



N° 1833

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 26 février 2014.

## AVIS

FAIT

AU NOM DE COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LA  
LÉGISLATION ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE LA RÉPUBLIQUE SUR  
LE PROJET DE LOI (n° 1674) *relatif aux activités privées de protection des navires,*

PAR Mme ANNE-YVONNE LE DAIN,  
Députée

---



## SOMMAIRE

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	7
<b>I. LA NÉCESSITÉ D'AUTORISER L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES</b> .....	8
<b>A. LA PIRATERIE MARITIME EST UNE MENACE MAJEURE POUR LES NAVIRES FRANÇAIS</b> .....	8
<b>B. LA PROTECTION ASSURÉE PAR LA MARINE NATIONALE NE CONCERNE QU'UNE MINORITÉ DE NAVIRES</b> .....	9
1. La sécurisation de zones à risque .....	9
2. Les équipes de protection embarquées .....	9
<b>C. LA PROTECTION PRIVÉE DES NAVIRES REPRÉSENTE UN ENJEU ÉCONOMIQUE SUBSTANTIEL</b> .....	10
<b>II. LES RÈGLES APPLICABLES À L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES</b> .....	11
<b>A. L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES CONTRE LES MENACES EXTÉRIEURES</b> .....	11
<b>B. UNE ACTIVITÉ DONT L'EXERCICE SERA ENCADRÉ</b> .....	12
1. Les règles applicables aux dirigeants et aux employés .....	12
2. Les règles applicables aux armes .....	12
3. L'encadrement de l'usage de la force .....	13
<b>C. UNE ACTIVITÉ QUI FERA L'OBJET DE CONTRÔLES RIGOUREUX</b> .....	14
1. Les contrôles à terre .....	14
2. Les contrôles en mer .....	15
<b>DISCUSSION GÉNÉRALE</b> .....	17

<b>EXAMEN DES ARTICLES</b> .....	23
<b>TITRE PREMIER : DISPOSITIONS GÉNÉRALES</b> .....	23
<i>Article premier</i> : Définition de l'activité de protection des navires français contre les menaces extérieures.....	23
<b>TITRE II : CONDITIONS D'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES</b> .....	24
Chapitre premier – Personnes morales .....	24
<i>Article 2</i> : Exercice de l'activité de protection des navires par les seules personnes morales .....	24
<i>Article 3</i> : Délivrance de l'autorisation d'exercice de l'activité.....	26
<i>Article 4</i> : Autorisation d'exercice distincte pour chaque établissement .....	27
<i>Article 5</i> : Refus d'autorisation en cas de risque de trouble à l'ordre public .....	28
<i>Article 6</i> : Conditions à remplir pour l'obtention de l'autorisation d'exercer .....	28
<i>Article 7</i> : Dénomination des personnes morales.....	29
<i>Article 8</i> : Portée de l'autorisation d'exercer.....	30
<i>Article 9</i> : Encadrement du contenu des documents contractuels ou publicitaires.....	30
<i>Article 10</i> : Exercice exclusif de l'activité de protection des navires .....	31
Chapitre II – Personnes physiques .....	33
<i>Section 1 : Dirigeants ou gérants des entreprises privées de protection des navires...</i>	33
<i>Article 11</i> : Conditions à remplir pour les dirigeants ou gérants des entreprises privées de protection des navires .....	33
<i>Section 2 : Agents employés par les entreprises privées de protection des navires .....</i>	36
<i>Article 12</i> : Conditions à remplir par les employés des entreprises privées de protection des navires .....	36
Chapitre III – Dispositions communes .....	37
<i>Article 13</i> : Procédures de délivrance des agréments, autorisations et cartes professionnelles.....	37
<i>Article 14</i> : Modalité de dépôt des demandes d'autorisation, d'agrément ou de carte professionnelle .....	38
<i>Article 15</i> : Modalité de délivrance des demandes d'autorisation, d'agrément ou de carte professionnelle pour les entreprises établies dans un autre État européen .....	38
<i>Article 16</i> : Retrait ou suspension de l'autorisation, de l'agrément ou de la carte professionnelle .....	39
<i>Article 17</i> : Recours administratif préalable obligatoire avant tout recours contentieux.....	39

<b>TITRE III : MODALITÉS D'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES</b> .....	40
Chapitre premier – Champ d'action.....	40
<i>Article 18</i> : Zones d'exercice de l'activité de protection des navires .....	40
Chapitre II – Nombre, tenue et armement des agents .....	41
<i>Article 19</i> : Nombre minimum d'agents embarqués à bord d'un navire.....	41
<i>Article 20</i> : Tenue des agents.....	42
<i>Article 21</i> : Encadrement de l'emploi de la force .....	42
<i>Article 22</i> : Acquisition, détention et transports des armes et munitions.....	44
<i>Article 23</i> : Embarquement, stockage et remise aux agents des armes.....	46
Chapitre III – Droits et obligations .....	46
<i>Article 24</i> : Obligations pesant sur l'armateur.....	46
<i>Article 25</i> : Interdiction de la sous-traitance de l'activité de protection des navires .....	47
<i>Article 25 bis (nouveau)</i> : Installation d'une caméra sur le navire protégé.....	47
<i>Article 26</i> : Obligations du capitaine du navire .....	49
<i>Article 27</i> : Obligations des agents présents à bord des navires.....	49
<i>Article 28</i> : Registre d'activité.....	50
<i>Article 29</i> : Mentions relatives à l'activité de l'équipe de protection dans le livre de bord..	50
<i>Article 30</i> : Rapports en cas d'incidents.....	51
<b>TITRE IV : CONTRÔLE ADMINISTRATIF DE L'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES ET CONSTATATION DES INFRACTIONS EN MER</b> .....	52
Chapitre premier – Contrôle administratif sur le territoire national.....	52
<i>Article 31</i> : Contrôles effectués auprès des entreprises de protection des navires par la police ou la gendarmerie nationales.....	52
<i>Article 32</i> : Contrôles effectués par les agents du Conseil national des activités privées de sécurité.....	52
<i>Article 33</i> : Prérogatives des agents du Conseil national des activités privées de sécurité...	53
Chapitre II – Contrôle administratif à bord des navires .....	54
<i>Article 34</i> : Modalités de réalisation des contrôles en mer.....	54
Chapitre III – Constatation des infractions à bord des navires.....	55
<i>Article 35</i> : Modalités de constatation des infractions à bord des navires .....	55

<b>TITRE V : SANCTIONS DISCIPLINAIRES ET PÉNALES</b> .....	56
<i>Article 36</i> : Sanctions disciplinaires prononcées par le Conseil national des activités privées de sécurité.....	56
<i>Article 37</i> : Sanctions pénales applicables pour plusieurs infractions à la présente loi .....	57
<i>Article 38</i> : Sanction, pour l’employeur, du défaut de carte professionnelle .....	58
<i>Article 39</i> : Sanction des obstacles aux contrôles et, pour le salarié, du défaut de carte professionnelle .....	58
<i>Article 40</i> : Amende applicable en cas d’infraction à plusieurs dispositions de la présente loi.....	59
<b>TITRE VI : OUTRE-MER</b> .....	60
<i>Article 41</i> : Application de la loi outre-mer.....	60
<b>LISTE DES PERSONNES ENTENDUES PAR LA RAPPORTEURE POUR AVIS</b> .....	61

Mesdames, Messieurs,

La commission des Lois s'est saisie, pour avis, du projet de loi relatif aux activités privées de protection des navires que le Gouvernement a déposé le 3 janvier 2014.

La piraterie maritime constitue 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 par le Bureau maritime international (BMI).

Afin d'assurer la protection des navires civils battant pavillon français, l'État peut mettre à disposition des exploitants de navires exposés à un risque de piraterie, des équipes de protection embarquées de la marine nationale, dans des conditions strictement encadrées par le Premier ministre. Dans les faits, l'État répond favorablement à seulement 70 % des 25 à 35 demandes annuelles de protection, compte tenu des règles actuelles.

Or, au vu des menaces de piraterie, le besoin de protection s'accroît pour nos navires et il convient que notre législation puisse permettre d'assurer une protection de ceux-ci par des entreprises privées. À cet égard, la législation de nombreux pays, notamment européens, le permet déjà et il importe que notre pays puisse se doter d'entreprises de qualité dans ce secteur, aujourd'hui largement dominé par les pays anglo-saxons, ce qui permettra à ces entreprises françaises d'assurer aussi la protection de navires battant pavillon étranger, voire inciter les propriétaires à rapatrier sous pavillon français des navires actuellement affrétés par des entreprises françaises sous pavillon étranger (40 % environ).

Le projet de loi se propose de définir et d'encadrer strictement cette nouvelle activité. Il s'inspire largement des dispositions relatives aux « activités privées de sécurité », figurant au livre VI du code de la sécurité intérieure.

\*

\* \*

## **I. LA NÉCESSITÉ D'AUTORISER L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES**

### **A. LA PIRATERIE MARITIME EST UNE MENACE MAJEURE POUR LES NAVIRES FRANÇAIS**

Les menaces sur le trafic maritime mondial se concentrent dans des généralement situées à proximité de passages étroits<sup>(1)</sup>, dans le nord-ouest de l'Océan indien – à proximité de l'Afrique de l'est, du golfe d'Aden et de la Mer rouge – et, à l'est, vers l'Inde et les Îles de la Sonde, ainsi que, par ailleurs, dans le golfe de Guinée.

Dans le nord-ouest de l'océan Indien, les attaques observées ont pour objectif de capturer des navires et des équipages afin d'obtenir le versement de rançons. Le phénomène est cependant en net recul puisque 8 attaques ont été enregistrées en 2013 contre 116 en 2011 et qu'aucun navire n'a été capturé depuis le milieu de l'année 2012.

Ces chiffres ne doivent pas laisser penser que la piraterie est un phénomène en régression. En effet, le nombre d'attaques est un indicateur imparfait pour mesurer l'ampleur de la piraterie maritime ; les équipages ne font pas toujours état des attaques qu'ils ont pu mettre en échec ou qui ont pu être découragées par des mesures préventives.

Dans le golfe de Guinée, les attaques observées peuvent être plus violentes. Elles visent surtout à extorquer des produits ou des biens transportés à bord (hydrocarbures, objets de valeur, etc.) afin de les revendre. Il s'agit souvent d'attaques de navires au mouillage dans les ports ou navigant à proximité des côtes, dans la mer territoriale des États riverains mais la menace tend aujourd'hui à s'étendre vers le large.

Dans ces deux zones, si l'ensemble du trafic français est susceptible d'être attaqué, les navires vulnérables sont essentiellement les bâtiments lents et dont le franc-bord<sup>(2)</sup> est faible (permettant ainsi aux assaillants d'accéder plus facilement sur le pont des navires) 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 off-shore. Les navires de croisière et les voiliers sont également directement menacés.

---

(1) À proximité du canal de Panama (Panama), du canal de Suez (Égypte), du détroit de Bab el Mandeb (entre le Yémen et Djibouti) et le détroit de Malacca (Indonésie, Malaisie, Singapour).

(2) Le franc-bord d'un navire est la distance verticale entre la ligne de flottaison et le pont principal.



## **B. LA PROTECTION ASSURÉE PAR LA MARINE NATIONALE NE CONCERNE QU'UNE MINORITÉ DE NAVIRES**

De nombreuses initiatives ont été engagées au niveau international et européen pour lutter contre la piraterie. La France y prend une large part.

L'action de l'État prend deux formes : une protection militaire de zones de piraterie et la possibilité d'embarquer des équipes militaires de protection à bord de certains navires français.

