pour les entreprises de sécurité privée à terre à l'article L. 634-4 dans le code de sécurité intérieure. En effet, le CNAPS possède légalement la faculté de prononcer des sanctions en cas de manquement aux lois, règlements et obligations professionnelles et déontologiques intervenues depuis moins de trois ans.

À titre d'illustration, l'étude d'impact jointe au projet de loi fait état d'un bilan de la mise en œuvre des sanctions applicables aux entreprises privées de sécurité à terre. Sur 114 dossiers de contrôle dont l'instruction a été achevée en 2012, 58 dossiers ont été transmis aux commissions interrégionales d'agrément et de contrôle (CIAC) pour poursuites disciplinaires. Les premières sanctions, prononcées à partir d'octobre 2012, ont montré que les CIAC ont pleinement utilisé l'échelle des sanctions prévue par la loi. Ainsi pour 14 dossiers examinés par les CIAC en 2012, 12 sanctions ont été prononcées : 4 avertissements, 4 interdictions d'exercice de deux années pour une personne physique, 1 interdiction de fonctionnement d'un an pour une entreprise, et 4 pénalités financières (une de 80 000 euros, deux de 40 000 euros et une de 10 000 euros).

Votre rapporteur souscrit pleinement à ces dispositions et recommande leur adoption sous réserve de corrections rédactionnelles.

## **II. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION**

La commission a adopté les amendements de codification et de cohérence présentés par le président Jean-Paul Chanteguet ainsi que cinq amendements rédactionnels et de précision du rapporteur.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** les amendements de codification CD43 et de coordination CD71 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Puis elle **adopte** successivement les amendements de précision CD131 et rédactionnel CD132 du rapporteur.*

*Elle en vient à l'amendement CD133 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Les différentes sanctions sont alternatives et non cumulatives. En outre, il ne faut pas laisser penser que le retrait – de l'autorisation, de l'agrément ou de la carte professionnelle – et l'interdiction d'exercice pour cinq ans ne peuvent être prononcés qu'ensemble.

*La Commission **adopte** l'amendement CD133.*

*Elle **adopte alors** successivement les amendements rédactionnels CD134 et CD136 du rapporteur.*

*Puis elle **adopte** l'article 36 ainsi **modifié**.*

#### *Article 37*

(article L. 5445-2 [nouveau] du code des transports)

### **Sanctions pénales applicables pour plusieurs infractions à la présente loi**

#### **I. LA DISPOSITION PROPOSÉE**

Le présent article fixe une peine de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende que les tribunaux correctionnels peuvent prononcer en répression des manquements commis aux dispositions contenues dans les précédents articles du projet de loi.

Sont ainsi réprimés :

1° Le fait, pour le dirigeant ou le gérant d'une entreprise de protection des navires d'exercer sans que l'entreprise soit titulaire de l'autorisation prévue ;

2° Le fait pour un armateur d'avoir recours à entreprise de protection des navires n'étant pas titulaire de l'autorisation prévue ;

3° Le fait d'exercer sans immatriculation au registre du commerce et des sociétés, sauf pour les sociétés étrangères, ou sans assurance, ou sans certification ;

4° Le fait de diriger, en droit ou en fait, une entreprise de protection des navires sans satisfaire aux conditions édictées pour cela ;

5° Le fait de sous-traiter l'exercice de l'activité de protection des navires ;

6° Le fait de recourir à une entreprise privée de protection des navires hors des zones autorisées ainsi que pour un type de navire inéligible ;

7° Le fait d'acquérir, détenir, transporter et mettre à disposition des armes et munitions sans respecter les dispositions réglementaires afférentes ;

8° Le fait d'importer, sur le territoire national, des armes et des munitions acquises dans un État non membre de l'Union européenne en méconnaissance des dispositions du projet de loi ;

9° Le fait de revendre dans un État non membre de l'Union européenne des armes et des munitions acquises sur le territoire national en méconnaissance des dispositions du projet de loi ;

10° Le fait de protéger un navire depuis un autre navire.

## II. LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR

Votre rapporteur souscrit pleinement à ces dispositions et recommande leur adoption sous réserve de corrections rédactionnelles. Il a envisagé un temps d'adjoindre à la liste des infractions sanctionnées le non-respect du nombre minimal d'agents d'une équipe de protection, nombre qui devait être fixé par décret conformément à l'article 19 du projet de loi. Cependant, ce décret ayant été préalablement supprimé par la commission, l'adjonction envisagée est devenue sans objet.

## III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

La commission a adopté les amendements et sous-amendements de codification présentés par le président Jean-Paul Chanteguet ainsi que trois amendements de précision et de clarification du rapporteur.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** successivement les amendements de codification CD44 et de coordination CD72 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Puis elle **adopte** l'amendement de cohérence CD137 du rapporteur.*

*Elle en vient à l'amendement CD138 du rapporteur, qui fait l'objet d'un sous-amendement CD148 du président Jean-Paul Chanteguet.*

**M. le rapporteur.** Il s'agit d'un amendement de clarification. Contrairement à ce que laisse penser la rédaction actuelle, le non-respect des conditions prévues à l'article 6 ne peut être assimilé à un exercice sans immatriculation au registre du commerce et des sociétés.

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Le sous-amendement CD148 tend à codifier l'article.

*La Commission adopte le sous-amendement CD148, puis l'amendement CD138 sous-amendé.*

*Elle en vient à l'amendement CD163 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Le droit pénal étant d'application stricte, il convient de préciser que l'interdiction de sous-traiter la protection des navires et les sanctions qui lui sont attachées visent l'entreprise qui contracte avec l'armateur.

*La Commission adopte l'amendement.*

*L'amendement CD139 du rapporteur est retiré. En conséquence, le sous-amendement CD149 du président Jean-Paul Chanteguet n'a plus d'objet.*

*La Commission adopte l'article 37 ainsi modifié.*

#### Article 38

(article L. 5445-3 [nouveau] du code des transports)

#### **Sanction, pour l'employeur, du défaut de carte professionnelle**

L'article 38 réprime de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende le fait d'employer un agent dénué de carte professionnelle en vue de le faire participer à l'activité de protection des navires.

Cette disposition n'appelle aucun commentaire de votre rapporteur.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission adopte successivement les amendements de codification CD45 et de coordination CD73 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Elle adopte l'article 38 ainsi modifié.*

*Article 39*

(article L. 5445-4 [nouveau] du code des transports)

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

L'article 39 réprime d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende le fait de conclure un contrat de travail en tant que salarié d'une entreprise privée de protection des navires, sans être titulaire d'une carte professionnelle ou lorsqu'une des conditions nécessaires à son obtention n'est plus remplie. Faire obstacle aux différents contrôles prévus aux articles 31 à 34 du présent projet de loi est puni des mêmes peines.

Cette disposition n'appelle d'autre commentaire que rédactionnel de la part de votre rapporteur.

La commission a adopté les amendements de codification et de cohérence présentés par le président Jean-Paul Chanteguet ainsi qu'un amendement rédactionnel du rapporteur.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement de codification CD46 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD140 du rapporteur.*

*Suivant l'avis favorable de celui-ci, elle **adopte** ensuite l'amendement de coordination CD74 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Elle **adopte** enfin l'article 39 ainsi **modifié**.*

*Article 40*

(article L. 5445-5 [nouveau] du code des transports)

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

**I. LA DISPOSITION PROPOSÉE**

L'article 40 réprime d'une peine d'amende de 3 750 euros les sept infractions suivantes :

— ne pas mentionner dans la dénomination d'une entreprise privée de protection des navires, en méconnaissance des dispositions de l'article 7, son caractère de personne privée ;

— ne pas reproduire sur un document visé à l'article 9 les mentions prévues par cet article ou d'y faire état de la qualité d'ancien fonctionnaire de police ou d'ancien militaire de l'un des dirigeants ou agents de l'entreprise ;

— d'exercer ou de faire exercer à bord du navire protégé dans une tenue entraînant la confusion avec les tenues des forces de police, des forces armées ou de la douane françaises ;

— de ne pas tenir les registres créés à l'article 28 ;

— de ne pas en informer l'autorité de l'État compétente du recours par un armateur aux services d'une entreprise privée de protection des navires, en méconnaissance du dernier alinéa de l'article 24 ;

— de ne pas en informer l'autorité administrative pour un capitaine de navire battant pavillon français embarquant une entreprise privée de protection des navires.

## II. LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR

Cet article n'appelle que peu de commentaires de la part de votre rapporteur. Tout juste est-il nécessaire de faire état des diverses coordinations imposées par les décisions précédemment votées par la commission.

L'alinéa 2 de l'article 9, qui interdisait de faire état de la qualité d'ancien fonctionnaire de police ou d'ancien militaire de l'un des dirigeants ou agents de l'entreprise, a été éliminé. L'infraction disparue, la peine qui lui était associée n'a désormais plus lieu d'être. Par ailleurs, l'article 26 faisant désormais obligation au capitaine de signifier à l'autorité publique le débarquement comme l'embarquement d'agents de protection à son bord, il convient que le même régime juridique s'applique à ces deux formalités.

## III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

La commission a adopté les amendements et sous-amendements de codification et de cohérence présentés par le président Jean-Paul Chanteguet ainsi que quatre amendements de coordination et de précision du rapporteur.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission **adopte** l'amendement de codification CD47 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Puis elle **adopte** l'amendement de cohérence CD141 du rapporteur.*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, elle **adopte** l'amendement de coordination CD75 du président Jean-Paul Chanteguet.*

*Puis elle **adopte** successivement les amendements de conséquence CD83 et de cohérence CD142 du rapporteur.*

*Elle examine l'amendement CD143 du rapporteur, qui fait l'objet d'un sous-amendement CD150 du président Jean-Paul Chanteguet.*

**M. le rapporteur.** L'amendement CD143 est de précision et de conséquence.

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Le sous-amendement CD150 tend à codifier l'article.

*La Commission **adopte** le sous-amendement CD150, puis l'amendement CD143 sous-amendé.*

*Elle **adopte** ensuite l'article 40 ainsi **modifié**.*

## TITRE V OUTRE-MER

### *Article additionnel avant l'article 41*

#### *(Article 41 A [nouveau])*

(articles L. 1802-6, L. 1802-7 et L. 1802-8 [nouveaux] du code des transports)

### **Application de la loi outre-mer**

Dans sa volonté de codification du présent projet de loi, le président de la commission Jean-Paul Chanteguet a constaté que les dispositions spécifiques à l'outre-mer gagneraient à figurer, pour les unes au sein de la première partie applicable à l'ensemble du code des transports, pour les autres à la cinquième partie exclusivement relative au transport maritime.

La scission de l'article 41 du projet de loi permettra une meilleure identification de ces deux catégories et, partant, une meilleure intelligibilité de la loi. C'est la raison pour laquelle l'article 41 A contient les adjonctions à la première partie du code des transports quand le nouvel article 41 n'abrite que celles à la cinquième partie.

Votre rapporteur souscrit pleinement à la décision de codification du texte prise par le président de la commission. Il ne peut donc qu'encourager les commissaires à maintenir leur vote en sa faveur.

