

N° 523

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

Enregistré à la Présidence du Sénat le 13 mai 2014

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire (1) sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE APRÈS ENGAGEMENT DE LA PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE, relatif aux **activités privées de protection des navires**,*

Par Mme Odette HERVIAUX,

Sénatrice

(1) Cette commission est composée de : M. Raymond Vall, *président* ; MM. Gérard Cornu, Ronan Dantec, Mme Évelyne Didier, MM. Jean-Jacques Filleul, Alain Houpert, Hervé Maurey, Rémy Pointereau, Mme Esther Sittler, M. Michel Teston, *vice-présidents* ; MM. Pierre Camani, Jacques Cornano, Louis Nègre, *secrétaires* ; MM. Joël Billard, Jean Bizet, Jean-Pierre Bosino, Yves Chastan, Philippe Darniche, Marcel Deneux, Mme Anne-Marie Escoffier, MM. Philippe Esnol, Jean-Luc Fichet, Alain Fouché, Mme Marie-Françoise Gaouyer, M. Francis Grignon, Mme Odette Herviaux, M. Benoît Huré, Mme Chantal Jouanno, M. Daniel Laurent, Mme Hélène Masson-Maret, MM. Jean-François Mayet, Robert Navarro, Mme Sophie Primas, MM. Thierry Repentin, Charles Revet, Roland Ries, Yves Rome, Henri Tandonnet, Paul Vergès.

Voir le(s) numéro(s) :

Assemblée nationale (14^{ème} législ.) : 1674, 1833, 1860, 1861 et T.A. 327

Sénat : 489, 522, 524 et 526 (2013-2014)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
AVANT PROPOS	7
EXPOSÉ GÉNÉRAL	9
I. L'ABSOLUE NÉCESSITÉ DE PROTÉGER EFFICACEMENT LES MARINS ET NAVIRES FRANÇAIS FACE À LA MENACE PIRATE	9
A. LA RÉSURGENCE MODERNE DU RISQUE DE PIRATERIE	9
1. <i>Un phénomène en pleine expansion</i>	10
2. <i>Des attaques concentrées dans quelques zones à risque</i>	11
B. DES CONSÉQUENCES DRAMATIQUES POUR LE PAVILLON FRANÇAIS	17
1. <i>La compétitivité coût et hors coût du pavillon français est affectée par le risque de piraterie</i>	17
2. <i>Des risques inégalement répartis selon le secteur d'activité</i>	20
C. LE CHOIX INITIAL : LA PROTECTION MILITAIRE DES NAVIRES FRANÇAIS	20
1. <i>Une évolution récente du cadre juridique</i>	21
2. <i>Une forte implication opérationnelle de la Marine nationale qui se heurte à des moyens limités</i>	22
D. L'EMBARQUEMENT DE GARDES ARMÉS : UNE SOLUTION LONGTEMPS RETARDÉE DEVENUE NÉCESSITÉ	23
1. <i>Une tardive évolution des mentalités</i>	23
2. <i>L'émergence d'une nouvelle filière à accompagner</i>	25
3. <i>Une démarche volontariste des autorités publiques pour accélérer la mise en œuvre du dispositif</i>	25
II. UNE OUVERTURE PRAGMATIQUE ET FORTEMENT ENCADRÉE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES	27
A. LA CONTENU DU PROJET DE LOI	27
1. <i>L'encadrement de l'activité de protection</i>	27
2. <i>L'encadrement des acteurs de la protection</i>	28
B. LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE	29
1. <i>La codification du projet de loi</i>	29
2. <i>Les principales modifications de fond</i>	29
3. <i>Trois articles additionnels sans lien avec l'objet du texte</i>	31
III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION	31
EXAMEN DES ARTICLES	33
• TITRE 1^{ER} DISPOSITIONS GÉNÉRALES	33
• <i>Article 1^{er} (article L. 5441-1 [nouveau] du code des transports) Définition de l'activité de protection des navires français contre les menaces extérieures</i>	33
• TITRE II CONDITIONS D'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES	36