### **1. La sécurisation de zones à risque**

La France participe notamment à l'opération navale « Atalante » initiée par l'Union européenne en 2008 dans le Golfe d'Aden et au large des côtes somaliennes ainsi qu'à la force multinationale « 151 », sous l'égide de l'OTAN.

En outre, depuis 2012, l'opération « Atalante » est complétée par une autre mission de l'Union européenne « EUCAP-Nestor »<sup>(1)</sup>, qui vise à développer les capacités de surveillance des États de la région et accompagner le développement des systèmes judiciaires locaux pour réprimer l'insécurité en mer. La France s'est largement investie dans ce dispositif européen.

### **2. Les équipes de protection embarquées**

Afin d'assurer la protection des navires battant pavillon français ou d'intérêt français, un arrêté du Premier ministre du 22 mars 2007<sup>(2)</sup> prévoit que le ministère de la Défense – en pratique, la marine nationale – peut mettre à la disposition des propriétaires ou exploitants de navires exposés à un risque de piraterie des équipes de protection embarquées.

Leur cadre d'emploi est fixé par le Premier ministre. Plusieurs critères d'attribution sont pris en compte : la nationalité du pavillon, la présence de citoyens français à bord, la nature de la cargaison, la nature de l'activité du navire, etc.

La demande de mise en place d'une équipe militaire de protection embarquée (EPE) est effectuée par l'armateur auprès du Premier ministre. La mise en place d'une EPE est précédée par la signature d'une convention entre l'État et l'armateur : une convention est normalement signée pour chaque déploiement, mais des conventions annuelles sont établies avec les armateurs des thoniers-

---

(1) Cette mission est actuellement régie par la décision 2013/660/PESC du Conseil du 15 novembre 2013 modifiant la décision 2012/389/PESC relative à la mission de l'Union européenne visant au renforcement des capacités maritimes régionales dans la Corne de l'Afrique (EUCAP NESTOR).

(2) Arrêté du 22 mars 2007 établissant la liste des missions en mer incombant à l'État dans les zones maritimes de la Manche-mer du Nord, de l'Atlantique, de la Méditerranée, des Antilles, de Guyane, du sud de l'océan Indien et dans les eaux bordant les Terres australes et antarctiques françaises, publié au Journal officiel du 24 mars 2007.

senneurs dans le cadre du déploiement permanent des équipes de protection basées aux Seychelles.

Les 26 unités <sup>(1)</sup> concernées assurent une protection des navires français dans les zones à risque, principalement dans le bassin somalien, le golfe d'Aden et le golfe de Guinée. En raison des moyens et des effectifs limités dont elle dispose, la marine nationale ne peut répondre qu'à 70 % des 25 à 35 demandes reçues chaque année. Les refus sont principalement motivés par une incompatibilité des délais nécessaires aux démarches diplomatiques et au déploiement des équipes de protection embarquées, et aux critères d'éligibilité définis par le Premier ministre.

Les dépenses de l'État font l'objet d'un remboursement, prévu par le décret n° 86-366 du 11 mars 1986 relatif à la rémunération de certains services rendus par le ministère de la Défense. L'armateur prend ainsi en charge la totalité des dépenses supplémentaires entraînées par le déploiement de l'équipe de protection embarquée : transport de l'équipe et du matériel, hébergement et alimentation, suppléments de rémunération.

### **C. LA PROTECTION PRIVÉE DES NAVIRES REPRÉSENTE UN ENJEU ÉCONOMIQUE SUBSTANTIEL**

Selon les informations fournies par le Gouvernement, pour les armateurs il est indifférent que le taux de réponse favorable du Premier ministre pour la mise en place d'une équipe de protection soit amélioré. En effet, dès lors qu'il demeure un aléa quant à l'attribution d'une équipe, ce dernier peut être jugé comme commercialement inacceptable pour le client ou son assureur.

Les compagnies maritimes françaises perdent aujourd'hui des marchés, faute de pouvoir garantir *systématiquement* la protection des navires, des équipages et de leurs cargaisons.

Cette question revêt un enjeu économique majeur. En effet, au sein de l'Union européenne, le recours à des équipes privées de protection est autorisé en Allemagne, en Belgique, à Chypre, au Danemark, en Grèce, en Espagne, en Italie, en Pologne, en Suède et au Royaume-Uni.

Il existe donc un risque non négligeable de « dépavillonnement » de navires français pour qu'ils puissent battre un autre pavillon afin de bénéficier d'une telle protection. En outre, les acteurs majeurs de la protection privée des navires sont aujourd'hui britanniques, américains, sud-africains ou encore israéliens. Il paraît donc judicieux que des sociétés françaises puissent intervenir sur ce marché.

Dans l'étude d'impact jointe au projet de loi, le Gouvernement estime que le nombre de personnels nécessaire à la sécurisation des navires battant pavillon

---

(1) 152 militaires participent à ces missions.

français vulnérables à la menace pirate sur l'ensemble des zones concernées serait de 400 à 500 personnes.

Le chiffre d'affaires prévisionnel de cette nouvelle activité serait d'environ 12 millions d'euros pour la protection des seuls navires battant actuellement pavillon français. Cependant, ces entreprises françaises pourraient aussi bénéficier de contrats dans d'autres États, sous réserve de respecter leur législation.

## **II. LES RÈGLES APPLICABLES À L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES**

Le projet de loi propose d'autoriser l'activité privée de protection des navires contre les menaces extérieures tout en prévoyant son encadrement strict, assortis de contrôles rigoureux et de sanctions pénales particulièrement dissuasives, prévues aux articles 37 à 40 du présent projet de loi.

### **A. L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES CONTRE LES MENACES EXTÉRIEURES**

L'**article premier** du présent projet de loi définit et encadre « *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 d'agents de protection privés à bord des navires battant pavillon français lorsqu'ils doivent transiter par des zones de navigation à haut risque de piraterie.

Cette nouvelle activité fait l'objet d'un cadre précisément défini :

— cette activité n'a vocation à régir que 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 ; sont donc exclues du champ d'application du présent projet de loi les opérations conduites par les équipes de protection embarquées de la marine nationale ;

— sont mentionnées les « *menaces extérieures* », et non pas la seule piraterie : les activités de protection des navires couvriront dès lors la protection contre les bandes armées agissant à des fins non lucratives, notamment terroristes ;

— l'activité s'exercera uniquement à bord du navire qu'elle a pour but de protéger ; le projet de loi entend ainsi exclure le recours à une protection prenant la forme d'une « escorte » d'un bâtiment français, jugée moins efficace et source de confusion avec les bâtiments officiellement en charge de la police en mer ;

— l'exercice de l'activité sera réservé à des zones définies par décret en raison des menaces encourues et ne se situant qu'au-delà de la mer territoriale des

États selon l'**article 18** du projet de loi qui entend ainsi limiter son recours au strict nécessaire.

## **B. UNE ACTIVITÉ DONT L'EXERCICE SERA ENCADRÉ**

Le projet de loi encadre strictement la nouvelle activité privée de protection des navires contre les menaces extérieures. Les entreprises concernées, dont ce sera l'activité exclusive, devront obtenir une autorisation pour exercer. Cette activité ne pourra pas faire l'objet de sous-traitance.

Les agents des entreprises de protection seront des « gens de mer » au sens du livre V du code des transports <sup>(1)</sup>.

### **1. Les règles applicables aux dirigeants et aux employés**

Les dirigeants, gérants ou associés d'une entreprise privée de protection doivent recevoir un agrément délivré par le Conseil nationale des activités privées de sécurité (CNAPS). Ils devront être de nationalité française ou d'une nationalité d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen. L'**article 11** énumère ainsi les conditions que doivent satisfaire les personnes souhaitant obtenir cet agrément – notamment l'absence de condamnation criminelle ou correctionnelle au bulletin n° 2 du casier judiciaire – et prévoit la possibilité pour le représentant de l'État dans le département du siège de l'entreprise de retirer l'agrément en cas de nécessité tenant à l'ordre public.

Les agents des entreprises privées de protection des navires devront obtenir une carte professionnelle, délivrée également par le CNAPS. Les conditions, prévues à l'**article 12**, sont rigoureusement les mêmes que celles applicables aux dirigeants de ces mêmes entreprises, à l'exception de la condition de nationalité. C'est ainsi qu'une entreprise exerçant l'activité de protection des navires pourra employer des agents de toutes nationalités.

### **2. Les règles applicables aux armes**

L'**article 22** du projet de loi permet aux entreprises exerçant l'activité de protection des navires d'acquérir, de détenir, de transporter et de mettre à disposition de leurs agents, pour les besoins de leurs activités, des armes et des munitions.

Les conditions d'acquisition, de détention, de transport et de mise à disposition de ces armes et munitions seront définies par décret en Conseil d'État. Pour autant, le présent article propose de fixer deux limites législatives. D'une part, ces entreprises ne pourront importer sur le territoire national des armes et des

---

(1) Aux termes de l'article L. 5511-1 du code des transports, est considérée comme tel « tout marin ou toute autre personne exerçant, à bord d'un navire, une activité professionnelle liée à son exploitation ».

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 dans le même but, ces entreprises ne pourront pas non plus revendre dans un État non membre de l'Union européenne des armes et munitions acquises sur le territoire national.

### 3. L'encadrement de l'usage de la force

L'usage de la force est également strictement limité. L'**article 21** du projet de loi précise 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, c'est-à-dire en cas de légitime défense (articles L. 122-5 et L. 122-6 du code pénal) ou de nécessité (article L. 122-7 du même code).

- Le rôle du capitaine du navire

Votre rapporteure pour avis s'est tout d'abord interrogée sur le rôle du capitaine du navire à l'égard de l'équipe de protection privée.

En effet, en application de l'article L. 5531-1 du code des transports, 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* ». Ce même article prévoit que, « *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* ».

Au titre de cette autorité le capitaine peut donc, à tout moment, donner tant aux agents des entreprises privées de protection embarqués qu'aux membres de l'équipage, toutes instructions relatives à la conduite à tenir en cas de menace extérieure.

Par ailleurs, l'autorité du capitaine trouve, dans le projet de loi même, une limite. En effet, le second alinéa de l'**article 27** du projet de loi 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 » doit s'entendre au sens de l'article premier 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* ». C'est donc seulement pour assurer cette mission, à l'exclusion de toute autre, que le capitaine peut demander aux agents concernés de lui « *prêter main-forte* ».

- Un emploi de la force conditionné par la légitime défense ou l'état de nécessité

Les faits justificatifs que constituent la légitime défense et l'état de nécessité ne peuvent être invoqués que lorsque l'acte pénalement répréhensible était à la fois **nécessaire et proportionné**. Il convient de souligner que l'appréciation de l'existence d'une situation de légitime défense ou d'un état de nécessité est **éminemment personnelle**. Elle sera appréciée, en cas d'usage de la force, du point de vue de l'équipe de protection qui aura fait feu.

En tout état de cause, le capitaine ne pourrait donner aux agents de protection des instructions les conduisant à faire usage de la force en dehors des cas prévus par ces articles.

S'il le faisait, il ne pourrait, en aucun cas, exonérer de responsabilité pénale l'auteur du tir. C'est ainsi que dans le cas où des atteintes volontaires à la vie ou à l'intégrité d'une personne, non justifiées par la légitime défense, résulteraient directement d'un ordre donné par le capitaine, celui-ci pourrait être regardé comme complice de l'infraction, en application de l'article 121-7 du code pénal <sup>(1)</sup>.

Il paraît donc difficile, en principe comme en pratique, d'envisager que le capitaine puisse substituer son appréciation à celle des agents de protection quant à l'existence d'une situation de légitime défense.

Concrètement, si le capitaine du navire devait donner un ordre que l'agent de l'équipe de protection considérerait comme n'entrant pas dans le cadre de la légitime défense ou de l'état de nécessité – que cet ordre soit d'employer la force, ou au contraire de ne pas l'employer – l'agent serait fondé à pas appliquer cet ordre puisque c'est sa responsabilité pénale qui sera, au premier chef, mise en cause.