\*

\* \*

*La Commission aborde l'amendement CD144 du président Jean-Paul Chanteguet créant un article additionnel avant l'article 41.*

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Le titre préliminaire consacré aux dispositions communes aux collectivités d'outre-mer du livre VIII de la première partie du code des transports prévoit une grille de lecture pour l'ensemble des dispositions contenues dans ce code et pour chacune des collectivités. Il semble cohérent, dans le cadre de la codification des dispositions du présent projet, de compléter cette grille de lecture.

*La Commission adopte l'amendement.*

#### *Article 41*

(articles L. 5724-3, L. 5734-3, L. 5754-2, L. 5764-2, L. 5774-2, L. 5784-2 et L. 5794-2 [nouveaux]  
du code des transports)

### **Application de la loi outre-mer**

## **I. LA DISPOSITION PROPOSÉE ET LA POSITION DE VOTRE RAPPORTEUR**

Les mesures contenues par le projet de loi seront applicables de plein droit dans les départements d'outre-mer, à Saint-Barthélemy, à Saint Martin, à Mayotte et à Saint-Pierre-et-Miquelon. Elles seront applicables sur mention expresse dans les îles Wallis-et-Futuna, en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les terres australes et antarctiques.

L'article 41 permet à des opérateurs privés de sécurité dont le siège se situe en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique, à La Réunion, à Mayotte, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, ainsi qu'à Saint-Pierre-et-Miquelon d'assumer la protection de navires battant pavillon français sans qu'il soit nécessaire d'en faire mention dans le texte, compte tenu du principe d'identité législative qui les régit.

En outre, le texte permet également à des navires immatriculés aux registres des Terres australes et antarctiques Françaises (TAAF), de Nouvelle-Calédonie, de Wallis-et-Futuna ou de Polynésie française de disposer d'équipes de protection embarquées à leur bord. En effet, les navires immatriculés sur ces registres battent pavillon français.

Ceci est rendu possible par une mention d'applicabilité sur l'ensemble du territoire de la République, complétée par des adaptations particulières et nécessaires à l'effectivité du dispositif applicable dans chacune des collectivités ultramarines. Les adaptations qui sont opérées pour chacune des collectivités susmentionnées sont reprises à l'identique de celles existant actuellement dans le livre VI du code de la sécurité intérieure relatif aux activités privées de sécurité.

Votre rapporteur n'a guère de commentaire à émettre sur cette disposition particulièrement technique, mais aussi nécessaire pour permettre aux collectivités ultramarines et aux registres de navigation qui leur sont associés de bénéficier des avancées de la loi.

## II. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

La commission a adopté l'amendement de rédaction globale présenté par le président Jean-Paul Chanteguet afin d'assurer une coordination avec les articles précédents.

\*

\* \*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission adopte l'amendement de coordination et de codification CD76 du président Jean-Paul Chanteguet tendant à une réécriture globale de l'article 41.*

**M. Laurent Furst.** La législation que nous débattons se rapproche-t-elle de celle des autres pays européens sur le sujet ?

**M. le rapporteur.** Oui. L'Organisation maritime internationale (OMI) a défini des lignes directrices, qui créent un socle commun à tous les États qui y sont parties.

**M. Laurent Furst.** Notre législation est-elle plus ou moins contraignante que celle de nos voisins ?

**M. le rapporteur.** Elle se situe dans la moyenne. (*Sourires*)

\*

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Je donne la parole pour une explication de vote.

**M. Martial Saddier.** Je salue le travail du rapporteur, qui a amélioré le projet de loi, et auquel nous faisons confiance pour trouver des réponses aux quelques questions qui demeurent pendantes. Merci au président de la Commission, qui a défendu un grand nombre d'amendements. Le groupe UMP votera le texte, qui est très attendu par les armateurs.

\*

*La Commission adopte l'ensemble du projet de loi ainsi modifié à l'unanimité.*

***En conséquence, la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire demande à l'Assemblée nationale d'adopter le présent projet de loi dans le texte figurant dans le document annexé au présent rapport.***



## TABLEAU COMPARATIF

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

### TITRE I<sup>ER</sup> DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1<sup>er</sup>

### TITRE I<sup>ER</sup> DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1<sup>er</sup>

I. – Le livre IV de la cinquième partie du code des transports est complété par un titre IV intitulé : « Activités privées de protection des navires » et comprenant les articles L. 5441-1 à L. 5445-5, tels qu'ils résultent de la présente loi.

II. – Au début du même titre IV, il est inséré un chapitre I<sup>er</sup> ainsi rédigé :

« CHAPITRE I<sup>ER</sup>

« Dispositions générales

~~Est soumise aux dispositions de la présente loi, dès lors qu'elle n'est pas exercée par des agents de l'État ou des agents agissant pour le compte de l'État, l'activité qui consiste, 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.~~

Cette activité ne peut s'exercer qu'à bord du navire qu'elle a pour but de protéger.

« Art. L. 5441-1. – Est soumise au présent titre, dès lors qu'elle n'est pas exercée par des agents de l'État ou des agents agissant pour le compte de l'État, l'activité qui consiste, à la demande et pour le compte d'un armateur, à protéger, contre les menaces extérieures, des navires battant pavillon français.

**amendements CD8, CD48, CD98 et CD80**

« Cette activité ne peut s'exercer qu'à bord du navire qu'elle a pour but de protéger. Elle a pour fin de garantir la sécurité des personnes embarquées sur le navire, équipage et passagers. Elle pourvoit également à la protection des biens transportés.

**amendement CD80**

**Dispositions en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Texte adopté par la Commission**

Les personnes morales exerçant cette activité sont dénommées entreprises privées de protection des navires. Les personnes physiques exerçant cette activité, employées par ces entreprises, sont dénommés agents.

*(Alinéa sans modification)*

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

CHAPITRE I<sup>ER</sup>  
**Personnes morales**

Article 2

Seules peuvent être autorisées à exercer, à titre professionnel et pour autrui, l'activité mentionnée à l'article 4<sup>esf</sup>:

1° Les personnes morales immatriculées au registre du commerce et des sociétés ;

2° Les personnes morales non immatriculées au registre du commerce et des sociétés, qui sont établies dans un autre État membre de l'Union européenne ou un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen et qui exercent cette activité.

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

CHAPITRE I<sup>ER</sup>  
**Personnes morales**

Article 2

I. – Au titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 1<sup>er</sup>, il est inséré un chapitre II intitulé : « Conditions d'exercice de l'activité privée de protection des navires » et comprenant les articles L. 5442-1 à L. 5442-16.

II. – Au même chapitre II, est insérée une section 1 intitulée : « Personnes morales » et comprenant les articles L. 5442-1 à L. 5442-9.

III. – Au début de la même section 1, il est inséré un article L. 5442-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-1. – Seules peuvent être autorisées à exercer, à titre professionnel et pour autrui, l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 :

**amendements CD9 et CD49**

1° *(Sans modification)*

2° *(Sans modification)*

**Dispositions en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Texte adopté par la Commission**

Article 3

Article 3

À la section 1 du chapitre II du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, telle qu'elle résulte de l'article 2, il est inséré un article L. 5442-2 ainsi rédigé :

L'autorisation d'exercice de l'activité mentionnée à l'article 1<sup>er</sup> est délivrée par le Conseil national des activités privées de sécurité, mentionné à l'article L. 632-1 du code de la sécurité intérieure, après examen des procédures mises en place par l'entreprise pour assurer les prestations envisagées, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État.

« Art. L. 5442-2. – L'autorisation d'exercice de l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 du présent code est délivrée par le Conseil national des activités privées de sécurité, mentionné à l'article L. 632-1 du code de la sécurité intérieure, après examen des procédures mises en place par l'entreprise pour assurer les prestations envisagées, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État. »

**amendements CD10 et CD50**

Article 4

Article 4

À la même section 1, il est inséré un article L. 5442-3 ainsi rédigé :

Une autorisation d'exercice distincte est ~~donnée~~ pour l'établissement principal de l'entreprise et pour chacun de ses établissements secondaires.

« Art. L. 5442-3. – Une autorisation d'exercice distincte est délivrée pour l'établissement principal de l'entreprise et pour chacun de ses établissements secondaires. »

**amendements CD11 et CD99**

Article 5

Article 5

À la même section 1, il est inséré un article L. 5442-4 ainsi rédigé :

L'autorisation prévue à l'article 3 est refusée si l'exercice d'~~une~~ activité mentionnée à l'article 1<sup>er</sup> par la personne intéressée est de nature à causer un trouble à l'ordre public.

« Art. L. 5442-4. – L'autorisation d'exercice prévue à l'article L. 5442-2 est refusée si l'exercice de l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 par la personne intéressée est de nature à causer un trouble à l'ordre public. »

**amendements CD12, CD100 et CD51**

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

Article 6

Article 6

En vue de l'obtention de l'autorisation mentionnée à l'article 3, les entreprises privées de protection des navires justifient auprès du Conseil national des activités privées de sécurité de l'obtention :

À la même section 1, il est inséré un article L. 5442-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-5. – En vue de l'obtention de l'autorisation d'exercice mentionnée à l'article L. 5442-2, les entreprises privées de protection des navires justifient auprès du Conseil national des activités privées de sécurité de l'obtention :

1° D'une certification garantissant notamment la définition de procédures de gestion des opérations, d'évaluation des risques, de signalement des incidents et d'évaluation des connaissances des dirigeants et des agents. Les normes ~~applicables~~ et les modalités de désignation des organismes certificateurs sont précisées par décret ;

**amendements CD13, CD101 et CD52**

« 1° D'une certification garantissant notamment la définition de procédures de gestion des opérations, d'évaluation des risques, de signalement des incidents, de sélection des agents en vue de leur recrutement et d'évaluation des connaissances des dirigeants et des agents. Les normes et référentiels applicables ainsi que les modalités de désignation des organismes certificateurs sont précisés par décret ;

2° D'une assurance couvrant leur responsabilité professionnelle.

**amendements CD90 et CD81**

« 2° (Alinéa sans modification)

Si l'entreprise n'a pas encore exercé l'activité définie à l'article 4<sup>er</sup>, le Conseil national des activités privées de sécurité peut lui délivrer une autorisation provisoire, pour une durée maximale de six mois, après avoir vérifié l'engagement par l'entreprise d'une démarche de certification. Les modalités de délivrance de l'autorisation provisoire sont définies par décret en Conseil d'État.

« Si l'entreprise n'a pas encore exercé l'activité définie à l'article L. 5441-1, le Conseil national des activités privées de sécurité peut lui délivrer une autorisation d'exercice provisoire, pour une durée maximale de six mois, après avoir vérifié l'engagement par l'entreprise d'une démarche de certification. Les modalités de délivrance de l'autorisation d'exercice provisoire sont définies par décret en Conseil d'État. »

**amendements CD101 et CD52**

Article 7

Article 7

La dénomination d'une personne morale exerçant une activité mentionnée à l'article 4<sup>er</sup> fait ressortir qu'il s'agit

À la même section 1, il est inséré un article L. 5442-6 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-6. – La dénomination d'une personne morale exerçant une activité mentionnée à

**Dispositions en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Texte adopté par la Commission**

d'une personne de droit privé. Elle doit éviter toute confusion avec un service public, notamment un service de police ou une force armée.

l'article L. 5441-1 fait ressortir qu'il s'agit d'une personne de droit privé. Elle doit éviter toute confusion avec un service public, notamment un service de police ou une force armée. »

**amendements CD14 et CD53**

Article 8

Article 8

À la même section 1, il est inséré un article L. 5442-7 ainsi rédigé :

L'autorisation administrative d'exercer ne confère aucune prérogative de puissance publique à l'entreprise ou aux personnes qui en bénéficient.