• CHAPITRE I ^{ER} Personnes morales	36
• <i>Article additionnel avant l'article 2</i> Application des dispositions générales communes du code de la sécurité intérieure à l'activité de protection des navires	36
• <i>Article 2</i> (article L. 5442-1 [nouveau] du code des transports) Exercice de l'activité de protection des navires par les seules personnes morales	36
• <i>Article 3</i> (article L. 5442-2 [nouveau] du code des transports) Délivrance de l'autorisation d'exercice de l'activité	37
• <i>Article 4</i> (article L. 5442-3 [nouveau] du code des transports) Autorisation d'exercice distincte pour chaque établissement	38
• <i>Article 5</i> (article L. 5442-4 [nouveau] du code des transports) Refus d'autorisation en cas de risque de trouble à l'ordre public	38
• <i>Article 6</i> (article L. 5442-5 [nouveau] du code des transports) Conditions à remplir pour l'obtention de l'autorisation d'exercer	39
• <i>Article 7</i> (article L. 5442-6 [nouveau] du code des transports) Dénomination des personnes morales	40
• <i>Article 8</i> (article L. 5442-7 [nouveau] du code des transports) Portée de l'autorisation d'exercer	40
• <i>Article 9</i> (article L. 5442-8 [nouveau] du code des transports) Encadrement du contenu des documents contractuels ou publicitaires	41
• <i>Article 10</i> (article L. 5442-9 [nouveau] du code des transports) Exercice exclusif de l'activité de protection des navires	41
• CHAPITRE II PERSONNES PHYSIQUES	42
• <i>Article 11</i> (article L. 5442-10 [nouveau] du code des transports) Conditions à remplir pour les dirigeants ou gérants des entreprises privées de protection des navires	42
• <i>Article 12</i> (article L. 5442-11 [nouveau] du code des transports) Conditions à remplir par les employés des entreprises privées de protection des navires	42
• CHAPITRE III Dispositions communes	43
• <i>Article 13</i> (article L. 5442-12 [nouveau] du code des transports) Procédures de délivrance des agréments, autorisations et cartes professionnelles	43
• <i>Article 14</i> (article L. 5442-13 [nouveau] du code des transports) Modalité de dépôt des demandes d'autorisation, d'agrément ou de carte professionnelle	44
• <i>Article 15</i> (article L. 5442-14 [nouveau] du code des transports) Modalité de délivrance des demandes d'autorisation, d'agrément ou de carte professionnelle pour les entreprises établies dans un autre État européen	45
• <i>Article 16</i> (article L. 5442-15 [nouveau] du code des transports) Retrait ou suspension de l'autorisation, de l'agrément ou de la carte professionnelle	45
• <i>Article 17</i> (article L. 5442-16 [nouveau] du code des transports) Recours administratif préalable obligatoire avant tout recours contentieux	46
• TITRE III MODALITÉS D'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES	47
• CHAPITRE I ^{ER} Champ d'action	47
• <i>Article 18</i> (article L. 5443-1 [nouveau] du code des transports) Zones d'exercice de l'activité de protection des navires	47
• CHAPITRE II Nombre, tenue et armement des agents	50
• <i>Article 19</i> (article L. 5443-2 [nouveau] du code des transports) Nombre minimum d'agents embarqués à bord d'un navire	50
• <i>Article 20</i> (article L. 5443-3 [nouveau] du code des transports) Tenue des agents	53
• <i>Article 21</i> (article L. 5443-4 [nouveau] du code des transports) Encadrement de l'emploi de la force	55