## C. UNE ACTIVITÉ QUI FERA L'OBJET DE CONTRÔLES RIGoureux

### 1. Les contrôles à terre

Le projet de loi prévoit deux types de contrôles à terre : les uns effectués par la police et la gendarmerie nationales et les autres effectués par les agents du CNAPS.

L'**article 31** du projet de loi prévoit que les commissaires et officiers de police et les officiers et sous-officiers de la gendarmerie nationale peuvent effectuer des contrôles au siège des entreprises de protection des navires. Ces

---

(1) « Est complice d'un crime ou d'un délit la personne qui sciemment, par aide ou assistance, en a facilité la préparation ou la consommation.

« Est également complice la personne qui par don, promesse, menace, ordre, abus d'autorité ou de pouvoir aura provoqué à une infraction ou donné des instructions pour la commettre. »

contrôles ont pour but de vérifier le respect des obligations s'imposant, en application du titre II du présent projet de loi – aux entreprises exerçant l'activité de protection des navires.

Les **articles 32 et 33** permettent aux agents du CNAPS de procéder à des contrôles sur les entreprises de protection des navires. 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 en présence de l'occupant des lieux ou de son représentant. En cas de refus du responsable des lieux, la visite ne peut intervenir qu'avec l'autorisation du juge des libertés et de la détention.

## **2. Les contrôles en mer**

Le projet de loi prévoit aussi des contrôles spécifiques en mer, dans le but de vérifier le respect des dispositions du présent projet de loi.

L'**article 34** du projet de loi prévoit les modalités de réalisation des contrôles en mer par les fonctionnaires ou militaires des administrations des affaires maritimes, des administrations en charge de la surveillance maritime (notamment la marine nationale ou la gendarmerie maritime) et des douanes. Ces contrôles peuvent porter sur la vérification des cartes professionnelles des agents présents à bord ainsi que les documents d'identité de toute autre personne. Ils peuvent aussi porter sur tous les documents de bord. Il peut être procédé à la visite des ponts et locaux des différentes zones du navire et notamment des lieux de stockage des armes et munitions.

\*

\* \*





## DISCUSSION GÉNÉRALE

*Lors de sa réunion du mercredi 26 février 2014, la Commission examine pour avis, sur le rapport de Mme Anne-Yvonne Le Dain, le projet de loi relatif aux activités privées de protection des navires (n° 1674).*

*Après l'exposé de la rapporteure pour avis, une discussion générale s'engage.*

**M. Dominique Bussereau.** Je suis très favorable à ce projet de loi que nous attendons depuis de nombreuses années, les gouvernements successifs ayant beaucoup trop tardé à l'élaborer en raison des résistances des ministères de la Défense, de l'Intérieur et de la Justice. Ainsi Jean-Marc Ayrault avait-il promis ce texte aux armateurs français dès son arrivée à l'Hôtel Matignon, mais il aura fallu deux ans et nombre de protestations du monde maritime français pour que nous en soyons enfin saisis. Nous avons failli perdre de nombreuses vies humaines !

Après l'adoption de ce projet, la commission des Lois devra veiller à ce que ses décrets d'application soient publiés rapidement car la capacité de résistance des ministères régaliens que je mentionnais risque fort de s'exercer à nouveau. Et certaines dispositions rappelées par notre rapporteure m'inquiètent beaucoup à cet égard : n'est-il pas absurde en particulier de définir par décret des zones de piraterie ? Cancer du monde maritime de la fin du XX<sup>e</sup> siècle et du début du XXI<sup>e</sup> siècle, la piraterie, que l'on ne s'attendait pas à voir réapparaître sous cette nouvelle forme dans nos économies modernes, représente un grand danger pour les équipages ainsi que pour le trafic maritime – qui assure 95 % du transport mondial de marchandises.

Les choses ont certes beaucoup évolué, l'engagement des marines des pays d'Asie du Sud-Est, des Américains, des Britanniques, des Russes et des Japonais ayant permis de juguler la piraterie dans la zone du détroit de Malacca – première grande zone de piraterie pour les navires en provenance de Singapour. Les côtes de l'Afrique de l'Est, au débouché du canal de Suez, ayant ensuite été touchées, l'Europe y est intervenue dans le cadre de l'opération Atalante, à laquelle la France a participé. Des marines très lointaines – chinoise et japonaise notamment – se sont d'ailleurs également engagées dans cette zone, signe d'une véritable coopération mondiale en la matière.

Le problème est en revanche beaucoup plus complexe dans le golfe de Guinée : extraordinairement dangereuse, la zone située à proximité de la Guinée, du Togo, du Sénégal et du Nigéria ne fait pour l'instant l'objet d'aucune intervention de l'Union européenne. Si des frégates françaises s'y montrent de temps en temps, ce n'est que pour peu de temps et avec peu d'effets, compte tenu des moyens de notre défense nationale. Heureusement, différents pays africains

achètent actuellement des patrouilleurs et des vedettes rapides d'intervention. Mais, au large du port de Lomé, les navires se groupent en demi-cercle pour se protéger, telles les caravanes des films de *cow-boys* de notre enfance. Or on compte de nombreux pétroliers dans cette zone, c'est-à-dire des navires aux bords très bas et donc vulnérables, et les attaques, extrêmement violentes, sont encore plus dangereuses qu'ailleurs, l'objectif des assaillants n'étant pas tant de réclamer des rançons que de « se servir sur la bête », sans hésiter à tuer.

Notre pays n'ayant pas les moyens de mettre à disposition des fusiliers marins ni des agents du GIGN sur tous les navires, ni d'organiser des convois dans toutes les zones, nous avons donc besoin de recourir à des forces de sécurité autres. Cela étant dit, telles que vous les avez décrites, madame la rapporteure, je trouve bien compliquées les relations prévues entre le capitaine du navire et l'équipe de sécurité... Mais il y a fort à parier que les choses suivent un tout autre cours en cas d'attaque : chacun défendra sa peau – et le navire – et le capitaine, probablement amené à se confiner avec l'équipage, dans la partie sécurisée du navire, ne sera pas forcément au contact de l'équipe de protection.

Quoi qu'il en soit, je souhaite que ce projet de loi, puis ses textes d'application soient adoptés le plus vite possible.

**M. Sébastien Denaja.** Renforcer la protection de nos navires contre la piraterie maritime, ce cancer dont vient de parler notre collègue Dominique Bussereau, est une cause qui ne peut que mobiliser les députés du littoral – les Sétois en particulier, qui se souviennent de ce qu'ils doivent au duc de Montmorency qui, au XVI<sup>e</sup> siècle, a repoussé du mont Saint-Clair le pirate Barberousse !

Ce fléau ancien cause un grave préjudice aux armateurs, fait perdre chaque année quelque 12 milliards de dollars au commerce maritime international et traumatise les équipages. L'élaboration du projet a peut-être tardé mais il nous est présenté aujourd'hui ; nous devons nous en réjouir et le porter au crédit du Gouvernement. Lors des Assises de la mer, en décembre dernier, à Montpellier, chacun – singulièrement le président du Cluster maritime français – a salué l'annonce d'un texte donnant l'autorisation à des gardes privés d'embarquer. La puissance publique ne pouvant assurer seule la sécurité du transport maritime, nous gagnerons ainsi en efficacité et en réactivité.

Le projet, équilibré, encadre strictement les activités privées de protection des navires battant pavillon français. Nous devons effectivement veiller à ce que les décrets soient publiés le plus vite possible et, à ce sujet, je m'interroge comme M. Bussereau sur le bien-fondé de la délimitation par décret des zones de navigation à haut risque de piraterie. La souplesse devra prévaloir pour prévenir tout risque d'insécurité juridique. Il faut éviter que la rédaction des décrets ne ruine les efforts louables faits, grâce à ce texte, pour renforcer l'attrait du pavillon français et pour créer des emplois dans le secteur de la sécurité privée. En attendant, le Méditerranéen que je suis ne peut que saluer ce bon projet.

**M. Jacques Bompard.** Le constat s'impose : ce projet traduit l'échec de la sécurité maritime internationale, dont le niveau s'est abaissé. Si l'on ajoute à cela que l'enlèvement de Français est d'un bon rapport, on comprend la difficulté du dossier. Je regrette que le texte ne dise mot de l'éradication des pirates. Si la piraterie maritime a toujours existé, elle a été très rare à certaines époques – celles où les États ne leur donnaient pas refuge. Autrement dit, on accepte la piraterie, on accepte que certains États accueillent les pirates, si bien que la proposition qui nous est faite aujourd'hui est de cohabiter avec eux ; c'est peu satisfaisant. Certes, c'est mieux que rien, mais permettre à des gardes privés d'embarquer pour défendre passagers et matelots reste un pis-aller. Il y a beaucoup à dire aussi sur la manière dont est envisagé l'usage de la force : en bref, on a le droit de se défendre quand on est mort ! Cette conception est très différente de celle qui anime les Anglo-Saxons. Dans le temps, les pirates étaient véritablement hors-la-loi, ce qui signifiait qu'ils n'étaient plus défendus par la loi. Aujourd'hui au contraire, on défend bien davantage ceux qui ne respectent pas la loi que ceux qui s'y soumettent. Il y a là une erreur étiopathique, si j'ose dire. Mais les dispositions proposées vont dans le bon sens et c'est déjà bien.

**M. Dominique Raimbourg.** Je fais observer à M. Bompard qu'il n'y a pas d'État dans les pays d'où partent les pirates ; que, par ailleurs, ceux-ci ayant abandonné depuis belle lurette le pavillon noir frappé de la tête de mort sans le remplacer par un autre signe distinctif, ils sont malaisément identifiables. Enfin, les États, dans le passé, ont éprouvé le plus grand mal à se débarrasser d'eux, d'autant que leur statut se distinguait mal de celui des corsaires partis de Nantes ou de Saint-Malo et porteurs, eux, de lettres de course ; l'affaire était donc bien plus complexe qu'il ne veut bien le dire.

Sur le fond, je me réjouis que ce texte nécessaire soit soumis à notre examen. J'étais inquiet des risques de dérapage que pouvait induire l'armement de sociétés privées – rappelons-nous l'impressionnant nombre de meurtres commis en Irak par les sociétés de sécurité privées américaines. Axer le texte sur la notion de légitime défense me paraît donc une excellente chose ; ainsi les gardes armés ne dépendront-ils pas du commandant de bord, lui-même dépendant de l'armateur. Qui peut oublier les tergiversations de certains capitaines de navire lors des marées noires, et leurs réticences à solliciter l'aide des remorqueurs ? Dans le cas qui nous occupe, la tentation pourrait être de tirer trop vite sur tout ce qui bouge, au risque de viser des pêcheurs qui s'approcheraient un peu trop. Il est donc judicieux de prévoir, même si cela est difficile à mettre en œuvre, que les agents ne puissent recourir à l'usage de la force qu'en cas d'acte hostile, dans le strict cadre de la légitime défense. Il n'est pas anodin de permettre l'intervention de sociétés de sécurité privées avec des armes à feu, mais je pense que les modalités choisies sont les bonnes et je voterai le texte.

**M. Édouard Philippe.** Armer des marins n'a jamais fait peur à un Normand... Ce texte répond à une demande généralisée, qu'il fallait sans doute entendre. Toutefois, décider de faire assurer la sécurité des équipages des navires par des sociétés privées armées, c'est mettre le doigt dans un engrenage

potentiellement dangereux, qu'il s'agisse du cadre d'emploi des forces ou de la nature de l'armement utilisé. On peut en effet imaginer que les gardes seront d'anciens militaires, qui ne pencheront pas nécessairement en faveur d'armes légères d'autant qu'à l'entrée du canal de Suez, des attaques se font souvent à l'arme lourde. La nature des armes qui seront utilisées par les sociétés privées n'est donc pas sans intérêt.