« Art. L. 5442-7. – L'autorisation d'exercice ne confère aucune prérogative de puissance publique à l'entreprise ou aux personnes qui en bénéficient. »

**amendements CD15 et CD102**

Article 9

Article 9

À la même section 1, il est inséré un article L. 5442-8 ainsi rédigé :

Tout document de nature contractuelle ou publicitaire, y compris toute annonce ou correspondance, émanant d'une entreprise privée de protection des navires, reproduit l'identification de l'autorisation prévue à l'article 3 ainsi que les dispositions de l'article 8.

« Art. L. 5442-8. – Tout document de nature contractuelle ou publicitaire, y compris toute annonce ou correspondance, émanant d'une entreprise privée de protection des navires, reproduit l'identification de l'autorisation prévue à l'article L. 5442-2 ainsi que les dispositions de l'article L. 5442-7. »

**amendements CD16 et CD54**

**Alinéa supprimé**

~~Il ne peut être fait état dans ces documents de la qualité d'ancien fonctionnaire de police ou d'ancien militaire que pourrait avoir l'un des dirigeants ou agents de l'entreprise.~~

**amendement CD82**

Article 10

Article 10

À la même section 1, il est inséré un article L. 5442-9 ainsi rédigé :

L'exercice par une entreprise de l'activité mentionnée à l'article 4<sup>er</sup> est

« Art. L. 5442-9. – L'exercice par une entreprise de l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 est

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

exclusif de toute autre activité.

exclusif de toute autre activité, à l'exception du conseil et de la formation en matière de sûreté maritime. »

**amendements CD17, CD55 et CD86**

CHAPITRE II

**Personnes physiques**

CHAPITRE II

**Personnes physiques**

*Section 1*

*Section 1*

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

*Dirigeants, associés ou gérants des entreprises privées de protection des navires*

**amendement CD103**

Article 11

Article 11

I. – Au chapitre II du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 2, est insérée une section 2 intitulée : « Personnes physiques » et comprenant les articles L. 5442-10 et L. 5442-11.

II. – Au début de la même section 2, est insérée une sous-section 1 ainsi rédigée :

« Sous-section 1

« Dirigeants, associés ou gérants des entreprises privées de protection des navires

**amendements CD18 et CD104**

Nul ne peut diriger, ni gérer ni être l'associé d'une entreprise privée de protection des navires :

« Art. L. 5442-10. – Nul ne peut diriger, ni gérer, ni être l'associé d'une entreprise privée de protection des navires :

**amendement CD18**

1° S'il n'est de nationalité française ou ressortissant d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace

« 1° (Sans modification)

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

économique européen ;

2° S'il a fait l'objet d'une condamnation à une peine correctionnelle ou à une peine criminelle inscrite au bulletin n° 2 du casier judiciaire ou, pour les ressortissants étrangers, dans un document équivalent, pour des motifs incompatibles avec l'exercice de l'activité ;

3° S'il fait l'objet d'un arrêté d'expulsion ou d'une interdiction du territoire français non entièrement exécutée ;

4° S'il exerce l'une des activités, énumérées par décret en Conseil d'État, incompatibles par leur nature avec celle mentionnée à l'article 4<sup>er</sup> ;

5° S'il ne justifie d'une aptitude professionnelle dans des conditions définies par décret en Conseil d'État lorsqu'il exerce effectivement l'activité mentionnée à l'article 4<sup>er</sup> ;

6° S'il ressort de l'enquête administrative, ayant le cas échéant donné lieu à consultation, par des agents du Conseil national des activités privées de sécurité spécialement habilités dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État et individuellement désignés, des traitements de données à caractère personnel gérés par les services de police et de gendarmerie nationales relevant des dispositions de l'article 26 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, à l'exception des fichiers d'identification, que son comportement ou ses agissements sont contraires à l'honneur, à la probité, aux bonnes mœurs ou sont de nature à porter atteinte à la sécurité des personnes ou des biens, à la sécurité publique ou à la sûreté de l'État et sont incompatibles avec l'exercice des fonctions mentionnées au premier alinéa ;

« 2° (Sans modification)

« 3° (Sans modification)

« 4° S'il exerce l'une des activités, énumérées par décret en Conseil d'État, incompatibles par leur nature avec celle mentionnée à l'article L. 5441-1 ;

**amendement CD56**

« 5° S'il ne justifie d'une aptitude professionnelle dans des conditions définies par décret en Conseil d'État, lorsqu'il exerce effectivement l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 ;

**amendement CD56**

« 6° (Sans modification)

**Dispositions en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Texte adopté par la Commission**

7° S'il fait l'objet d'une décision, prononcée ~~sur le fondement des dispositions~~ du chapitre III du titre V du livre VI du code de commerce ~~ou prise en application des textes antérieurs~~ à ce code ou d'une décision de nature équivalente dans un autre État membre de l'Union européenne ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

Le respect ~~de ces~~ conditions est attesté par la détention d'un agrément délivré par le Conseil national des activités privées de sécurité.

Le représentant de l'État dans le département du siège de l'entreprise peut retirer l'agrément en cas de nécessité tenant à l'ordre public.

*Section 2*

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

Article 12

Nul ne peut être employé ou affecté pour participer à l'activité mentionnée à l'article 4<sup>er</sup> s'il ne satisfait aux conditions énumérées aux 2° à 6° de l'article 4.

Le respect de ces conditions est attesté par la détention d'une carte

« 7° S'il fait l'objet d'une décision, prononcée en application du chapitre III du titre V du livre VI du code de commerce ou d'une décision de nature équivalente dans un autre État membre de l'Union européenne ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

**amendements CD105 et CD106**

« Le respect des conditions mentionnées aux 1° à 7° est attesté par la détention d'un agrément délivré par le Conseil national des activités privées de sécurité.

**amendement CD107**

*(Alinéa sans modification)*

*Section 2*

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

Article 12

À la section 2 du chapitre II du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, telle qu'elle résulte de l'article 11, est insérée une sous-section 2 ainsi rédigée :

« Sous-section 2

« Agents employés par les entreprises privées de protection des navires

« Art. L. 5442-11. – Nul ne peut être employé ou affecté pour participer à l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 s'il ne satisfait aux conditions énumérées aux 2° à 6° de l'article L. 5442-10.

**amendements CD19 et CD57**

« Le respect de ces conditions est attesté par la détention d'une carte

**Dispositions en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Texte adopté par la Commission**

professionnelle délivrée par le Conseil national des activités privées de sécurité ~~selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État.~~

professionnelle délivrée par le Conseil national des activités privées de sécurité.

« La première demande donne lieu à la délivrance d'une carte provisoire, d'une durée de validité d'un an, prorogeable selon le niveau d'activité démontré et le comportement professionnel de son détenteur, en tenant compte des informations apportées par les employeurs.

« Les modalités de délivrance de la carte professionnelle sont fixées par décret en Conseil d'État. À peine d'irrecevabilité, les premières demandes sont accompagnées d'une lettre d'intention d'embauche rédigée par une entreprise titulaire de l'autorisation d'exercice mentionnée à l'article L. 5442-2.

**amendements CD89 et CD153**

« Cette carte peut être retirée par le représentant de l'État en cas de nécessité tenant à l'ordre public. »

**amendement CD113**

Cette carte peut être retirée ~~lorsque son titulaire cesse de remplir l'une des conditions prévues au premier alinéa.~~ En outre, elle peut également être retirée par le représentant de l'État en cas de nécessité tenant à l'ordre public.

CHAPITRE III

**Dispositions communes**

Article 13

CHAPITRE III

**Dispositions communes**

Article 13

I. – Au chapitre II du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 2, est insérée une section 3 intitulée : « Dispositions communes » et comprenant les articles L. 5442-12 à L. 5442-16.

II. – Au début de la même section 3, il est inséré un article L. 5442-12 ainsi rédigé :

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

~~L'une des commissions régionales d'agrément et de contrôle du Conseil national des activités privées de sécurité, désignée par décret, est chargée, au nom de ce Conseil :~~

1° ~~De~~ délivrer, refuser, retirer ou suspendre les autorisations, agréments et cartes professionnelles prévus aux articles 3, 11 et 12 ;

2° ~~De~~ prononcer les sanctions disciplinaires prévues à l'article 36.

~~Sa composition pour l'exercice des attributions énumérées au présent article est déterminée par décret en Conseil d'État. Elle élit son président parmi les représentants de l'État, les magistrats de l'ordre judiciaire ou les membres des juridictions administratives.~~

Son président prend les décisions conservatoires qu'appelle l'urgence, notamment en prononçant la suspension des autorisations, agréments ou cartes professionnelles.

Article 14

La demande d'autorisation, d'agrément ou de carte professionnelle est déposée auprès de ~~la commission~~ mentionnée à l'article 13 dans des conditions et selon des modalités fixées par décret.

« Art. L. 5442-12. – Le Conseil national des activités privées de sécurité est chargé de :

**amendements CD20 et CD108**

« 1° Délivrer, refuser, retirer ou suspendre les autorisations, agréments et cartes professionnelles prévus aux articles L. 5442-2, L. 5442-10 et L. 5442-11 ;

**amendement CD58**

« 2° Prononcer les sanctions disciplinaires et les pénalités financières prévues à l'article L. 5445-1.

**amendements CD58 et CD109**

« Les attributions mentionnées au présent article sont exercées selon des modalités déterminées par décret en Conseil d'État.

**amendement CD110**

*(Alinéa sans modification)*

Article 14

À la même section 3, il est inséré un article L. 5442-13 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-13. – La demande d'autorisation, d'agrément ou de carte professionnelle est déposée auprès de l'organisme mentionné à l'article L. 5442-12, dans des conditions et selon des modalités fixées par décret. »

**amendements CD21, CD157 et CD59**

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

Article 15

Pour l'application des dispositions de l'article 3 à l'une des personnes mentionnées au 2° de l'article 2, des dispositions de l'article 41 à leurs dirigeants, gérants ou associés ou des dispositions de l'article 42 à l'un de leurs agents, la commission mentionnée à l'article 13 délivre l'autorisation, l'agrément ou la carte professionnelle au vu des conditions et garanties exigées, pour l'exercice des mêmes activités, par la législation et la réglementation de l'État membre de l'Union européenne ou de l'État partie à l'accord sur l'Espace économique européen dans lequel cette personne est établie, dès lors que les justifications produites sont regardées comme équivalentes à celles qui sont exigées en vertu du présent titre.

