

A S S E M B L É E   N A T I O N A L E

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

# Compte rendu

## Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Examen, ouvert à la presse, du projet de loi relatif aux  
activités privées de protection des navires (n° 1674)  
(*M. Arnaud Leroy, rapporteur*) ..... 2

Mardi

8 avril 2014

Séance de 21 heures

Compte rendu n° 48

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

**Présidence de  
M. Jean-Paul  
Chanteguet**  
*Président*



La Commission 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 convoi 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 ?

## **TITRE PREMIER 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*

**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 soumetts 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 Ier **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*

*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*

*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*

*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

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

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**

*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**

*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**

*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**

*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**

*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*

*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*

*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**.*

**Article 13 (article L. 5442-12 [nouveau] du code des transports) : Procédures de délivrance des agréments, autorisations et cartes professionnelles**

*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

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

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

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

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 premier  
**Champ d'action**

*Article 18 (article L. 5443-1 [nouveau] du code des transports) : Zones d'exercice de l'activité de protection des navires*

*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*

*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**

*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**

*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**

*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**

*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**

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

*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**

*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**

*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*

*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*

*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*

*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 premier  
**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*

*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*

*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**

*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**

*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*

*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*

*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*

*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**

*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**

*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

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 VI OUTRE-MER

**Article additionnel avant l'article 41 : Article 41 A (articles L. 1802-6, L. 1802-7 et L. 1802-8 [nouveaux] du code des transports)**

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

*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.*



## **Membres présents ou excusés**

### **Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire**

Réunion du mardi 8 avril 2014 à 21 heures

*Présents.* - M. Philippe Bies, M. Christophe Bouillon, M. Jean-Louis Bricout, M. Yann Capet, M. Patrice Carvalho, M. Jean-Yves Caullet, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Guillaume Chevrollier, Mme Florence Delaunay, M. Philippe Duron, M. Yannick Favennec, M. Laurent Furst, M. François-Michel Lambert, Mme Viviane Le Dissez, M. Arnaud Leroy, Mme Catherine Quéré, Mme Marie-Line Reynaud, M. Martial Saddier, M. Gilbert Sauvan, M. Jean-Marie Sermier, Mme Suzanne Tallard

*Excusés.* - M. Denis Baupin, Mme Chantal Berthelot, Mme Françoise Dubois, M. Claude de Ganay, M. Christian Jacob, Mme Martine Lignières-Cassou, M. Napole Polutélé, M. Gilles Savary, M. Gabriel Serville