À propos d'armes, si l'on poussait la logique de M. Bompard à son terme, on en viendrait à dire qu'armer la police nationale traduit la permanence de la criminalité terrestre ; pourtant, je ne le pense pas favorable à son désarmement...

Le texte suscite diverses interrogations. Comme mon collègue Dominique Bussereau, j'ai des doutes sur la pertinence de la définition par décret du champ d'application géographique des dispositions proposées. Il est très difficile de cartographier avec exactitude les zones de piraterie et l'on peut craindre que leur tracé n'évolue plus vite que notre capacité de réaction réglementaire. À cela s'ajoute un problème d'exécution. Le texte dispose que l'activité privée de protection des navires s'exercera au-delà de la mer territoriale des États ; mais que se passera-t-il dans l'hypothèse d'une attaque ou d'une menace d'attaque dans les eaux territoriales d'un pays sans État, ou à quai ? Peut-on imaginer que ces sociétés soient, dans ces cas également, amenées à intervenir, ou y aura-t-il une solution de continuité dans le dispositif ?

**Mme la rapporteure pour avis.** Le texte s'appliquera dans les zones où un risque de piraterie important est avéré : le golfe de Guinée et le nord de l'océan Indien. Ces zones seront définies par un décret simple, ce qui permettra de réagir rapidement si leur tracé changeait ou si de nouvelles zones dangereuses venaient à apparaître – dans la mer des Caraïbes par exemple.

L'usage de la force relèvera de la responsabilité individuelle du tireur, qui ne devra ouvrir le feu que s'il se sent menacé. C'est un changement d'approche majeur au regard de notre droit maritime, qui donne au commandant d'un navire autorité sur toute personne à bord. Les agents de protection embarqués seront tous titulaires d'un agrément ; toutes les dispositions sont donc prises pour s'assurer que la responsabilité du tir est individuelle, mais si le capitaine donnait aux gardes armés des instructions les conduisant à faire usage de la force en dehors des cas prévus, il serait co-responsable des actes accomplis – comme il serait responsable de l'inaction qu'il aurait ordonnée.

En mer territoriale, c'est le droit local qui s'applique. Il en résulte que deux fusiliers marins italiens sont actuellement emprisonnés en Inde pour avoir tué accidentellement deux pêcheurs indiens. Les navires battant pavillon français se doivent de respecter le droit maritime international, comme la France attend des navires battant pavillon étranger qu'ils respectent le droit français quand ils croisent dans ses eaux territoriales.

L'enjeu du texte est aussi de renforcer l'attrait du pavillon français pour éviter que, comme c'est le cas à présent, 40 % de la flotte des armateurs français ne croise sous pavillon étranger. Si, grâce à ce texte, nous faisons revenir ces navires sous pavillon français et que nous attirons aussi des flottes étrangères, nous aurons fait œuvre économique utile.

L'autorisation d'exercice de l'activité privée de protection des navires battant pavillon français sera délivrée par les antennes du Conseil national des activités privées de sécurité, comme c'est le cas pour les vigiles et pour les convoyeurs de fonds.

Comme plusieurs orateurs l'ont fait observer à juste titre, il est improbable que les pirates se signalent comme tels avant de tenter de monter à l'assaut de nos navires ; cela complique singulièrement leur « éradication » par tir à vue ! L'objectif est d'éviter à tout prix qu'ils ne montent à bord, mais cela ne peut se faire à n'importe quel coût humain, économique et diplomatique.

*La Commission en vient à l'examen des articles du projet de dont elle s'est saisie pour avis.*



## EXAMEN DES ARTICLES

### TITRE PREMIER DISPOSITIONS GÉNÉRALES

#### *Article premier*

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

Le présent article propose de définir – et donc d'autoriser – l'activité de protection des navires battant pavillon français contre les menaces extérieures. Il permettra donc l'embarquement d'agents de protection privés à bord des navires français lorsqu'ils doivent transiter par des zones de navigation à haut risque de piraterie.

Le troisième alinéa du présent article prévoit que les personnes morales exerçant cette activité sont dénommées « *entreprises privées de protection des navires* » et que les personnes physiques employées par ces entreprises à cette fin de protection, sont dénommées « *agents* ».

Ce même article encadre cependant strictement cette nouvelle activité.

En premier lieu, le premier alinéa du présent article précise que cette activité n'a vocation à régir que 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. Cette mention a pour effet d'exclure expressément du champ d'application du présent projet de loi les opérations conduites par les équipes de protection embarquées de la marine nationale ou celles effectuées par des personnes privées en exécution d'une obligation de protection imposée par l'État.

Tel est, par exemple, le cas en matière d'obligation de recourir à une escorte pour le transport de matière nucléaire, 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, est considérée comme agissant pour le compte de l'État.

En deuxième lieu, le présent article mentionne les « *menaces extérieures* », et non pas la seule piraterie. En effet, aux termes de l'article 101 de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, tout comme de l'article premier 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, la piraterie est constituée par des actes commis à des fins privées, dans un but lucratif. Or, les agressions dont les navires français peuvent être victimes peuvent

aussi être le fait de bandes armées agissant à des fins non lucratives ; c'est en particulier le cas si elles poursuivent une visée terroriste.

En troisième lieu, le deuxième alinéa du présent article dispose que l'activité de protection s'exerce uniquement à bord du navire qu'elle a pour but de protéger. Il ne peut donc s'agir d'une protection prenant la forme d'une « escorte » d'un bâtiment français. En effet, des entreprises étrangères disposent d'anciens navires de guerre, immatriculés sous registre civil, et proposent des prestations d'escorte des bâtiments marchands. Le Gouvernement estime, dans l'étude d'impact qui accompagne le projet de loi, que « *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* » car « *le navire d'escorte ne peut surveiller tout le plan d'eau à la fois et des pirates peuvent attaquer un navire sans que son escorte s'en aperçoive* »<sup>(1)</sup>. Surtout, la présence de tel navire d'escorte en mer est source de confusion avec les bâtiments officiellement en charge de la police en mer, alors même qu'il ne dispose d'aucune prérogative de puissance publique.

Par ailleurs, l'article 18 du présent projet de loi 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 définies par décret en raison des menaces encourues.

\*  
\* \*

*La Commission donne un avis favorable à l'adoption de l'article premier sans modification.*

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

### CHAPITRE PREMIER Personnes morales

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

Le présent article réserve l'exercice professionnel de l'activité privée de protection des navires à deux catégories de personnes *morales* :

– celles immatriculées au registre du commerce et des sociétés ;

---

(1) Étude d'impact jointe au présent projet de loi, p. 15.



– celles qui, sans être immatriculées à ce 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.

Ces dispositions s'inspirent de celles qui figurent à l'article L. 612-1 du code de la sécurité intérieure, qui réserve l'exercice des activités privées de surveillance et de gardiennage, de transport de fonds et de protection physique des personnes à des personnes – physiques ou morales – immatriculées au registre du commerce et des sociétés ou « *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* ». Si l'exercice de ces activités de sécurité privée est ouvert aux personnes physiques, c'est parce qu'elles peuvent être, dans certains cas, le fait d'une personne seule. Au contraire, l'activité de protection des navires nécessite une équipe composée de plusieurs personnes.

En exigeant une inscription des personnes morales au registre du commerce et des sociétés, le législateur entend assurer le professionnalisme de ce secteur en devenir et le prévenir contre « paracommercialisme »<sup>(1)</sup>. Par exemple, aucune structure associative ne pourra intervenir dans ce domaine.

Par ailleurs, le présent article, conformément au principe de libre prestation de services<sup>(2)</sup>, permet l'exercice de cette nouvelle activité aux personnes morales établies dans un autre État membre de l'Union européenne ou un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen. En effet, la Cour de justice de l'Union européenne a refusé que les activités privées de sécurité puissent, par dérogation au principe de libre prestation de services, être réservées aux nationaux<sup>(3)</sup>.

Bien évidemment, en exerçant sur un navire battant pavillon français, la présente loi leur sera applicable.

\*

\* \*

*La Commission donne un avis favorable à l'adoption de l'article 2 sans modification.*

---

(1) Terme utilisé dans l'étude d'impact, p. 23.

(2) L'article 56 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne stipule que « les restrictions à la libre prestation des services à l'intérieur de l'Union sont interdites à l'égard des ressortissants des États membres établis dans un État membre autre que celui du destinataire de la prestation ».

(3) Cour de justice des communautés européennes, Arrêt de la cinquième chambre du 9 mars 2000, Commission des Communautés européennes contre Royaume de Belgique, affaire C-355/98.

*Article 3*

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

Le présent article précise que l'autorisation d'exercice de l'activité privée de protection des navires est accordée par le Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS).

Le CNAPS a été créé par l'article 31 de la loi dont les dispositions ont été codifiées à l'article L. 632-1 du code de la sécurité intérieure par l'ordonnance n° 2012-351 du 12 mars 2012 relative à la partie législative du code de la sécurité intérieur <sup>(1)</sup>.

En application de ces dispositions, le Conseil national des activités privées de sécurité est en charge :

— d'une mission de police administrative : il délivre, suspend ou retire les différents agréments, autorisations et cartes professionnelles ;

— d'une mission disciplinaire : il assure la discipline de la profession et prépare un code de déontologie de la profession, qui prendra la forme d'un décret en Conseil d'État ;

— d'une mission de conseil et d'assistance à la profession.

Le Gouvernement estime qu'il n'est pas nécessaire de créer une commission spécifiquement destinée à délivrer les autorisations prévues par le présent projet de loi.

L'autorisation d'exercice de l'activité privée de protection des navires sera prononcée après l'examen d'un dossier que l'entreprise candidate soumettra au CNAPS. Ce dossier devra notamment présenter les « *procédures mises en place par l'entreprise pour assurer les prestations envisagées* » dont les modalités seront fixées par décret en Conseil d'État.

---

(1) Le Conseil est compétent pour les activités de surveillance et de gardiennage (par exemple pour les activités d'agent cynophile, d'agent de sécurité des aéroports, etc.), de transport de fonds ou encore de protection physique des personnes.

**Conseil national des activités privées de sécurité et les commissions interrégionales d'agrément et de contrôle**

Le Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS) est doté de sept délégations territoriales en métropole où sont compétentes des commissions interrégionales – ou locales pour l'outre-mer – d'agrément et de contrôle (CIAC). Pour la métropole, les délégations territoriales et les CIAC sont installées au sein de chaque ville siège d'une zone de défense : Paris, Lille, Metz, Rennes, Lyon (Villeurbanne), Bordeaux et Marseille.

Les commissions interrégionales d'agrément et de contrôle (CIAC) sont composées de douze membres, dont trois issus des activités privées de sécurité. Leur président est élu pour trois ans – le mandat est renouvelable une fois – parmi les membres représentant l'État et les magistrats.

Les CIAC délivrent, suspendent ou retirent les autorisations, agréments et cartes professionnelles. Dans ce domaine, elles se sont substituées depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012 aux préfets, qui détenaient auparavant cette compétence.

Elles exercent également un pouvoir disciplinaire. Au vu des infractions aux lois et aux règlements ou aux règles déontologiques de la profession, qui peuvent être constatées par les agents du CNAPS, elles peuvent prononcer les sanctions suivantes : avertissement, blâme, interdiction temporaire d'exercer n'excédant pas cinq ans. Elles peuvent également prononcer des amendes à l'encontre des entreprises et des dirigeants non-salariés.