Article 16

Dès lors que les conditions d'exercice définies au présent titre ne sont plus remplies, l'autorisation, l'agrément ou la carte professionnelle peuvent être retirés ou suspendus.

Article 17

Tout recours contentieux à l'encontre des décisions mentionnées à l'article 43 est précédé, à peine d'irrecevabilité, d'un recours administratif préalable devant la

Article 15

À la même section 3, il est inséré un article L. 5442-14 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-14. – Pour l'application de l'article L. 5442-2 aux personnes morales mentionnées au 2° de l'article L. 5442-1, de l'article L. 5442-10 à leurs dirigeants, gérants ou associés ou de l'article L. 5442-11 à l'un de leurs agents, l'organisme mentionné à l'article L. 5442-12 délivre l'autorisation, l'agrément ou la carte professionnelle au vu des conditions et garanties exigées, pour l'exercice des mêmes activités ou fonctions, par la législation et la réglementation de l'État membre de l'Union européenne ou de l'État partie à l'accord sur l'Espace économique européen dans lequel cette personne est établie, dès lors que les justifications produites sont regardées comme équivalentes à celles qui sont exigées en vertu du présent chapitre. »

**Amendements CD22, CD60, CD111, CD158 et CD112**

Article 16

À la même section 3, il est inséré un article L. 5442-15 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-15. – Dès lors que les conditions d'exercice définies au présent chapitre ne sont plus remplies, l'autorisation, l'agrément ou la carte professionnelle peut être retiré ou suspendu. »

**amendements CD23, CD61 et CD126**

Article 17

À la même section 3, il est inséré un article L. 5442-16 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-16. – Tout recours contentieux à l'encontre des décisions mentionnées à l'article L. 5442-12 est précédé, à peine d'irrecevabilité, d'un recours administratif préalable devant la

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

Commission nationale d'agrément et de contrôle du Conseil national des activités privées de sécurité, selon des modalités définies par décret en Conseil d'État.

Commission nationale d'agrément et de contrôle du Conseil national des activités privées de sécurité, selon des modalités définies par décret en Conseil d'État. »

**Amendements CD24 et CD62**

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

CHAPITRE I<sup>ER</sup>  
**Champ d'action**

Article 18

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

CHAPITRE I<sup>ER</sup>  
**Champ d'action**

Article 18

I. – Au titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 1<sup>er</sup>, il est inséré un chapitre III intitulé : « Modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires » et comprenant les articles L. 5443-1 à L. 5443-12.

II. – Au début du même chapitre III, est insérée une section 1 ainsi rédigée :

« Section 1

« Champ d'action

Sans préjudice de l'application d'accords internationaux, l'activité mentionnée à l'article 1<sup>er</sup> est exercée au-delà de la mer territoriale des États, dans des zones fixées par décret en raison des menaces encourues.

« Art. L. 5443-1. – Sans préjudice de l'application d'accords internationaux, l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 est exercée au-delà de la mer territoriale des États, dans des zones fixées par décret en raison des menaces encourues. Un comité réunissant notamment des représentants des armateurs, de la marine nationale, du ministre chargé des transports et du ministre des affaires étrangères se réunit à la demande d'un de ses membres pour évaluer l'opportunité d'une redéfinition des zones d'exercice au regard des menaces identifiées. Il communique sa position au Premier ministre après chaque réunion.

**amendements CD25, CD63 et CD85 rect.**

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

Un décret fixe les types de navires éligibles.

« Un décret fixe les types de navires non éligibles ainsi que les circonstances dérogatoires dans lesquelles ceux-ci peuvent embarquer des agents de protection. »

**amendements CD87 et CD156 *rect.***

CHAPITRE II

**Nombre, tenue et armement des agents**

CHAPITRE II

**Nombre, tenue et armement des agents**

Article 19

Article 19

I. – Au chapitre III du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, tel qu’il résulte de l’article 18, est insérée une section 2 intitulée : « Nombre, tenue et armement des agents » et comprenant les articles L. 5443-2 à L. 5443-6.

II. – Au début de la même section 2, il est inséré un article L. 5443-2 ainsi rédigé :

Le nombre minimum d’agents exerçant l’activité mentionnée à l’article 4<sup>er</sup> embarqués à bord d’un navire est fixé ~~par décret~~.

« Art. L. 5443-2. – Le nombre minimal d’agents exerçant l’activité mentionnée à l’article L. 5441-1 embarqués à bord d’un navire protégé est fixé conjointement et à l’issue d’une analyse de risque par l’armateur, les assureurs et l’entreprise privée de protection, en prenant en compte les moyens d’autodéfense et de défense passive dont dispose le navire protégé. »

**amendements CD26, CD64, CD114 et CD154**

Article 20

Article 20

À la même section 2, il est inséré un article L. 5443-3 ainsi rédigé :

Les agents portent, dans l’exercice de leurs fonctions, une tenue qui n’entraîne aucune confusion avec les tenues des forces de police, des forces armées ou de la douane françaises. Ils peuvent être armés dans l’exercice de ces fonctions.

« Art. L. 5443-3. – Les agents portent, dans l’exercice de leurs fonctions, une tenue qui n’entraîne aucune confusion avec les tenues des forces de police, des forces armées, de l’administration des affaires maritimes ou de la douane françaises. Ils peuvent être armés dans l’exercice de ces fonctions. »

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

**amendements CD27 et CD152**

Article 21

Article 21

À la même section 2, il est inséré un article L. 5443-4 ainsi rédigé :

Les agents peuvent employer la force pour assurer la protection des personnes et des biens dans le cadre des dispositions des articles 122-5 à 122-7 du code pénal.

« Art. L. 5443-4. – Les agents peuvent employer la force pour assurer la protection des personnes et des biens dans le cadre des articles 122-5 à 122-7 du code pénal. »

**amendement CD28**

Article 22

Article 22

À la même section 2, il est inséré un article L. 5443-5 ainsi rédigé :

Les entreprises exerçant l'activité mentionnée à l'article 4<sup>er</sup> sont autorisées, dans des conditions définies par un décret en Conseil d'État, à acquérir, détenir, transporter et mettre à disposition de leurs agents, pour les besoins de leurs activités, des armes et des munitions.

« Art. L. 5443-5. – Les entreprises exerçant l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 sont autorisées, dans des conditions définies par un décret en Conseil d'État, à acquérir, détenir, transporter et mettre à disposition de leurs agents, pour les besoins de leurs activités, des armes et des munitions.

**amendements CD29 et CD65**

Ces entreprises ne peuvent importer sur le territoire national ~~des~~ armes et ~~des~~ munitions acquises dans un État non membre de l'Union européenne. Elles ne peuvent revendre dans un État non membre de l'Union européenne ~~des~~ armes et munitions acquises sur le territoire national.

« Ces entreprises ne peuvent importer sur le territoire national ni armes, ni munitions acquises dans un État non membre de l'Union européenne. Elles ne peuvent revendre dans un État non membre de l'Union européenne ni armes, ni munitions acquises sur le territoire national. »

**amendement CD115**

Article 23

Article 23

À la même section 2, il est inséré un article L. 5443-6 ainsi rédigé :

Les conditions dans lesquelles les armes sont embarquées, stockées et remises aux agents à bord des navires sont définies par décret en Conseil d'État.

« Art. L. 5443-6. – Les conditions dans lesquelles les armes sont embarquées, stockées et remises aux agents à bord des navires protégés sont définies par décret en Conseil d'État.

**amendements CD30 et CD116**

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

À bord du navire protégé, seuls les agents des entreprises privées de protection sont autorisés à manipuler les armes et munitions. Le nombre d'armes autorisé est défini par décret.

« À bord du navire protégé, seuls les agents des entreprises privées de protection sont autorisés à manipuler les armes et les munitions mentionnées à l'article L. 5443-5. Le nombre d'armes et les catégories d'armes autorisés sont définis par décret. »

**amendements CD84, CD145 et CD117**

CHAPITRE III  
Droits et obligations

CHAPITRE III  
Droits et obligations

Article 24

Article 24

L'armateur, au sens des dispositions des articles L. 5411-1 et L. 5411-2 ~~du code des transports~~, ayant recours aux services d'une entreprise privée de protection des navires demande communication des références de l'autorisation d'exercice de l'entreprise, de la carte professionnelle de chacun des agents participant à l'exécution de la prestation, de l'assurance prévue à l'article 6 ainsi que des marques, modèles et numéros de série des armes embarquées. Ces informations ~~sont portées sur le contrat~~ établi entre l'armateur et l'entreprise.

I. – Le chapitre III du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 18, est complété par une section 3 intitulée : « Droits et obligations » et comprenant les articles L. 5443-7 à L. 5443-12.

II. – Au début de la même section 3, il est inséré un article L. 5443-7 ainsi rédigé :

« Art. L. 5443-7. – L'armateur, au sens des articles L. 5411-1 et L. 5411-2, ayant recours aux services d'une entreprise privée de protection des navires demande communication des références de l'autorisation d'exercice de l'entreprise, de la carte professionnelle de chacun des agents participant à l'exécution de la prestation, de l'assurance prévue à l'article L. 5442-5 ainsi que des marques, modèles et numéros de série des armes embarquées. Ces informations font l'objet d'une annexe au contrat établi entre l'armateur et l'entreprise, le cas échéant mis à jour avant l'embarquement. Cette annexe identifie notamment l'agent investi de la fonction de chef des agents présents à bord du navire, lequel est capable de communiquer avec le capitaine dans la langue de travail à bord définie à l'article L. 5513-1.

**amendements CD31, CD66, CD92 et CD118 rect.**

« L'armateur vérifie la validité des cartes professionnelles

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

soixante-douze heures au plus tôt avant l'embarquement de l'équipe et transmet cette information au capitaine.

**amendement CD93**

*(Alinéa sans modification)*

L'armateur informe les autorités de l'État du recours à ces services dans des conditions définies par décret.

Article 25

Article 25

**Supprimé**

~~Il est interdit à l'entreprise choisie par l'armateur pour assurer la protection d'un navire de sous-traiter l'exercice de cette activité.~~

**amendement CD91**

Article 26

Article 26

À la même section 3, il est inséré un article L. 5443-8 ainsi rédigé :

~~Le capitaine du navire protégé dispose d'un exemplaire du contrat établi entre l'armateur et l'entreprise privée de protection des navires.~~

« Art. L. 5443-8. – Le capitaine du navire protégé dispose d'une copie de l'annexe mentionnée à l'article L. 5443-7.

**amendements CD33, CD94 et CD146**

~~Il procède à la vérification de l'identité des agents qui embarquent, s'assure de la validité de leurs cartes professionnelles de même que de la conformité des armes embarquées avec celles portées sur le contrat.~~

« Il procède à la vérification de l'identité des agents qui embarquent et de la conformité des numéros de série des armes embarquées avec ceux portés sur ladite annexe.

**amendement CD95**

~~Il informe les autorités de l'État de ~~est~~ embarquement dans des conditions définies par décret.~~

« Il informe les autorités de l'État de l'embarquement et du débarquement de l'équipe de protection, dans des conditions définies par décret. »

**amendement CD96**

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

Article 27

Les agents présents à bord du navire sont placés sous l'autorité du capitaine conformément aux dispositions de l'article L. 5531-1 ~~du code des transports.~~

Ils ne peuvent exercer aucune prestation sans rapport avec la protection des personnes ou des biens ou avec les conséquences directes qui en découlent.

Article 28

Les entreprises privées de protection des navires tiennent un registre de leur activité selon des modalités définies par décret.

Le chef des agents présents à bord du navire tient un registre de leur activité selon des modalités définies par ce même décret.

Article 29

Le capitaine du navire protégé retranscrit dans le livre de bord tout événement impliquant les agents de l'entreprise privée de protection des navires ou relatif à leurs armes et munitions. En particulier, il mentionne les embarquements et débarquements, les stockages et déstockages des armes et munitions ainsi que, le cas échéant, les circonstances et les conséquences de leur utilisation.

Article 27

À la même section 3, il est inséré un article L. 5443-9 ainsi rédigé :

« Art. L. 5443-9. — Les agents présents à bord du navire sont placés sous l'autorité du capitaine en application de l'article L. 5531-1.

**amendements CD34 et CD151**

*(Alinéa sans modification)*

Article 28

À la même section 3, il est inséré un article L. 5443-10 ainsi rédigé :

« Art. L. 5443-10. — Les entreprises privées de protection des navires tiennent un registre de leur activité, selon des modalités définies par décret.

**amendement CD35**

*(Alinéa sans modification)*

Article 29

À la même section 3, il est inséré un article L. 5443-11 ainsi rédigé :

« Art. L. 5443-11. — Le capitaine du navire protégé retranscrit dans le livre de bord tout événement impliquant les agents de l'entreprise privée de protection des navires ou relatif à leurs armes et munitions. En particulier, il mentionne les embarquements et débarquements, les stockages et déstockages des armes et munitions ainsi que, le cas échéant, les circonstances et les conséquences de leur utilisation.

**amendement CD36**

**Dispositions en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Texte adopté par la Commission**

Article 30

En cas d'incident ayant entraîné l'usage de la force, le capitaine du navire protégé rédige un rapport de mer qu'il transmet dans les meilleurs délais au représentant de l'État en mer compétent.

Le chef des agents présents à bord rédige un rapport à destination du capitaine du navire protégé, qui l'annexe au rapport de mer mentionné à l'alinéa ci-dessus. Son contenu est précisé par décret.

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

CHAPITRE I<sup>ER</sup>  
**Contrôle administratif sur le**  
**territoire national**

« Le capitaine rédige un rapport de mer pour tout incident à bord impliquant un agent de l'équipe de protection. Il le transmet au Conseil national des activités privées de sécurité. »

**amendement CD88**

Article 30

À la même section 3, il est inséré un article L. 5443-12 ainsi rédigé :

« Art. L. 5443-12. — En cas d'incident ayant entraîné l'usage de la force, le capitaine du navire protégé rédige un rapport de mer qu'il transmet dans les meilleurs délais au représentant de l'État en mer compétent.

**amendement CD37**

« Tout individu demeuré ou recueilli à bord après avoir représenté une menace extérieure à l'encontre du navire au sens de l'article L. 5441-1 fait l'objet d'une consignation conformément à l'article L. 5531-19. Le capitaine informe sans délai la représentation française du pays de la prochaine escale du navire.

**amendement CD155 rect.**

*(Alinéa sans modification)*

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

CHAPITRE I<sup>ER</sup>  
**Contrôle administratif sur le**  
**territoire national**

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

Article 31

Article 31

Les commissaires de police, les officiers de police, les officiers et sous-officiers de la gendarmerie nationale s'assurent, pour le compte de l'autorité administrative, du respect des dispositions du titre II.

Sans préjudice des compétences des inspecteurs et contrôleurs du travail, ils peuvent demander la communication du registre unique du personnel prévu aux articles L. 1221-13 et L. 1221-15 du code du travail et de tous autres registres, livres et documents mentionnés aux articles L. 3171-3, L. 8113-4 et L. 8113-5 du même code ainsi que des registres prévus à l'article 29. Ils peuvent également recueillir, sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications nécessaires.

En outre, en présence de l'occupant des lieux ou de son représentant, ils peuvent accéder, entre

I. – Au titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 1<sup>er</sup>, il est inséré un chapitre IV intitulé : « Contrôle administratif de l'exercice de l'activité privée de protection des navires et constatation des infractions en mer » et comprenant les articles L. 5444-1 à L. 5444-5.

II. – Au début du même chapitre IV, est insérée une section 1 intitulée : « Contrôle administratif sur le territoire national » et comprenant les articles L. 5444-1 à L. 5444-3.

III. – Au début de la même section 1, il est inséré un article L. 5444-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 5444-1. – Les commissaires de police, les officiers de police et les officiers et sous-officiers de la gendarmerie nationale s'assurent du respect du chapitre II du présent titre pour le compte du Conseil national des activités privées de sécurité ainsi que du représentant de l'État dans le département ou, à Paris, du préfet de police.

**amendements CD38 , CD67, CD119 et CD147**

« Sans préjudice des compétences des inspecteurs et contrôleurs du travail, ils peuvent demander la communication du registre unique du personnel prévu aux articles L. 1221-13 et L. 1221-15 du code du travail et de tous autres registres, livres et documents mentionnés aux articles L. 3171-3, L. 8113-4 et L. 8113-5 du même code ainsi que des registres prévus à l'article L. 5443-11 du présent code. Ils peuvent également recueillir, sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications nécessaires.

**amendement CD67**

« En outre, en présence de l'occupant des lieux ou de son représentant, ils peuvent accéder, entre

**Dispositions en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Texte adopté par la Commission**

huit heures et vingt heures, aux locaux de l'entreprise. Ils ne peuvent accéder aux locaux ~~qui servent de domicile~~.

huit heures et vingt heures, aux locaux de l'entreprise. Ils ne peuvent accéder aux locaux à usage d'habitation.

**amendement CD120**

Un compte rendu de visite est établi, dont copie est remise immédiatement au responsable de l'entreprise et adressée ~~au représentant de l'État dans le département ou, à Paris, au préfet de police ainsi qu'au directeur du Conseil national des activités privées de sécurité.~~

« Un compte rendu de visite est établi, dont copie est remise immédiatement au responsable de l'entreprise et est adressée aux autorités mentionnées au premier alinéa. »

**amendement CD119**

Article 32

Article 32

À la section 1 du chapitre IV du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, telle qu'elle résulte de l'article 31, il est inséré un article L. 5444-2 ainsi rédigé :

Sans préjudice des dispositions de l'article ~~31~~ ~~et du chapitre II du présent titre~~, les agents du Conseil national des activités privées de sécurité assurent le contrôle des personnes exerçant l'activité mentionnée à l'article 4<sup>er</sup>. Ils peuvent, pour l'exercice de leur mission et après en avoir informé le procureur de la République territorialement compétent, accéder aux locaux à usage professionnel de l'employeur ou ~~du donneur d'ordre~~, à l'exclusion des locaux ~~affectés au domicile privé~~, en présence de l'occupant des lieux ou de son représentant.

« Art. L. 5444-2. — Sans préjudice des dispositions de l'article L. 5444-1 et de la section 2 du présent chapitre, les agents du Conseil national des activités privées de sécurité assurent le contrôle des personnes exerçant l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1. Ils peuvent, pour l'exercice de leur mission et après en avoir informé le procureur de la République territorialement compétent, accéder aux locaux à usage professionnel de l'employeur ou de l'armateur, à l'exclusion des locaux à usage d'habitation, en présence de l'occupant des lieux ou de son représentant.

**amendements CD39, CD68, CD121 et CD135**

*(Alinéa sans modification)*

Le responsable des lieux ou son représentant est informé de la faculté de refuser cette visite et du fait, qu'en ce cas, la visite ne peut intervenir qu'avec l'autorisation du juge des libertés et de la détention.

En cas ~~d'opposition~~ du responsable des lieux ou de son représentant, le directeur du Conseil national des activités privées de sécurité peut saisir le juge des libertés et de la détention statuant au siège du tribunal

« En cas de refus du responsable des lieux ou de son représentant, le directeur du Conseil national des activités privées de sécurité peut saisir le juge des libertés et de la détention statuant au siège du tribunal de grande

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

de grande instance dans le ressort duquel sont situés les locaux à visiter. Ce magistrat statue par une ordonnance motivée, ~~conformément aux dispositions des articles 493 à 498 du code de procédure civile.~~ La procédure est sans représentation obligatoire. La visite s'effectue sous l'autorité et le contrôle du juge qui l'a autorisée. Celui-ci peut se rendre dans les locaux durant l'intervention. À tout moment, il peut décider de l'arrêt ou de la suspension de la visite.

Article 33

Les agents du Conseil national des activités privées de sécurité peuvent demander communication de tout document nécessaire à l'accomplissement de leur mission, quel qu'en soit le support, et en prendre copie. Ils peuvent recueillir, sur place ou sur convocation, tout renseignement et toute justification utiles. Ils peuvent consulter le registre unique du personnel prévu à l'article L. 1221-13 du code du travail. Ils peuvent à la demande du directeur du Conseil national des activités privées de sécurité, être assistés par des experts désignés par l'autorité dont ceux-ci dépendent. Il est dressé contradictoirement un compte rendu de visite en application du présent article dont une copie est remise immédiatement au responsable de l'entreprise concernée.

instance dans le ressort duquel sont situés les locaux à visiter. Ce magistrat statue par une ordonnance motivée. La procédure est sans représentation obligatoire. La visite s'effectue sous l'autorité et le contrôle du juge qui l'a autorisée. Celui-ci peut se rendre dans les locaux durant l'intervention. À tout moment, il peut décider de l'arrêt ou de la suspension de la visite. »

**amendements CD123 et CD124**

Article 33

À la même section 1, il est inséré un article L. 5444-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 5444-3. – Les agents du Conseil national des activités privées de sécurité peuvent demander communication de tout document nécessaire à l'accomplissement de leur mission, quel qu'en soit le support, et en prendre copie. Ils peuvent recueillir, sur place ou sur convocation, tout renseignement et toute justification utiles. Ils peuvent consulter le registre unique du personnel prévu à l'article L. 1221-13 du code du travail. Ils peuvent, à la demande du directeur du Conseil national des activités privées de sécurité, être assistés par des experts. Il est dressé contradictoirement un compte rendu de visite en application du présent article, dont une copie est remise immédiatement au responsable de l'entreprise concernée. »

**amendements CD40 et CD125**

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

CHAPITRE II  
**Contrôle administratif à bord des navires**

Article 34

I. – Outre les agents mentionnés à l'article 34, les administrateurs et officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les commandants, commandants en second ou officiers de bâtiments de l'État et les commandants des aéronefs de l'État affectés à la surveillance maritime, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer et les agents des douanes s'assurent, à bord des navires battant pavillon français et pour le compte de l'autorité administrative, du respect des dispositions de la présente loi.

Les contrôles s'effectuent à toute heure.