\*

\* \*

*La Commission donne un avis favorable à l'adoption de l'article 3 sans modification.*

*Article 4*

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

Le présent article précise qu'une autorisation d'exercice distincte est donnée pour l'établissement principal de l'entreprise et pour chacun de ses établissements secondaires.

Une disposition de même nature est prévue pour les entreprises de sécurité privée, en application de l'article L. 612-9 du code de la sécurité intérieure, qui concerne l'exercice des activités privées de surveillance et de gardiennage, de transport de fonds et de protection physique des personnes. Cette disposition résulte de l'adoption de la loi n° 2003-239 du 18 mars 2003 pour la sécurité intérieure. Dans le droit en vigueur antérieurement, une telle autorisation n'était exigée que pour l'entreprise seule, sans considération du nombre de ses établissements.

Dans le cadre du présent article, l'objectif est donc d'assurer un niveau maximal de garantie quant au sérieux des entreprises susceptibles de bénéficier de cette nouvelle autorisation. En effet, 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, pris

individuellement, remplit bien les conditions attachées à la délivrance de l'autorisation, relatives par exemple à l'objet de la société ou à sa dénomination.

\*

\* \*

*La Commission donne un avis favorable à l'adoption de l'article 4 sans modification.*

#### Article 5

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

Le présent article permet au CNAPS de refuser l'autorisation d'exercice de l'activité privée de protection des navires si cet exercice est « *de nature à causer un trouble à l'ordre public* ».

Une disposition similaire figure déjà à l'article L. 612-12 du code de la sécurité intérieure, qui concerne l'exercice des activités privées de surveillance et de gardiennage, de transport de fonds et de protection physique des personnes.

Le présent article aura donc pour effet de permettre au CNAPS de ne pas faire droit automatiquement à toute demande d'autorisation déposée par une entreprise pour exercer l'activité de protection des navires, même si cette demande est conforme aux autres dispositions du présent projet de loi – et notamment à celles de l'article 6.

Selon les explications du Gouvernement, cette disposition pourrait concerner, par exemple, le projet de création d'une entreprise par des dirigeants « *qui seraient tenants de positions idéologiques extrémistes et pour lesquels les finalités recherchées à travers l'activité de leur société divergeraient de l'esprit de la loi* »<sup>(1)</sup>.

\*

\* \*

*La Commission donne un avis favorable à l'adoption de l'article 5 sans modification.*

#### Article 6

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

Le présent article précise que, pour obtenir la délivrance de l'autorisation d'exercice de l'activité privée de protection des navires, les entreprises demandeuses doivent justifier de l'obtention d'une assurance couvrant leur responsabilité professionnelle et d'une certification professionnelle.

---

(1) *Étude d'impact*, p. 25.

Cette dernière doit notamment garantir 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.

Cette certification professionnelle serait assurée par des organismes certificateurs qui seront désignés par décret. De même, c'est par cette même voie que les normes applicables seront fixées.

Bien évidemment, ces dispositions ne pourront concerner que des entreprises déjà existantes et exerçant ce type d'activité. Dans le cas où l'entreprise n'aurait pas encore exercé l'activité de protection des navires – ce sera nécessairement le cas lors de l'entrée en vigueur du présent projet de loi –, le Conseil national des activités privées de sécurité 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.

De la même manière, les modalités de délivrance de l'autorisation provisoire sont définies par décret en Conseil d'État.

\*

\* \*

*La Commission donne un avis favorable à l'adoption de l'article 6 sans modification.*

#### Article 7

### **Dénomination des personnes morales**

Le présent article prévoit que la dénomination d'une entreprise exerçant l'activité de protection des navires doit faire ressortir qu'il s'agit d'une personne privée afin d'éviter toute confusion avec un service public.

En effet, si l'exercice de cette activité ne s'effectuera pas dans la mer territoriale des États, les équipes privées de protection pourront tout de même se trouver à bord lors de la traversée de ces zones. Il importe donc que les autorités locales ne puissent les confondre avec un service public, un service de police ou une force armée.

Ces dispositions s'inspirent de celles applicables, en vertu de l'article L. 612-3 du code de la sécurité intérieure, aux entreprises exerçant des activités privées de surveillance et de gardiennage, de transport de fonds et de protection physique des personnes.

De même, en cas de contrôle à bord par les agents français prévus à cet effet, toute confusion doit pouvoir être évitée. C'est pourquoi l'article 20 prévoit que la tenue portée par les agents des équipes privées de protection ne doit donc pas induire de confusion avec des uniformes officiels.

\*

\* \*

*La Commission donne un avis favorable à l'adoption de l'article 7 sans modification.*

#### *Article 8*

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

Le présent article prévoit que l'autorisation administrative d'exercer ne confère aucune prérogative de puissance publique<sup>(1)</sup> à l'entreprise ou aux personnes qui en bénéficient.

Cette disposition s'inspire d'une disposition similaire, prévue par l'article L. 612-14 du code de la sécurité intérieure, applicable aux entreprises exerçant des activités privées de surveillance et de gardiennage, de transport de fonds et de protection physique des personnes.

Le caractère particulier de l'activité privée de protection des navires exige que toute précaution soit prise pour éviter une confusion entre une activité privée et commerciale et une mission de service public, assortie de prérogatives de puissance publique.

\*

\* \*

*La Commission donne un avis favorable à l'adoption de l'article 8 sans modification.*

#### *Article 9*

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

Le présent article dispose que, dans tout document contractuel ou publicitaire, y compris toute annonce ou correspondance, l'identification de l'autorisation administrative accordée à l'entreprise doit être reproduite.

Dans ces mêmes documents les dispositions de l'article 8 du projet de loi, selon lesquelles l'autorisation d'exercer ne confère aucune prérogative de puissance publique à l'entreprise, doivent également être mentionnées.

Au présent article, il est également mentionné qu'il ne peut être fait état, dans ces mêmes 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.

---

(1) Les prérogatives de puissance publique, permettent à l'autorité administrative d'user de pouvoirs de commandement exécutoires à l'encontre de personnes privées.

Cette dernière disposition semble imprécise. Elle reprend les termes prévus par l'article L. 612-15 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.

En effet, elle ne couvre pas le cas d'autres fonctionnaires qui ont pu assumer des fonctions similaires à celles de fonctionnaires de police ou de militaires (au sein de l'administration des douanes, des affaires maritimes, ou encore de l'administration pénitentiaire). Il ne serait pas équitable que ces derniers puissent, seuls, en faire état.

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, il est généralement admis que des officiers généraux des armées et de la gendarmerie puissent se faire appeler par leur grade avec la précision selon laquelle ils ont été versés en deuxième section. Il en est ainsi des anciens militaires conseillers de dirigeants d'entreprises de défense.

En conséquence, un amendement de votre rapporteure pour avis, adopté par la Commission, vise à permettre aux anciens fonctionnaires et anciens militaires de faire état de cette qualité dans des conditions qui seront définies par un décret en Conseil d'État : il serait ainsi possible d'autoriser, dans les documents contractuels ou publicitaires, une mention selon laquelle la personne concernée a exercé une fonction publique qui lui a donné l'occasion de manipuler des armes.

\*

\* \*

*La Commission est saisie de l'amendement CL7 de la rapporteure pour avis.*

**Mme la rapporteure pour avis.** L'amendement vise à préciser la rédaction de l'article, en permettant aux anciens fonctionnaires ayant exercé des fonctions pour lesquelles le port d'armes était licite – sans se limiter donc aux anciens fonctionnaires de police, seuls mentionnés dans l'article – ainsi qu'aux anciens militaires de faire état de cette qualité dans les documents contractuels ou publicitaires des entreprises de protection de navires, dans des conditions qui seront définies par un décret en Conseil d'État.

**M. Guy Geoffroy.** Ne pourrait-on parvenir à l'objectif du projet, qui est d'éviter toute confusion entre les entreprises privées et l'action de l'État, en mentionnant explicitement les fonctionnaires « d'État » ?

**M. Sébastien Denaja.** À la fin de l'amendement, il conviendrait de corriger un accord fautif, et d'écrire : « ...s'ils ont exercé des fonctions pour *lesquelles* – et non pour *lesquels* – le port d'armes était licite. »

**Mme la rapporteure pour avis.** J'en conviens volontiers. En revanche, parce qu'il me paraît malvenu, monsieur Geoffroy, de rallumer la guerre entre police municipale et police nationale, et parce que chaque garde armé se verra accorder un agrément personnel, je ne suis pas favorable à votre proposition.

*La Commission adopte l'amendement rectifié.*

*Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 9 ainsi modifié.*

#### Article 10

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

Le présent article précise que l'exercice de l'activité de protection des navires français contre les menaces extérieures est exclusif de toute autre activité.

Cette disposition aura pour effet d'obliger les entreprises de sécurité qui souhaiteraient intervenir dans le domaine maritime à créer une filiale spécifique. Ce cloisonnement de cette activité permettra de s'assurer plus aisément du respect du strict cadre fixé par le présent projet de loi.

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 transporteur de fonds et de gardiennage d'immeuble.

Plus encore, ce même article L. 612-2 précise que l'activité de protection des personnes est, elle, exclusive de toute autre activité, compte tenu de son caractère sensible.

C'est ce principe d'exclusivité entre la sécurité privée et d'autres secteurs d'activité que le présent article entend appliquer à la protection des navires.

\*

\* \*

*La Commission donne un avis favorable à l'adoption de l'article 10 sans modification.*



## CHAPITRE II Personnes physiques

### *Section 1*

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

##### *Article 11*

#### **Conditions à remplir pour les dirigeants ou gérants des entreprises privées de protection des navires**

Le présent article fixe les conditions que doivent remplir les dirigeants ou gérants des entreprises privées de protection des navires.

Des conditions similaires sont prévues à l'article L. 612-7 du code de la sécurité intérieure pour les dirigeants ou gérants des 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 particulière des activités de sécurité privée, qui exige des personnes qui les exercent qu'elles soient irréprochables. 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 présent article prévoit ainsi que le dirigeant, le gérant ou l'associé d'une entreprise exerçant l'activité de protection des navires doit :

— être de nationalité française ou être ressortissant 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 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 ;

— ne pas avoir fait 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, 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. La commission des Lois a précisé, sur l'initiative de votre rapporteur

pour avis, que cette aptitude devait être « validée par un titre » afin de garantir le professionnalisme de cette filière professionnelle ;

— que son comportement ou ses agissements ne sont pas contraires à l'honneur, à la probité, aux bonnes mœurs ou ne sont 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 ne sont pas incompatibles avec l'exercice des fonctions de dirigeant de gérant ou d'associé. Ces éléments peuvent ressortir d'une enquête administrative conduite par des agents du CNAPS spécialement habilités dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État et individuellement désignés, qui peuvent consulter 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 ;

— qui ne fait pas l'objet d'une décision d'interdiction de diriger une entreprise, 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 CNAPS.

En toute hypothèse, 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. Une disposition de même nature est prévue, 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 requises pour l'obtention de l'agrément sont définies par décret en Conseil d'État. Selon les informations communiquées par le Gouvernement, ces compétences comprendraient le management de l'entreprise et des moyens (connaître les modalités de création, de reprise et de rachat d'une entreprise, savoir analyser les risques, étudier la stratégie commerciale et marketing, examiner les approches juridiques et financières, étudier le seuil de rentabilité, connaître les aides et prévoyances et maîtriser la communication de l'entreprise).