II. – Les agents mentionnés au I peuvent vérifier les cartes professionnelles des agents exerçant l'activité mentionnée à l'article 4<sup>er</sup> présents à bord ainsi que les documents d'identité de toute autre personne. Ils peuvent obtenir communication de tous documents de bord, notamment ceux relatifs à l'activité mentionnée à l'article 4<sup>er</sup>.

CHAPITRE II  
**Contrôle administratif à bord des navires**

Article 34

Au chapitre IV du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 31, est insérée une section 2 ainsi rédigée :

« Section 2

« Contrôle administratif à bord des navires

« Art. L. 5444-4. – I. – Outre les agents mentionnés à l'article L. 5444-1, les administrateurs et les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les commandants, commandants en second ou officiers de bâtiments de l'État, les commandants des aéronefs de l'État affectés à la surveillance maritime, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer et les agents des douanes s'assurent, à bord des navires battant pavillon français et pour le compte de l'autorité administrative, du respect du présent titre.

**amendements CD41 et CD69**

*(Alinéa sans modification)*

« II. – Les agents mentionnés au I peuvent vérifier les cartes professionnelles des agents exerçant l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 présents à bord ainsi que les documents d'identité de toute autre personne présente à bord. Ils peuvent obtenir communication de tous documents de bord, notamment ceux relatifs à l'activité mentionnée au même article L. 5441-1.

**Dispositions en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Texte adopté par la Commission**

**amendements CD69 et CD127**

III. – Ils peuvent procéder à la visite des ponts et locaux des différentes zones du navire et notamment des lieux de stockage des armes et munitions.

« III. – (Alinéa sans modification)

IV. – Lorsque les locaux sont affectés à un usage privé ou de domicile et que le navire est en mer ou depuis moins de soixante-douze heures à quai, les visites sont effectuées en présence de l'occupant des lieux, ou à défaut du capitaine.

« IV. – Lorsque les locaux sont affectés à un usage privé ou d'habitation et que le navire est en mer ou depuis moins de soixante-douze heures à quai, les visites sont effectuées en présence de l'occupant des lieux ou, à défaut, du capitaine.

**amendement CD128**

V. – Lorsque la visite des locaux mentionnés au paragraphe précédent intervient alors que le navire est à quai depuis soixante-douze heures au moins, elle ne peut être effectuée, en cas de refus de l'occupant des lieux, qu'après autorisation du juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel se trouve le navire.

« V. – (Sans modification)

L'ordonnance ayant autorisé la visite est exécutoire au seul vu de la minute. La procédure est sans représentation obligatoire. La visite s'effectue sous l'autorité et le contrôle du juge qui l'a autorisée. Celui-ci peut se rendre dans les locaux durant l'intervention. À tout moment, il peut décider de l'arrêt ou de la suspension de la visite.

L'ordonnance peut faire l'objet d'un appel devant le premier président de la cour d'appel.

VI. – Un procès-verbal de visite du navire est établi et contresigné par le capitaine, à qui une copie est immédiatement remise, ainsi que, le cas échéant, à l'occupant des locaux affectés à un usage privé ou de domicile avec mention des voies et délais de recours. Il est adressé au représentant de l'État en mer et au directeur du Conseil national des activités privées de sécurité.

« VI. – (Sans modification)

VII. – L'occupant des locaux mentionnés aux IV et V peut contester la régularité de leur visite devant le

« VII. – (Sans modification)

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

tribunal de grande instance ou devant le premier président de la cour d'appel si ces opérations ont été autorisées par le juge des libertés et de la détention.

CHAPITRE III

**Constatation des infractions à bord des navires**

Article 35

Outre les officiers et agents de police judiciaire agissant conformément aux dispositions du code de procédure pénale, les agents des douanes, les commandants et commandants en second des navires de l'État, les commandants des aéronefs de l'État affectés à la surveillance maritime ainsi que, lorsqu'ils sont spécialement habilités dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, les administrateurs et officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les officiers de la marine nationale, les commissaires des armées embarqués à bord des bâtiments de la marine nationale et les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer peuvent constater, à bord des navires, les infractions ~~aux dispositions de la présente loi~~ et aux dispositions réglementaires prises pour son application.

Le procureur de la République compétent est informé par tout moyen des infractions constatées. Les procès-

CHAPITRE III

**Constatation des infractions à bord des navires**

Article 35

Au chapitre IV du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 31, est insérée une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« Constatation des infractions à bord des navires

« Art. L. 5444-5. — Outre les officiers et agents de police judiciaire agissant conformément au code de procédure pénale, les agents des douanes, les commandants et commandants en second des navires de l'État, les commandants des aéronefs de l'État affectés à la surveillance maritime ainsi que, lorsqu'ils sont spécialement habilités dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, les administrateurs et officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les officiers de la marine nationale, les commissaires des armées embarqués à bord des bâtiments de la marine nationale et les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer peuvent constater, à bord des navires, les infractions au présent titre et aux dispositions réglementaires prises pour son application.

**amendements CD42 et CD70**

*(Alinéa sans modification)*

**Dispositions en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Texte adopté par la Commission**

verbaux de constatation, qui font foi jusqu'à preuve du contraire, lui sont transmis par tout moyen dans les plus brefs délais. Copie en est remise à la personne intéressée.

Sauf extrême urgence, il ne peut être procédé qu'avec l'autorisation du procureur de la République à des perquisitions et à la saisie des armes, munitions ainsi que des objets ou documents qui paraissent provenir de la commission d'une infraction ~~à la présente loi ou qui paraissent servir~~ à la commettre. Cette autorisation est transmise par tout moyen.

Les armes, munitions, objets ou documents saisis sont placés immédiatement sous scellés.

Pour la poursuite, l'instruction et le jugement de ces infractions, sans préjudice des dispositions des articles 43, 52, 382, 706-42 et 706-75 du code de procédure pénale, sont compétents le procureur de la République, le juge d'instruction et la juridiction de jugement du lieu dans lequel le navire, à bord duquel l'infraction est constatée, est immatriculé ou du lieu de résidence administrative de l'agent qui a constaté cette infraction.

**TITRE V  
SANCTIONS DISCIPLINAIRES ET  
PÉNALES**

Article 36

« Sauf extrême urgence, il ne peut être procédé qu'avec l'autorisation du procureur de la République à des perquisitions et à la saisie des armes, munitions ainsi que des objets ou documents qui paraissent provenir de la commission d'une infraction au présent titre et aux dispositions réglementaires prises pour son application, ou qui paraissent destinés à la commettre. Cette autorisation est transmise par tout moyen.

**amendements CD70 et CD129**

*(Alinéa sans modification)*

« Pour la poursuite, l'instruction et le jugement de ces infractions, sans préjudice des articles 43, 52, 382, 706-42 et 706-75 du code de procédure pénale, sont compétents le procureur de la République, le juge d'instruction et la juridiction de jugement du lieu dans lequel le navire, à bord duquel une infraction est constatée, est immatriculé ou du lieu de résidence administrative de l'agent qui a constaté cette infraction. »

**amendement CD130**

**TITRE V  
SANCTIONS DISCIPLINAIRES ET  
PÉNALES**

Article 36

I. – Au titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 1<sup>er</sup>, il est inséré un chapitre V intitulé : « Sanctions disciplinaires et pénales » et comprenant les articles L. 5445-1 à L. 5445-5.

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

Lorsque les agents publics mentionnés aux articles ~~31, 32 et 34~~ constatent un manquement à l'une des dispositions prévues ~~par la présente loi~~, des sanctions disciplinaires peuvent être prononcées. Le Conseil national des activités privées de sécurité ne peut être saisi pour des faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, leur constatation ou leur sanction.

Les sanctions applicables aux personnes physiques et morales exerçant l'activité définie à l'article 1<sup>er</sup> sont, ~~en fonction~~ de la gravité des faits reprochés : l'avertissement, le blâme, la suspension pour une durée de deux ans de l'autorisation d'exercice, de l'agrément ou de la carte professionnelle, le retrait de cette autorisation, agrément ou carte professionnelle et l'interdiction d'exercice de l'activité à titre temporaire pour une durée qui ne peut excéder cinq ans.

En outre, les personnes morales et les personnes physiques non salariées peuvent se voir infliger des pénalités financières. Leur montant ~~doit être~~ proportionné à la gravité ~~des~~ manquements commis et aux éventuels avantages tirés ~~du manquement~~, sans pouvoir excéder 3 % du chiffre d'affaires hors taxes réalisé au cours du dernier exercice clos calculé sur une période de douze mois. Ce maximum est porté à 5 % en cas de nouvelle violation de la même obligation.

Les sanctions disciplinaires et pénalités financières ~~peuvent être~~ prononcées dans des conditions définies par un décret en Conseil d'État.

II. – Au début du même chapitre V, il est inséré un article L. 5445-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 5445-1. – Lorsque les agents publics mentionnés aux articles L. 5444-1, L. 5444-2 et ~~L. 5444-4~~ constatent un manquement à l'une des dispositions prévues au présent titre, des sanctions disciplinaires peuvent être prononcées. Le Conseil national des activités privées de sécurité ne peut être saisi pour des faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, leur constatation ou leur sanction.

**amendements CD43 et CD71**

« Les sanctions disciplinaires applicables aux personnes physiques et morales exerçant l'activité définie à l'article L. 5441-1 sont, en fonction de la gravité des faits reprochés : l'avertissement, le blâme, la suspension pour une durée de deux ans de l'autorisation d'exercice, de l'agrément ou de la carte professionnelle, le retrait de cette autorisation, agrément ou carte professionnelle, ou l'interdiction d'exercice de l'activité à titre temporaire pour une durée qui ne peut excéder cinq ans.

**amendement CD71, CD131, CD132 et CD133**

« En outre, les personnes morales et les personnes physiques non salariées peuvent se voir infliger des pénalités financières. Leur montant est proportionné à la gravité du manquement commis et aux éventuels avantages retirés de sa commission, sans pouvoir excéder 3 % du chiffre d'affaires hors taxes réalisé au cours du dernier exercice clos calculé sur une période de douze mois. Ce maximum est porté à 5 % en cas de nouvelle violation de la même obligation.

**amendement CD134**

« Les sanctions disciplinaires et les pénalités financières sont prononcées dans des conditions définies par un décret en Conseil d'État. »

**amendement CD136**

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

Article 37

Article 37

Est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende :

Au chapitre V du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 36, il est inséré un article L. 5445-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 5445-2. – Est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende :

**amendement CD44**

1° Le fait, pour le dirigeant ou le gérant d'une entreprise privée de protection des navires d'exercer l'activité mentionnée à l'article 4<sup>er</sup> sans que l'entreprise soit titulaire de l'autorisation prévue à l'article 3 ;

« 1° Le fait, pour le dirigeant ou le gérant d'une entreprise privée de protection des navires d'exercer l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 sans que l'entreprise soit titulaire de l'autorisation d'exercice prévue à l'article L. 5442-2 ;

**amendements CD72 et CD137**

2° Le fait pour un armateur d'avoir recours à entreprise privée de protection des navires n'étant pas titulaire de l'autorisation prévue à l'article 3 ;

« 2° Le fait pour un armateur d'avoir recours à entreprise privée de protection des navires n'étant pas titulaire de l'autorisation d'exercice prévue au même article L. 5442-2 ;

**amendements CD72 et CD137**

3° Le fait d'exercer l'activité mentionnée à l'article 4<sup>er</sup> sans immatriculation au registre du commerce et des sociétés, sauf pour les personnes mentionnées au 2° de l'article 2, ou lorsque l'une des conditions prévues par l'article 6 n'est pas respectée ;

« 3° Le fait d'exercer l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 sans immatriculation au registre du commerce et des sociétés, sauf pour les personnes mentionnées au 2° de l'article L. 5442-1 ;

**amendement CD72 et CD138**

« 3° bis (nouveau) Le fait d'exercer l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 en violation des obligations assignées à l'article L. 5442-5 ;

**amendements CD138 et CD148**

4° Le fait de diriger ou gérer, en violation des dispositions de l'article 4, une entreprise privée de protection des navires ou d'exercer en fait, directement ou par personne interposée la direction ou la gestion d'une telle entreprise, en lieu et place de ses représentants

« 4° Le fait pour l'entreprise contractant avec l'armateur de diriger ou de gérer, en violation de l'article L. 5442-10, une entreprise privée de protection des navires ou d'exercer en fait, directement ou par personne interposée la direction ou la

**Dispositions en vigueur**

**Texte du projet de loi**

**Texte adopté par la Commission**

légaux ;

5° Le fait de sous-traiter l'exercice de l'activité mentionnée à l'article 4<sup>er</sup> ;

6° Le fait de recourir à une entreprise privée de protection des navires sans respecter les zones où ce recours est autorisé ainsi que le type de navire éligible définis par les dispositions réglementaires prises en application de l'article 48 ;

7° Le fait d'acquérir, détenir, transporter et mettre à disposition des armes et munitions sans respecter les dispositions réglementaires prises en application du premier alinéa de l'article 22 ;

8° Le fait d'importer, sur le territoire national, des armes et des munitions acquises dans un État non membre de l'Union européenne en méconnaissance des dispositions du deuxième alinéa de l'article 22 ;

9° Le fait de revendre dans un État non membre de l'Union européenne des armes et des munitions acquises sur le territoire national en méconnaissance des dispositions du deuxième alinéa de l'article 22 ;

10° Le fait d'exercer l'activité définie à l'article 4<sup>er</sup> depuis tout autre navire que celui que cette activité a pour but de protéger.

gestion d'une telle entreprise, en lieu et place de ses représentants légaux ;

« 5° Le fait pour l'entreprise contractant avec l'armateur de sous-traiter l'exercice de l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 ;

**amendements CD72 et CD163**

« 6° Le fait de recourir à une entreprise privée de protection des navires sans respecter les zones où ce recours est autorisé ainsi que le type de navire éligible définis par les dispositions réglementaires prises en application de l'article L. 5443-1 ;

**amendement CD72**

« 7° Le fait d'acquérir, détenir, transporter et mettre à disposition des armes et munitions sans respecter les dispositions réglementaires prises en application du premier alinéa de l'article L. 5443-5 ;

**amendement CD72**

« 8° Le fait d'importer, sur le territoire national, des armes et des munitions acquises dans un État non membre de l'Union européenne en méconnaissance des dispositions du second alinéa du même article L. 5443-5 ;

**amendement CD72**

« 9° Le fait de revendre dans un État non membre de l'Union européenne des armes et des munitions acquises sur le territoire national en méconnaissance des dispositions du même second alinéa ;

**amendement CD72**

« 10° Le fait d'exercer l'activité définie à l'article L. 5441-1 depuis tout autre navire que celui que cette activité a pour but de protéger. »

**amendement CD72**

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

Article 38

Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende le fait d'employer une personne non titulaire de la carte professionnelle mentionnée à l'article 42 en vue de la faire participer à l'activité mentionnée à l'article 4<sup>er</sup>.

Article 39

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende :

1° Le fait de conclure un contrat de travail en tant que ~~salarié~~ d'une entreprise privée de protection des navires en vue d'exercer l'activité définie à l'article 4<sup>er</sup>, sans être titulaire de la carte professionnelle mentionnée à l'article 42 ou lorsqu'une des conditions nécessaires à son obtention n'est plus remplie ;

2° Le fait de faire ~~obstacle aux contrôles prévus aux articles 31 à 34.~~

Article 40

Est puni de 3 750 € d'amende :

Article 38

Au même chapitre V, il est inséré un article L. 5445-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 5445-3. – Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende le fait d'employer une personne non titulaire de la carte professionnelle mentionnée à l'article L. 5442-11 en vue de la faire participer à l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1. »

**amendements CD45 et CD73**

Article 39

Au même chapitre V, il est inséré un article L. 5445-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 5445-4. – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende :

**amendement CD46**

« 1° Le fait de conclure un contrat de travail en tant qu'agent d'une entreprise privée de protection des navires en vue d'exercer l'activité définie à l'article L. 5441-1, sans être titulaire de la carte professionnelle mentionnée à l'article L. 5442-11 ou lorsqu'une des conditions nécessaires à son obtention n'est plus remplie ;

**amendements CD140 et CD74**

« 2° Le fait de faire obstacle aux contrôles prévus aux articles L. 5444-1 à L. 5444-4.

**amendement CD74**

Article 40

Au même chapitre V, il est inséré un article L. 5445-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 5445-5. – Est puni de 3 750 € d'amende :

**amendement CD47**

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

1° Le fait de ne pas ~~mentionner~~ dans la dénomination d'une entreprise privée de protection des navires, en méconnaissance des dispositions de l'article 7, son caractère de personne de droit privé ;

2° Le fait de ne pas reproduire sur un document ~~visé à l'article 9 les mentions prévues par cet article ou d'y faire état de la qualité d'ancien fonctionnaire de police ou d'ancien militaire que pourrait avoir l'un des dirigeants ou agents de l'entreprise ;~~

3° Le fait d'exercer ou de faire exercer à bord du navire protégé l'activité mentionnée à l'article 4<sup>er</sup> dans une tenue entraînant la confusion avec les tenues des forces de police, des forces armées ou de la douane françaises ;

5° Le fait de ne pas tenir les registres prévus à l'article 28 ;

6° Le fait, pour un armateur de navire battant pavillon français ayant recours aux services d'une entreprise privée de protection des navires, de ne pas en informer l'autorité de l'État compétente en méconnaissance du dernier alinéa de l'article 24 ;

7° Le fait, pour un capitaine de navire battant pavillon français embarquant ~~une entreprise privée de protection des navires, de ne pas en informer l'autorité de l'État compétente.~~

« 1° Le fait de ne pas faire ressortir dans la dénomination d'une entreprise privée de protection des navires, en méconnaissance de l'article L. 5442-6, son caractère de personne de droit privé ;

**amendements CD141 et CD75**

« 2° Le fait de ne pas reproduire sur un document mentionné à l'article L. 5442-8 les mentions prévues à ce même article ;

**amendements CD75 et CD83**

« 3° Le fait d'exercer ou de faire exercer à bord du navire protégé l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 dans une tenue entraînant la confusion avec les tenues des forces de police, des forces armées ou de la douane françaises ;

**amendement CD75**

« 4° Le fait de ne pas tenir les registres prévus à l'article L. 5443-10 ;

**amendement CD75**

« 5° Le fait, pour un armateur de navire battant pavillon français ayant recours aux services d'une entreprise privée de protection des navires, de ne pas en informer les autorités de l'État compétentes, en méconnaissance du dernier alinéa de l'article L. 5443-7 ;

**amendements CD75 et CD142**

« 6° Le fait, pour un capitaine de navire battant pavillon français embarquant ou débarquant des agents de protection, de ne pas en informer les autorités de l'État en violation de l'article L. 5443-8.

**amendements CD143 et CD150**

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

**TITRE VI  
OUTRE-MER**

**TITRE VI  
OUTRE-MER**

*Article 41 A (nouveau)*

Le livre VIII de la première partie du code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 1802-6 est complété par un 7° ainsi rédigé :

« 7° Les montants exprimés en euros sont applicables en Nouvelle-Calédonie, sous réserve de leur contre-valeur en monnaie locale. » ;

2° L'article L. 1802-7 est complété par un 7° ainsi rédigé :

« 7° Les montants exprimés en euros sont applicables en Polynésie française sous réserve de leur contre-valeur en monnaie locale. » ;

3° L'article L. 1802-8 est complété un 7° ainsi rédigé :

« 7° Les montants exprimés en euros sont applicables dans les îles Wallis et Futuna, sous réserve de leur contre-valeur en monnaie locale. »

**amendement CD144**

Article 41

~~I.— La présente loi est applicable sur l'ensemble du territoire de la République sous réserve des adaptations suivantes.~~

~~II.— Pour son application à Mayotte :~~

~~1° La référence au représentant de l'État dans le département est remplacée par la référence au représentant de l'État dans le département de Mayotte ;~~

Article 41

Le livre VII de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° Le chapitre IV du titre II est complété par un article L. 5724-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 5724-3. — Pour l'application du titre IV du livre IV à Mayotte, aux articles L. 5444-1 et L. 5444-3, les références : " aux articles L. 1221-13 et L. 1221-15 du code du travail " sont remplacées par la référence : " à l'article L. 620-3 du code du travail applicable à Mayotte " et les

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

~~2° Aux articles 31 et 33, les mots : « aux articles L. 1221-13 et L. 1221-15 du code du travail » sont remplacés par les mots : « à l'article L. 620-3 du code du travail applicable à Mayotte » et les mots : « aux articles L. 3171-3, L. 8113-4 et L. 8113-5 du même code » sont remplacés par les mots : « à l'article L. 610-8 du code du travail applicable à Mayotte ».~~

~~III. Pour son application à Saint-Barthélemy et à Saint-Pierre-et-Miquelon :~~

~~1° Les références au représentant de l'État dans le département sont remplacées par la référence au représentant de l'État dans la collectivité ;~~

~~2° Les mots : « ou un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » mentionnés au 2° de l'article 2 et au 7° de l'article 11, ainsi que les mots : « ou d'un d'État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » mentionnés au 1° de l'article 11 et à l'article 15 sont supprimés.~~

~~IV. Pour son application à Saint-Martin, la référence au représentant de l'État dans le département est remplacée par la référence au représentant de l'État dans la collectivité.~~

~~V. Pour son application en Polynésie française :~~

~~1° La référence au représentant de l'État dans le département est remplacée par la référence au haut-commissaire de la République en Polynésie française ;~~

~~2° La référence au tribunal de grande instance est remplacée par la référence au tribunal de première~~

références : " aux articles L. 3171-3, L. 8113-4 et L. 8113-5 du même code " sont remplacées par la référence : " à l'article L. 610-8 du code du travail applicable à Mayotte ". » :

2° Le chapitre IV du titre III est complété par un article L. 5734-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 5734-3. – Pour l'application à Saint-Barthélemy du titre IV du livre IV :

« 1° Au 2° de l'article L. 5442-1 et au 7° de l'article L. 5442-10, les mots : " ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen " sont supprimés ;

« 2° Au 1° de l'article L. 5442-10 et à l'article L. 5442-14, les mots : " ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen " sont supprimés. » ;

3° Le chapitre IV du titre V est complété par un article L. 5754-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 5754-2. – Pour l'application à Saint-Pierre-et-Miquelon du titre IV du livre IV :

« 1° Au 2° de l'article L. 5442-1 et au 7° de l'article L. 5442-10, les mots : " ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen " sont supprimés ;

« 2° Au 1° de l'article L. 5442-10 et à l'article L. 5442-14, les mots : " ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen " sont

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

instance ;

3° Les mots : « ou un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » mentionnés au 2° de l'article 2 et au 7° de l'article 11, ainsi que les mots : « ou d'un d'État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » mentionnés au 1° de l'article 11 et à l'article 15 sont supprimés ;

4° Aux articles 31 et 33, les mots : « prévu aux articles L. 1221-13 et L. 1221-15 du code du travail » sont remplacés par les mots : « conformément aux dispositions applicables localement » et les mots : « mentionnés aux articles L. 3171-3, L. 8113-4 et L. 8113-5 du même code » sont remplacés par les mots : « obligatoires aux termes des dispositions applicables localement » ;

5° À l'article 32, les mots : « conformément aux dispositions des articles 493 à 498 du code de procédure civile » sont remplacés par les mots : « conformément aux dispositions des articles 295 à 298 du code de procédure civile de Polynésie française » ;

6° Les montants exprimés en euros sont applicables en Polynésie française sous réserve de leur contre-valeur en monnaie locale.