Elles comprendraient aussi la connaissance des législations et réglementations de l'environnement juridique de la sécurité privée : les dispositions du code pénal relatives à la légitime défense, aux faits justificatifs de l'état de nécessité, aux atteintes à l'intégrité et à la liberté d'aller et venir et les garanties liées au respect des libertés publiques (respect de la vie privée et du droit de propriété). Plus spécifiquement, s'agissant d'une entreprise de protection des

navires ces connaissances devraient recouvrir les dispositions du présent projet de loi et des décrets d'application, les dispositions des principales conventions de l'Organisation maritime internationale applicables en la matière – code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires dit « code ISPS », code international pour la gestion de la sécurité, dit « code ISM » ainsi que les meilleures pratiques de gestions de l'OMI, dites « *Best Management Practices* » – 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.

\*

\* \*

*La Commission examine l'amendement CL6 de la rapporteure pour avis.*

**Mme la rapporteure pour avis.** L'amendement précise que l'aptitude professionnelle des agents et des dirigeants des entreprises privées de protection des navires doit être validée par un titre attestant soit d'un diplôme, soit des acquis de l'expérience. Ne pas le faire serait ouvrir la porte trop largement.

**M. Sébastien Denaja.** Parce que toute expérience professionnelle n'est pas formellement validée par un titre, la formulation me paraît trop restrictive. Il me semble préférable de s'en tenir à la rédaction actuelle.

**M. Guy Geoffroy.** Je partage ce point de vue. Ne pourrait-on se contenter d'écrire qu'il faut justifier d'une aptitude professionnelle « validée selon des modalités précisées par décret » ?

**Mme la rapporteure pour avis.** La validation des acquis de l'expérience s'obtiendra sans effort exagéré pour qui prétendra à l'embauche – d'autant que le niveau du titre n'est pas précisé. J'entends vos observations et je sais aussi que le Gouvernement n'est pas particulièrement favorable à cet amendement mais, sans aller jusqu'à faire de ce point un élément essentiel, je suis attachée à la reconnaissance de la validation des acquis de l'expérience.

**M. Sébastien Denaja.** Votons l'amendement en l'état et voyons si, d'ici à la séance publique, nous pouvons être mieux éclairés.

*La Commission adopte l'amendement.*

*Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 11 ainsi modifié.*

*Section 2*

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

*Article 12*

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

Le présent article fixe les conditions que doivent remplir les employés des entreprises privées de protection des navires.

Ces conditions sont rigoureusement les mêmes que celles applicables aux dirigeants de ces mêmes entreprises, à l'exception de la condition de nationalité, afin de prendre en compte le fait que cette activité s'exercera, sous réserve de la délimitation qui sera fixée par le décret prévu à l'article 18 du présent projet de loi, sur toutes les mers du monde. C'est ainsi qu'une entreprise exerçant l'activité de protection des navires pourra employer des agents de toutes nationalités.

Bien évidemment, ces agents seront soumis aux dispositions du présent projet de loi et devront recevoir une carte professionnelle, délivrée par le CNAPS, dans des conditions qui seront fixées par décret en Conseil d'État.

Le projet de loi entendant éviter toute confusion entre l'activité des entreprises privées de protection et l'État, la commission des Lois a adopté un amendement de votre rapporteure pour avis tendant à éviter toute confusion avec la carte professionnelle des fonctionnaires. Elle a ainsi souhaité prohiber l'emploi des couleurs du drapeau national sur ces cartes professionnelles.

Parmi les connaissances requises, qui seront déterminées par le décret en Conseil d'État, seraient exigées des connaissances de l'environnement maritime et des règles de conduite à bord, une formation de base en matière de sécurité et de sûreté, une connaissance de la gestion des premiers secours ainsi que la maîtrise du fonctionnement et du maniement de l'armement de dotation.

La vérification de ces compétences est indispensable pour s'assurer que les agents savent se comporter sur un navire dans le contexte très spécifique propre à l'activité de protection des navires.

Par ailleurs, le présent article prévoit la possibilité pour le représentant de l'État dans le département du siège de l'entreprise de retirer l'agrément d'un agent en cas de nécessité tenant à l'ordre public ou, plus généralement, lorsque son titulaire cesse de remplir l'une des conditions mentionnées dans le présent article, c'est-à-dire, par renvoi, au 2° à 6° de l'article 11.

\*

\* \*

*La Commission est saisie de l'amendement CL5 de la rapporteure pour avis.*

**Mme la rapporteure pour avis.** Afin d'éviter toute confusion avec la carte professionnelle des fonctionnaires ou des militaires, je souhaite prohiber l'emploi des couleurs du drapeau national sur les cartes professionnelles des agents des sociétés de sécurité privées, à l'exclusion de la reproduction éventuelle de l'emblème du CNAPS.

**M. le président Jean-Jacques Urvoas.** Il y a fort à parier que le Gouvernement jugera que la disposition est d'ordre réglementaire, mais soit...

*La Commission adopte l'amendement.*

*Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 12 ainsi modifié.*

### CHAPITRE III

#### **Dispositions communes**

##### *Article 13*

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

Le présent article précise que l'une des commissions régionales d'agrément et de contrôle du Conseil national des activités privées de sécurité sera chargée, au nom de ce dernier de délivrer, refuser, retirer ou suspendre les autorisations, agréments et cartes professionnelles et de prononcer les éventuelles sanctions disciplinaires.

Le présent article s'inspire de l'article L. 633-1 du code de la sécurité intérieure, issu de la loi n° 2011-267 du 14 mars 2011 d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure (LOPPSI), qui confie l'exercice de ces compétences du CNAPS à ses commissions régionales.

Selon les informations recueillies par votre rapporteure pour avis, la commission compétente pour la région Île-de-France serait désignée par le pouvoir réglementaire pour la délivrance des agréments, autorisations et cartes professionnelles pour l'ensemble du territoire français. Le choix de ne retenir qu'une seule commission se fonde sur le fait que le nombre d'entreprises demeurera limité.

Pour autant, votre rapporteure pour avis juge difficilement défendable l'idée que l'ensemble des dossiers des entreprises de protection et de leurs agents soit centralisé à Paris, risquant ainsi d'inciter les entreprises à établir leur siège en

Île-de-France plutôt que dans les régions portuaires. De même, une telle solution pourrait être perçue comme un signe de défiance à l'égard de ces régions.

\*

\* \*

*La Commission donne un avis favorable à l'adoption de l'article 13 sans modification.*

#### Article 14

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

Le présent article précise que les demandes d'autorisation, d'agrément ou de carte professionnelle sont faites auprès de la commission régionale prévue à l'article 13. Les conditions et modalités dans lesquelles sont introduites ces demandes sont fixées par décret.

Ces dispositions s'inspirent de celles prévues aux articles L. 612-10 et L. 612-11 du code de la sécurité intérieure.

\*

\* \*

*La Commission donne un avis favorable à l'adoption de l'article 14 sans modification.*

#### Article 15

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

Le présent article précise que, pour les entreprises établies dans un autre État européen, la commission régionale d'agrément et de contrôle du Conseil national des activités privées de sécurité délivre l'autorisation, l'agrément ou la carte professionnelle au vu des conditions et garanties exigées, pour l'exercice des mêmes activités de protection des navires, par la législation et la réglementation de l'État concerné dès lors que les justifications produites en vertu de cette législation et de cette réglementation sont regardées comme équivalentes à celles qui sont exigées en vertu du présent titre du projet de loi. Ces dispositions sont similaires à celles prévues à l'article L. 612-11 du code de la sécurité intérieure.

\*

\* \*

*La Commission donne un avis favorable à l'adoption de l'article 15 sans modification.*

*Article 16*

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

Le présent article dispose 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 retirées ou suspendues.

Plus précisément, les conditions évoquées sont celles figurant aux articles 3 (respect des procédures pour l'exercice de l'activité), 6 (obligation de certification et d'assurance), 11 (qualité des dirigeants) et 12 (qualités des employés) du présent projet de loi.

\*

\* \*

*La Commission donne un avis favorable à l'adoption de l'article 16 sans modification.*

*Article 17*

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

Le présent article prévoit que tout recours contentieux formé à l'encontre des décisions prises par la commission régionale compétente est précédé d'un recours administratif préalable obligatoire devant la Commission nationale d'agrément et de contrôle du Conseil national des activités privées de sécurité. Les modalités de cette procédure seront définies par décret en Conseil d'État.

Ces dispositions sont similaires à celles prévues à 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, que « [t]out 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 ».

\*

\* \*

*La Commission donne un avis favorable à l'adoption de l'article 17 sans modification.*

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

#### CHAPITRE PREMIER Champ d'action

##### *Article 18*

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

Le présent article précise 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, selon les menaces encourues. Il prévoit également qu'un décret fixera les types de navires éligibles.

La mer territoriale est définie par l'article 2 de la convention des Nations-Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 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. L'article 3 de cette même convention ajoute que tout État a le droit de fixer la largeur de sa mer territoriale dès lors que cette largeur ne dépasse pas 12 milles marins (soit 22,2 kilomètres) mesurés à partir de lignes de base établies conformément à la Convention.

Dans le but de respecter la souveraineté des autres États, le présent article interdit l'activité de protection des navires dans la mer territoriale pour la limiter aux zones situées au-delà de la mer territoriale. Dans ces zones, c'est-à-dire en haute mer et dans la zone économique exclusive des États, le droit international prévoit que la sûreté des navires relève des lois et règlements mis en place par l'État du pavillon du navire.

Bien évidemment, les équipes de protection embarquée pourront se trouver à bord des navires traversant la mer territoriale des États tiers. Elles ne pourront y exercer leur activité et les navires traverseront ces zones dans le cadre du régime du « *passage inoffensif* », prévu par l'article 17 de la convention du 10 décembre 1982 précitée <sup>(1)</sup>.

Le présent article ajoute une restriction supplémentaire : l'activité de protection des navires ne pourra s'exercer que dans certaines zones définies par décret. Ces zones seront celles caractérisées par un risque élevé de piraterie maritime et dont le périmètre est, par nature, évolutif.

Enfin, le présent article ajout d'un décret fixera les types de navires éligibles.

---

(1) Au sens de l'article 19 de cette même convention du 10 décembre 1982, le passage d'un navire est inoffensif « aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier ».



\*

\* \*

*La Commission donne un avis favorable à l'adoption de l'article 18 sans modification.*

## CHAPITRE II

### Nombre, tenue et armement des agents

#### Article 19

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

Le présent article prévoit que le nombre minimum d'agents exerçant l'activité de protection des navires, embarqués à bord d'un navire, est fixé par décret.

En effet, un nombre minimum d'agents est nécessaire pour protéger correctement un navire. Il convient en outre que ce nombre minimal soit fixé par l'autorité administrative afin que les entreprises du secteur ne soient pas tentées de baisser leurs coûts, dans une logique concurrentielle, en minimisant le nombre d'agents embarqués.

Le chef d'équipe doit être accompagné de plusieurs agents afin d'assurer une bonne surveillance de l'ensemble du navire et une certaine dissuasion à l'endroit d'éventuels assaillants. Au cours des auditions de votre rapporteure pour avis, le nombre de quatre agents a été présenté comme le minimum devant être embarqué.

Pour autant, ce nombre minimal n'est sans doute pas unique. Il peut varier en fonction de la durée estimée du passage en transit du navire, de l'évaluation des dangers encourus, des dimensions et de type du navire, ou encore sa vitesse et son franc-bord<sup>(1)</sup>. C'est pourquoi le présent article propose que le pouvoir réglementaire le prévoit.

\*

\* \*

*La Commission donne un avis favorable à l'adoption de l'article 19 sans modification.*

---

(1) Le franc-bord d'un navire est la distance verticale entre la ligne de flottaison et le pont principal.

*Article 20*  
**Tenue des agents**

Le présent article 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.

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

\*  
\* \*

*La Commission donne un avis favorable à l'adoption de l'article 20 sans modification.*

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

Le présent article précise 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.

Il convient tout d'abord de souligner qu'il n'est pas fait mention de l'article 122-4 du code pénal, qui prévoit que « [n]'est pas pénalement responsable 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.

L'emploi de la force est donc conditionné, aux termes du présent article, à l'existence d'une situation de légitime défense impliquant un usage proportionné des armes. Les articles du code pénal mentionnés permettent de considérer qu'une personne n'est pas pénalement responsable si :

— « devant une atteinte injustifiée envers elle-même ou autrui, [elle] 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 » (article 122-5 du code pénal, premier alinéa) ;

— « pour interrompre l'exécution d'un crime ou d'un délit contre un bien, [elle] 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 ».

L'article 122-6 du code pénal 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* » ;

— « *pour se défendre contre les auteurs de vols ou de pillages exécutés avec violence* ».

Ce dernier cas de figure devrait logiquement concerner l'action des équipes privées de protection.

Enfin, l'article 122-7 du code pénal écarte la responsabilité pénale d'une 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 faits justificatifs que constituent la légitime défense et l'état de nécessité ne peuvent être invoqués que lorsque l'acte pénalement répréhensible était à la fois **nécessaire et proportionné**. Il convient de souligner que l'appréciation de l'existence d'une situation de légitime défense ou d'un état de nécessité est **éminemment personnelle**. Elle sera appréciée, en cas d'usage de la force, du point de vue de l'équipe de protection qui a fait feu.

En tout état de cause, le capitaine ne pourrait donner aux agents de protection des instructions les conduisant à faire usage de la force en dehors des cas prévus par ces articles. S'il le faisait, il ne pourrait, en aucun cas, exonérer de responsabilité pénale l'auteur du tir. C'est ainsi que dans le cas où des atteintes volontaires à la vie ou à l'intégrité d'une personne, non justifiées par la légitime défense, résulteraient directement d'un ordre donné par le capitaine, celui-ci pourrait être regardé comme complice de l'infraction, en application de l'article 121-7 du code pénal <sup>(1)</sup>.

Il paraît donc difficile, en principe comme en pratique, d'envisager que le capitaine puisse substituer son appréciation à celle des agents de protection quant à l'existence d'une situation de légitime défense.

Concrètement, si le capitaine du navire devait donner un ordre que l'agent de l'équipe de protection considérerait comme n'entrant pas dans le cadre de la légitime défense ou de l'état de nécessité – que cet ordre soit d'employer la force, ou au contraire de ne pas l'employer – l'agent serait fondé à pas appliquer cet ordre puisque c'est sa responsabilité pénale qui sera, au premier chef, mise en cause.

---

(1) « Est complice d'un crime ou d'un délit la personne qui sciemment, par aide ou assistance, en a facilité la préparation ou la consommation.

« Est également complice la personne qui par don, promesse, menace, ordre, abus d'autorité ou de pouvoir aura provoqué à une infraction ou donné des instructions pour la commettre. »

En conclusion, la situation juridique est la suivante :

— l'appréciation de la légitime défense est une appréciation individuelle de l'agent de protection (ce qui n'empêche pas que les procédures de recours à la force définies par l'entreprise et la formation tant juridique que technique de l'agent de protection, l'aident à former ce jugement) ;

— le capitaine ayant autorité sur les membres de l'équipe, il peut donner des ordres : dans ce cas, il partage la responsabilité des éventuelles conséquences ;

— si le capitaine donne l'ordre d'utiliser la force, l'agent de l'équipe de protection peut ne pas obéir s'il estime qu'un tel emploi de la force ne respecte pas le cadre du présent projet de loi.

\*

\* \*

*La Commission donne un avis favorable à l'adoption de l'article 21 sans modification.*

#### Article 22

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

Le présent article permet aux entreprises exerçant l'activité de protection des navires d'acquérir, de détenir, de transporter et de mettre à disposition de leurs agents, pour les besoins de leurs activités, des armes et des munitions.

Les conditions d'acquisition, de détention, de transport et de mise à disposition de ces armes et munitions seront définies par décret en Conseil d'État. Pour autant, le présent article propose de fixer deux limites législatives. D'une part, ces entreprises ne pourront importer sur le territoire national 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 dans le même but, ces entreprises ne pourront pas non plus revendre dans un État non membre de l'Union européenne des armes et munitions acquises sur le territoire national.

En adoptant un amendement de votre rapporteure pour avis, la commission des Lois a souhaité préciser que parmi les armes dont les entreprises privées de protection disposeront, pourront figurer des armes dites « non létales ». Ces armes peuvent être des pistolets à impulsion électrique ou des générateurs d'aérosols incapacitants qui peuvent être utilisés à distance.

Par ailleurs, la Commission a adopté un autre amendement de votre rapporteure pour avis prévoyant que les armes soient équipées de caméra. Les images ainsi recueillies pourraient, en cas d'emploi de la force, utilement

compléter le rapport de mer du capitaine du navire et le rapport du chef de l'équipe de protection, prévus à l'article 30 du projet de loi.

\*

\* \*

*La Commission est saisie de l'amendement CL2 de la rapporteure pour avis.*

**Mme la rapporteure pour avis.** L'amendement précise que, parmi les armes dont disposeront les entreprises privées de protection, figurent notamment les pistolets à impulsion électrique et les générateurs d'aérosols incapacitants ou lacrymogènes.

**M. le président Jean-Jacques Urvoas.** Vous savez, madame la rapporteure, ma violente aversion pour l'emploi de l'adverbe « notamment » dans la loi...

**M. Jean-Yves Le Bouillonnet.** La précision me paraît d'autant moins indispensable que l'évolution technologique conduira à la conception de nouvelles armes.

**M. Dominique Raimbourg.** L'objet précis de l'amendement est de souligner que les agents embarqués auront aussi à leur disposition des armes non létales, ce qui réduira les risques.

**M. Guy Geoffroy.** Écrivons alors que ces entreprises « 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, y compris non létales, et des munitions. »

**M. le président Jean-Jacques Urvoas.** Aussi subtile soit-elle, la distinction sémantique entre « notamment » et « y compris » ne me convainc pas entièrement.

*La Commission adopte l'amendement.*

*Puis elle examine l'amendement CL3 de la rapporteure pour avis.*

**Mme la rapporteure pour avis.** Pour éviter toute contestation ultérieure du bien-fondé d'un recours à la force, il est proposé d'équiper les armes de caméra.

*La Commission adopte l'amendement.*

*Puis elle émet un avis favorable à l'adoption de l'article 22 modifié.*

*Article 23*

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

Le présent article prévoit que 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.

Toutefois, le présent article précise qu'à bord du navire protégé, seuls les agents des entreprises privées de protection sont autorisés à manipuler les armes et munitions.

Le présent article renvoie également à un décret simple la fixation du nombre d'armes autorisées à bord.

\*

\* \*

*La Commission donne un avis favorable à l'adoption de l'article 23 sans modification.*

CHAPITRE III

**Droits et obligations**

*Article 24*

**Obligations pesant sur l'armateur**

Le présent article prévoit les obligations pesant sur l'armateur qui recourt aux services d'une entreprise exerçant l'activité de protection des navires.

Selon 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 <sup>(1)</sup>, l'affrètement devient l'armateur du navire, si le contrat d'affrètement le prévoit et a été régulièrement publié.

Le présent article dispose que l'armateur – ou l'affrètement si le contrat d'affrètement le prévoit – qui a recours aux services d'une entreprise privée de protection des navires doit s'assurer du sérieux de cette entreprise.

À cette fin, l'armateur doit demander 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

---

(1) En application de l'article L. 5423-1 du code des transports, le frètement s'engage, par le contrat d'affrètement, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affrètement.

du présent projet de loi ainsi que des marques, modèles et numéros de série des armes embarquées.

Ces informations doivent être mentionnées 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 définies par décret.

\*  
\* \*

*La Commission donne un avis favorable à l'adoption de l'article 24 sans modification.*

#### *Article 25*

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

Le présent article vise à interdire à l'entreprise choisie par l'armateur pour assurer la protection d'un navire de sous-traiter l'exercice de cette activité.

Cette interdiction a pour objet de s'assurer que l'entreprise, dûment agréée et certifiée, exécute elle-même la mission, rendant ainsi plus faciles les contrôles et permettant d'éviter le risque d'une difficulté à établir les responsabilités en cas de non-respect de la réglementation.

\*  
\* \*

*La Commission donne un avis favorable à l'adoption de l'article 25 sans modification.*

#### *Article 25 bis (nouveau)*

### **Installation d'une caméra sur le navire protégé**

Issu d'un amendement de votre rapporteure pour avis, sur lequel votre Commission a émis un avis favorable à son adoption, le présent article a pour objet de prévoir que l'entreprise privée doit installer une caméra sur le navire protégé.

Elle aura pour but de filmer les abords du navire et ce, uniquement dans les zones où l'équipe de protection est susceptible d'agir. L'environnement immédiat du bateau, dans les eaux internationales, ne pouvant être assimilé à une voie publique régie par la loi française, le cadre juridique fixé par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés ne trouverait pas à s'appliquer.

Cette caméra ne pourrait en aucun cas filmer le navire lui-même ou ses occupants. Cette précision aura pour effet que la consultation des institutions représentatives du personnel, requise en application de l'article L. 2323-32 du code du travail pour la mise en place d'un système de vidéosurveillance sur le lieu de travail ne sera pas nécessaire. Il en est de même pour l'information individuelle des salariés, prévus aux articles L. 1221-9 et L. 1222-4 du code du travail.

Les images ainsi captées devront être détruites dans un délai de vingt-quatre heures sauf en cas d'incident ayant entraîné l'usage de la force.

\*  
\* \*

*La Commission examine l'amendement CLI de la rapporteure pour avis.*

**Mme la rapporteure pour avis.** Je propose que l'entreprise privée soit tenue d'installer sur le navire une caméra qui filmera, non le bateau lui-même car l'intimité de ses occupants doit être protégée, mais l'horizon, ce qui permettra, le cas échéant, de se prémunir contre les bateaux qu'on verra arriver au loin.

Les images ainsi captées seront détruites dans les vingt-quatre heures à moins qu'un incident n'ait entraîné l'usage de la force, auquel cas leur utilisation confortera la position des forces embarquées et de l'équipage.

**M. Édouard Philippe.** S'il s'agit de détecter de loin les bateaux, le radar, utilisé pour éviter les collisions, serait plus efficace, surtout en l'absence de visibilité ! Et s'il s'agit de disposer d'images afin de trancher la contestation à laquelle un incident pourrait donner lieu, il me semble qu'il faut aussi filmer ce qui se passe à bord.

Les bateaux battant pavillon allemand ou britannique sont-ils équipés d'un tel dispositif de captation d'images ?

**Mme la rapporteure pour avis.** Les Anglo-Saxons ont de la légitime défense une conception plus extensive que la nôtre : ils peuvent l'invoquer en cas d'intention hostile alors que nous ne le pouvons que s'il y a agression avérée.

La caméra aura pour fonction, non de détecter l'approche d'une embarcation, mais de prouver le comportement hostile. Ce sera un élément de sécurité juridique pour les entreprises concernées.

*La Commission adopte l'amendement CLI.*



*Article 26*

**Obligations du capitaine du navire**

Le présent article fixe les obligations pesant sur le capitaine du navire lorsqu'une équipe de protection privée est embarquée à son bord.

Tout d'abord, le capitaine du navire qui fait l'objet d'une telle protection devra disposer d'un exemplaire du contrat établi entre l'armateur et l'entreprise privée de protection des navires.

Ensuite, il devra procéder 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.

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

\*

\* \*

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

*Article 27*

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

Le présent article précise que les agents assurant la protection d'un navire, présents à bord, sont placés sous l'autorité du capitaine.