VI. Pour son application en Nouvelle-Calédonie :

1° La référence au représentant de l'État dans le département est remplacée par la référence au haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie ;

2° La référence au tribunal de grande instance est remplacée par la référence au tribunal de première instance ;

3° Les mots : « ou un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » mentionnés au 2° de l'article 2 et au 7° de

supprimés. » ;

4° Le chapitre IV du titre VI est complété par un article L. 5764-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 5764-2. – Le titre IV du livre IV est applicable en Nouvelle-Calédonie, sous réserve des adaptations suivantes :

« 1° Au 2° de l'article L. 5442-1 et au 7° de l'article L. 5442-10, les mots : " ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen " sont supprimés ;

« 2° Au 1° de l'article L. 5442-10 et à l'article L. 5442-14, les mots : " ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen " sont supprimés. » ;

5° Le chapitre IV du titre VII est complété par un article L. 5774-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 5774-2. – Le titre IV du livre IV est applicable en Polynésie française, sous réserve des adaptations suivantes :

« 1° Au 2° de l'article L. 5442-1 et au 7° de l'article L. 5442-10, les mots : " ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen " sont supprimés ;

« 2° Au 1° de l'article L. 5442-10 et à l'article L. 5442-14, les mots : " ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen " sont

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

~~L'article 11, ainsi que les mots : « ou d'un d'État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » mentionnés au 1° de l'article 11 et à l'article 15 sont supprimés ;~~

~~4° Aux articles 31 et 33, les mots : « prévu aux articles L. 1221-13 et L. 1221-15 du code du travail » sont remplacés par les mots : « conformément aux dispositions applicables localement » et les mots : « mentionnés aux articles L. 3171-3, L. 8113-4 et L. 8113-5 du même code » sont remplacés par les mots : « obligatoires aux termes des dispositions applicables localement » ;~~

~~5° À l'article 32, les mots : « conformément aux dispositions des articles 493 à 498 du code de procédure civile » sont remplacés par les mots : « conformément aux dispositions des articles 493 à 498 du code de procédure civile de la Nouvelle-Calédonie » ;~~

~~6° Les montants exprimés en euros sont applicables en Nouvelle-Calédonie sous réserve de leur contre-valeur en monnaie locale.~~

~~VII. Pour son application aux îles Wallis et Futuna :~~

~~1° La référence au représentant de l'État dans le département est remplacée par la référence à l'administrateur supérieur des îles Wallis et Futuna ;~~

~~2° La référence au tribunal de grande instance est remplacée par la référence au tribunal de première instance ;~~

supprimés ;

« 3° Aux articles L. 5444-1 et L. 5444-3, les mots : " prévu aux articles L. 1221-13 et L. 1221-15 du code du travail " sont remplacés par les mots : " conformément aux dispositions applicables localement " et les mots : " mentionnés aux articles L. 3171-3, L. 8113-4 et L. 8113-5 du même code " sont remplacés par les mots : " obligatoires aux termes des dispositions applicables localement ". » ;

6° Le chapitre IV du titre VIII est complété par un article L. 5784-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 5784-2. – Le titre IV du livre IV est applicable à Wallis-et-Futuna, sous réserve des adaptations suivantes :

« 1° Au 2° de l'article L. 5442-1 et au 7° de l'article L. 5442-10, les mots : " ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen " sont supprimés ;

« 2° Au 1° de l'article L. 5442-10 et à l'article L. 5442-14, les mots : " ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen " sont supprimés ;

« 3° Aux articles L. 5444-1 et L. 5444-3, les mots : " prévu aux articles L. 1221-13 et L. 1221-15 du code du travail " sont remplacés par les mots : " conformément aux dispositions applicables localement " et les mots : " mentionnés aux articles L. 3171-3, L. 8113-4 et L. 8113-5 du même code " sont remplacés par les mots : " obligatoires aux termes des dispositions applicables localement ". » ;

Dispositions en vigueur

Texte du projet de loi

Texte adopté par la Commission

~~3° Les mots : « ou un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » mentionnés au 2° de l'article 2 et au 7° de l'article 11, ainsi que les mots : « ou d'un d'État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » mentionnés au 1° de l'article 11 et à l'article 15 sont supprimés ;~~

~~4° Aux articles 31 et 33, les mots : « prévu aux articles L. 1221-13 et L. 1221-15 du code du travail » sont remplacés par les mots : « conformément aux dispositions applicables localement » et les mots : « mentionnés aux articles L. 3171-3, L. 8113-4 et L. 8113-5 du même code » sont remplacés par les mots : « obligatoires aux termes des dispositions applicables localement » ;~~

~~5° Les montants exprimés en euros sont applicables dans les îles Wallis et Futuna sous réserve de leur contre-valeur en monnaie locale.~~

~~VIII. Pour son application aux Terres australes et antaretiques françaises, les mots : « ou un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » mentionnés au 2° de l'article 2 et au 7° de l'article 11, ainsi que les mots : « ou d'un d'État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » mentionnés au 1° de l'article 11 et à l'article 15 sont supprimés.~~

~~7° Le chapitre IV du titre IX est complété par un article L. 5794-2 ainsi rédigé :~~

~~« Art. L. 5794-2. – Le titre IV du livre IV est applicable aux Terres australes et antarctiques françaises, sous réserve des adaptations suivantes :~~

~~« 1° Au 2° de l'article L. 5442-1 et au 7° de l'article L. 5442-10, les mots : " ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen " sont supprimés ;~~

~~« 2° Au 1° de l'article L. 5442-10 et à l'article L. 5442-14, les mots : " ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen " sont supprimés. »~~

**amendement CD76**



## AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION

Les amendements déposés en Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire sont consultables sur [le site internet](#) de l'Assemblée nationale. <sup>(1)</sup>

---

(1) [http://www2.assemblee-nationale.fr/recherche/amendements#listeResultats=tru&idDossierLegislatif=32156&idExamen=3439&numAmend=&idAuteur=&idArticle=&idAlinea=&sort=&dateDebut=&dateFin=&periodeParlementaire=&texteRecherche=&zoneRecherche=tout&nbres=10&format=html&regleTri=ordre\\_texte&ordreTri=croissant&start=1](http://www2.assemblee-nationale.fr/recherche/amendements#listeResultats=tru&idDossierLegislatif=32156&idExamen=3439&numAmend=&idAuteur=&idArticle=&idAlinea=&sort=&dateDebut=&dateFin=&periodeParlementaire=&texteRecherche=&zoneRecherche=tout&nbres=10&format=html&regleTri=ordre_texte&ordreTri=croissant&start=1)



## LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

### ÉTAT & ADMINISTRATION

#### **Ministère délégué aux transports, à la mer et à la pêche**

- M. Raphaël Chambon, directeur adjoint du cabinet
- M. François Lambert, conseiller mer, outre-mer, ports et affaires réservées
- Mme Nancy Canoves Fuster, conseillère technique en charge des relations avec le Parlement et les élus

#### **Ministère des affaires étrangères**

- Mme Véronique Roger-Lacan, ambassadeur représentant spécial pour la lutte contre la piraterie maritime

#### **Direction des Affaires Maritimes**

- M. Hervé Brulé, adjoint à la directrice des affaires maritimes
- Mme Laurène Niamba, chargée d'études juridiques
- M. Vincent Denamur, adjoint au sous-directeur des gens de mer et de l'enseignement maritime

#### **Marine nationale**

- Contre-Amiral Frédéric Jubelin, sous-chef opérations à l'état-major de la marine
- Commissaire en chef Sébastien Maveyraud, chef du bureau droit de la mer et événements de mer

#### **Secrétariat général de la mer**

- M. Michel Aymeric, secrétaire général de la mer
- M. Barnabé Watin-Augouard, chargé de mission sûreté maritime

#### **Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS)**

- M. Alain Bauer, président
- Préfet Jean-Yves Latournerie, directeur

### ENTREPRISES

#### **Armateurs de France**

- M. Éric Banel, délégué général
- Mme Cécile Bellord, adjoint au délégué général
- M. Peter Raes, président de la compagnie Sea Tankers

- M. François Luigi, responsable juridique Sea Tankers
- M. Eric de Geyer, responsable opérations de Maersk Tankers France
- M. Dominique Balmitgere, directeur sécurité, sûreté et environnement de CMA-CGM
- M. Jean-François Tallec, conseiller institutionnel pour la politique maritime de CMA-CGM

### **Triskel Consulting**

- M. Massimo Cauci, président directeur général du groupe
- M. Raphaël Chaveneau, directeur fondateur

### **Geos**

- M. Jean-Louis Leopold, directeur
- M. Philippe Giannuzzi, adjoint au directeur sûreté maritime

### **Securymind**

- M. Pierre Martinez, directeur adjoint

### **Prorisk**

- M. Thierry Houette, président

### **Gallice Security**

- M. Stéphane Papillon, responsable du secteur maritime
- Mme Isabelle Tresson, assistante

## **SYNDICATS**

### **Fédération de l'équipement, de l'environnement, des transports et des services (FO) - Syndicat de la Marine Marchande**

- M. Laurent Le Floch, secrétaire fédéral en charge de la mer

### **UFM CFDT**

- M. Joël Jouault, secrétaire national

### **Fédération CGT des officiers de la marine marchande**

- M. Rolf Monloup

### **Syndicat national des cadres navigants de la marine marchande – CGC**

- M. Michel Vernier, commandant de navires

## **PERSONNALITÉS QUALIFIÉES**

- **M. Franck Boulot**, auteur de *Mercenaires et sociétés militaires privées : l'Histoire est un éternel recommencement*