Cette précision est conforme aux dispositions de l'article L. 5531-1 du code des transports, qui prévoient 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* ». En outre, le dernier alinéa du même article L. 5531-1 du code des transports rappelle que le capitaine du navire est, à bord, le « *dépositaire de l'autorité publique* » et qu'il peut employer à ces fins « *tout moyen de coercition nécessité par les circonstances et proportionné au but poursuivi* ».

Le présent article ajoute qu'ils ne peuvent exercer aucune prestation sans rapport avec la protection des personnes ou des biens ou avec les conséquences directes qui en découlent.

\*

\* \*

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

#### Article 28

### **Registre d'activité**

Le présent article oblige les entreprises de protection des navires et les chefs d'équipe de protection à tenir un registre.

En premier lieu, les entreprises privées de protection des navires doivent tenir un registre de leur activité, selon des modalités qui seront définies par décret. Cette obligation de tenue, à terre, d'un registre, permettra de retracer l'ensemble des opérations qui ont fait l'objet d'un contrat, le nom des agents concernés, la liste des armes embarquées ou encore les opérations d'acquisition, de transfert, de vente d'armes et de munitions. Ce registre devrait permettre de faciliter les opérations de contrôle.

En second lieu, le chef des agents présents à bord du navire devra tenir, en mer, un registre détaillant l'activité de l'équipe de protection à bord du navire. 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 pour les enquêtes à mener.

Les modalités de tenue de ces deux types de registres seront définies par décret.

\*

\* \*

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

#### Article 29

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

Le présent article prévoit que le capitaine du navire qui fait l'objet d'une protection retranscrit, dans le livre de bord, tout événement lié à l'activité de l'équipe de protection.

Il peut s'agir des actions impliquant les agents de l'entreprise privée de protection des navires tout comme tout événement en lien avec leurs armes et leurs munitions.

Le présent article précise que doivent être mentionnés tout particulièrement, les embarquements et débarquements des agents, les stockages et déstockages des armes et munitions ainsi que, le cas échéant, les circonstances et les conséquences de leur utilisation.

S'agissant des circonstances et des conséquences de l'utilisation des armes, l'article 30 du présent projet de loi prévoit qu'outre leur mention dans le livre de bord, elles font l'objet d'un rapport de mer du capitaine du navire.

\*  
\* \*

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

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

Le présent article prévoit, en cas d'incident ayant entraîné l'usage de la force, la rédaction d'un rapport de mer par le capitaine du navire et d'un rapport du chef de l'équipe de protection, qui lui serait annexé.

À l'occasion de tout usage de la force, le capitaine du navire rédigera un rapport de mer<sup>(1)</sup> qui détaillera les faits. Ce rapport sera transmis dans les meilleurs délais au représentant de l'État en mer compétent pour la zone concernée. Cette transmission pourra s'effectuer sous forme électronique.

De son côté, le chef des agents présents à bord rédigera un rapport à l'attention du capitaine du navire protégé, sur les mêmes faits. Ce dernier l'annexera à son propre rapport de mer.

Le contenu de ce rapport sera précisé par décret.

\*  
\* \*

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

---

(1) *Le capitaine doit établir un rapport de mer en cas d'événement exceptionnel, dommageable à l'endroit des personnes à bord ou des marchandises transportées ou mettant en cause la responsabilité des personnes à bord.*

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

### CHAPITRE PREMIER Contrôle administratif sur le territoire national

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

Le présent article permet que des contrôles soient menés, pour le compte de l'autorité administrative, par les commissaires et officiers de police, les officiers et sous-officiers de la gendarmerie nationale, au siège des entreprises de protection des navires. Ces contrôles ont pour but de vérifier le respect des obligations s'imposant, en application du titre II du présent projet de loi –à ces entreprises.

Ils peuvent notamment demander la communication du registre unique du personnel ainsi que des registres prévus à l'article 29 du présent projet de loi. 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 huit heures et vingt heures, aux locaux de l'entreprise. Ils ne peuvent accéder aux locaux qui servent de domicile.

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.

\*

\* \*

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

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

Le présent article permet aux agents du Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS) de procéder à des contrôles sur les entreprises de protection des navires.

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.

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 CNAPS peut saisir le juge des libertés et de la détention statuant au siège du tribunal de grande instance dans le ressort duquel sont situés les locaux à visiter.

\*

\* \*

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

#### *Article 33*

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

Le présent article détermine les prérogatives des agents du CNAPS, dans le cadre des contrôles qu'ils effectuent en application de l'article 32.

Ils 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 CNAPS, être assistés par des experts.

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

\*

\* \*

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

CHAPITRE II  
**Contrôle administratif à bord des navires**

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

Le présent article prévoit les modalités de réalisation des contrôles en mer 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.

Le présent article précise que ces contrôles s'effectuent à toute heure.

Ces contrôles peuvent porter sur la vérification des cartes professionnelles des agents présents à bord ainsi que les documents d'identité de toute autre personne. Ces contrôles peuvent aussi porter sur tous documents de bord. Il peut être procédé à la visite des ponts et locaux des différentes zones du navire et notamment des lieux de stockage des armes et 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 visite de tels locaux ne peut être effectuée, en cas de refus de l'occupant des lieux, qu'après autorisation par une ordonnance du juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel se trouve le navire. L'ordonnance peut faire l'objet d'un appel devant le premier président de la cour d'appel.

En cas de visite de tels locaux, l'occupant peut contester la régularité de leur visite devant le 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.

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.

\*

\* \*

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

CHAPITRE III  
**Constatation des infractions à bord des navires**

*Article 35*

**Modalités de constatation des infractions à bord des navires**

Le présent article détermine quels sont les agents de l'État qui peuvent constater des infractions à bord des navires et prévoit la procédure applicable.

Outre les officiers et agents de police judiciaire agissant conformément aux dispositions du code de procédure pénale, le présent article permet la constatation des infractions aux dispositions de la présente loi, à bord des navires par :

— 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 ;

— 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 des affaires maritimes.

Par ailleurs, le présent article prévoit l'information, par tout moyen, du procureur de la République compétent. Les procès-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.

\*

\* \*

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

## **TITRE V SANCTIONS DISCIPLINAIRES ET PÉNALES**

### *Article 36*

#### **Sanctions disciplinaires prononcées par le Conseil national des activités privées de sécurité**

Le présent article prévoit les sanctions disciplinaires et des pénalités financières que le Conseil national des activités privées de sécurité peut prononcer. Elles seront prononcées dans des conditions définies par un décret en Conseil d'État.

En premier lieu, le CNAPS peut être saisi par :

— les commissaires de police, les officiers de police, les officiers et sous-officiers de la gendarmerie nationale, dans le cadre de leurs compétences mentionnés à l'article 31 ;

— les agents du Conseil national des activités privées de sécurité, dans le cadre de leurs compétences mentionnés à l'article 32 ;

— 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, dans le cadre de leurs compétences mentionnés à l'article 34.

Le présent article fixe un délai de prescription de trois ans : le Conseil ne peut être saisi de 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 de protection des navires, compte tenu de la gravité des faits reprochés sont :

— 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 ;

— 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.

Cette faculté de prononcer des sanctions n'est pas une novation pour le CNAPS puisque le livre VI du code de la sécurité intérieure lui permet déjà d'en prendre à l'encontre d'entreprises privées de sécurité.

Selon les informations fournies par le Gouvernement, les commissions interrégionales d'agrément et de contrôle (CIAC) du CNAPS ont été saisies, en 2012, de 58 dossiers de contrôle, dont 14 ont donné lieu à une décision en 2012. Dans 12 cas, une sanction a été prononcée (quatre avertissements, quatre interdictions temporaires d'exercice, une interdiction temporaire de fonctionnement pour une entreprise et quatre 4 pénalités financières).

\*

\* \*

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

#### *Article 37*

### **Sanctions pénales applicables pour plusieurs infractions à la présente loi**

Le présent article fixe une peine de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende que les tribunaux correctionnels peuvent prononcer à l'encontre :

— d'un dirigeant ou d'un gérant d'une entreprise privée de protection des navires exerçant sans que l'entreprise ne soit titulaire de l'autorisation prévue à l'article 3 ;

— d'un armateur ayant recours à entreprise privée de protection des navires n'étant pas titulaire de l'autorisation prévue à l'article 3 ;

— d'une personne exerçant cette activité sans immatriculation au registre du commerce et des sociétés lorsque cette formalité est exigée par le présent projet de loi ;

— d'un dirigeant ou d'un gérant en droit ou en fait, d'une entreprise privée de protection des navires en violation des dispositions de l'article 11 ;

— d'une personne sous-traitant l'exercice de l'activité de protection des navires ;

— d'une personne recourant 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 18) ;

— d'une personne ayant acquis, détenant, transportant et mettant à disposition des armes et munitions sans respecter les dispositions réglementaires prises en application du premier alinéa de l'article 22 ;

— d'une personne important, 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 ;

— d'une personne revendant 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 ;

— d'une personne exerçant l'activité de protection des navires depuis tout autre navire que celui que cette activité a pour but de protéger.

\*

\* \*

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

#### Article 38

##### **Sanction, pour l'employeur, du défaut de carte professionnelle**

Le présent article permet de punir de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende le fait d'employer une personne non titulaire de la carte professionnelle – mentionnée à l'article 12 – en vue de la faire participer à l'activité de protection des navires.

\*

\* \*

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

#### Article 39

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

Le présent article permet de punir 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 de la carte

professionnelle mentionnée à l'article 12 ou lorsqu'une des conditions nécessaires à son obtention n'est plus remplie ;

— le fait de faire obstacle aux différents contrôles prévus aux articles 31 à 34 du présent projet de loi.

\*  
\* \*

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

#### *Article 40*

### **Amende applicable en cas d'infraction à plusieurs dispositions de la présente loi**

Le présent article prévoit de sanctionner sept infractions d'une peine d'amende de 3 750 euros.

Il s'agit :

— du 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 ;

— du 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 ;

— du fait d'exercer ou de faire exercer à bord du navire protégé l'activité mentionnée à l'article premier dans une tenue entraînant la confusion avec les tenues des forces de police, des forces armées ou de la douane françaises ;

— du fait de ne pas tenir les registres prévus à l'article 28 ;

— du 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 ;

— du fait, pour un capitaine de navire battant pavillon français embarquant une entreprise privée de protection des navires, de ne pas en informer l'autorité administrative compétente.

La Commission a adopté un amendement de votre rapporteure pour avis procédant, au sein du présent article, à une coordination avec les modifications opérées par l'amendement CL 7 à l'article 9.

\*

\* \*

*La Commission **adopte** l'amendement de coordination CL4 de la rapporteure pour avis.*

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

## **TITRE VI OUTRE-MER**

### *Article 41*

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

Le présent article prévoit que la présente loi sera applicable sur l'ensemble du territoire de la République.

Il prévoit, par ailleurs, les adaptations nécessaires pour son application à Mayotte (**II** du présent article), à Saint-Barthélemy et à Saint-Pierre-et-Miquelon (**III** du présent article), à Saint-Martin (**IV** du présent article), en Polynésie française (**V** du présent article), en Nouvelle-Calédonie (**VI** du présent article), à Wallis-et-Futuna (**VII** du présent article) et aux Terres australes et antarctiques françaises (**VIII** du présent article).

\*

\* \*

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

\*

\* \*

*Elle émet un avis **favorable** à l'adoption du projet de loi, sous réserve des **modifications** apportées par les amendements qu'elle a adoptés.*

## LISTE DES PERSONNES ENTENDUES PAR LA RAPPORTEURE POUR AVIS

- **Ministère de la Défense**

- 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

- **Personnalité qualifiée**

- M. Franck Boulot, auteur de l'ouvrage *Mercenaires et sociétés militaires privées : l'Histoire est un éternel recommencement*, Publibook, 2010.