• Article 22 (article L. 5443-5 [nouveau] du code des transports) Acquisition, détention et transports des armes et munitions	59
• Article 23 (article L. 5443-6 [nouveau] du code des transports) Embarquement, stockage et remise aux agents des armes	61
• CHAPITRE III Droits et obligations	62
• Article 24 (article L. 5443-7 [nouveau] du code des transports) Exercice de l'activité de protection des navires par les seules personnes morales	62
• Article 25 (article L. 5443-8 [nouveau] du code des transports) Interdiction de la sous-traitance de l'activité de protection des navires	64
• Article 26 (article L. 5443-8 [nouveau] du code des transports) Obligations du capitaine du navire	65
• Article 27 (article L. 5443-9 [nouveau] du code des transports) Obligations des agents présents à bord des navires	66
• Article 28 (article L. 5443-10 [nouveau] du code des transports) Registre d'activité	68
• Article 29 (article L. 5443-11 [nouveau] du code des transports) Mentions relatives à l'activité de l'équipe de protection dans le livre de bord	69
• Article 30 (article L. 5443-12 [nouveau] du code des transports) Rapports en cas d'incidents	70
• Article additionnel après l'article 30 Coordination entre le code de la sécurité intérieure et le code des transports	73
• TITRE IV Contrôle administratif de l'exercice de l'activité privée de protection des navires et constatation des infractions en mer	73
• CHAPITRE I ^{ER} Contrôle administratif sur le territoire national	73
• Article 31 (article L. 5444-1 [nouveau] du code des transports) Contrôles effectués auprès des entreprises de protection des navires par la police ou la gendarmerie nationales	73
• Article 32 (article L. 5444-2 [nouveau] du code des transports) Contrôles effectués par les agents du Conseil national des activités privées de sécurité	74
• Article 33 (article L. 5444-3 [nouveau] du code des transports) Prérogatives des agents du Conseil national des activités privées de sécurité	75
• CHAPITRE II Contrôle administratif à bord des navires	75
• Article 34 (article L. 5444-4 [nouveau] du code des transports) Modalités de réalisation des contrôles en mer	75
• Article 34 bis (articles 62, 63, 413 bis et 416 bis [nouveau] du code des douanes, article 52 de la loi 93-1 du 4 janvier 1993).....	76
• Contrôle douanier à bord des navires	76
• CHAPITRE III Constatation des infractions à bord des navires	76
• Article 35 (article L. 5444-5 [nouveau] du code des transports) Modalités de constatation des infractions à bord des navires	76
• TITRE V SANCTIONS DISCIPLINAIRES ET PÉNALES	77
• Article 36 (article L. 5445-1 [nouveau] du code des transports) Sanctions disciplinaires prononcées par le Conseil national des activités privées de sécurité	77
• Article 37 (article L. 5445-2 [nouveau] du code des transports) Sanctions pénales applicables pour plusieurs infractions à la présente loi	78
• Article 38 (article L. 5445-3 [nouveau] du code des transports) Sanction, pour l'employeur, du défaut de carte professionnelle	78
• Article 39 (article L. 5445-4 [nouveau] du code des transports) Sanction des obstacles aux contrôles et, pour le salarié, du défaut de carte professionnelle	79
• Article 40 (article L. 5445-5 [nouveau] du code des transports) Amende applicable en cas d'infraction à plusieurs dispositions de la présente loi	79

• TITRE V OUTRE-MER	80
• <i>Article 41 A</i> (articles L. 1802-6, L. 1802-7 et L. 1802-8 [nouveaux] du code des transports) Application de la loi outre-mer	80
• <i>Article 41</i> (articles L. 5724-3, L. 5734-3, L. 5754-2, L. 5764-2, L. 5774-2, L. 5784-2 et L. 5794-2 [nouveaux] du code des transports) Application de la loi outre-mer	81
• <i>Article 42</i> (articles L. 5763-1, L. 5773-1 [nouveau] et L. 5783-1 du code des transports, et article 71 de la loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne) Application de la loi outre-mer	83
• <i>Article additionnel après l'article 42</i> Application de la loi outre-mer	84
 EXAMEN EN COMMISSION	 85
 LISTE DES PERSONNES ENTENDUES	 103
 TABLEAU COMPARATIF	 105

AVANT PROPOS

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi relatif aux activités privées de protection des navires a été déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale le 3 janvier 2014, le Gouvernement a engagé la procédure accélérée le 18 avril et il a été adopté par les députés le 29 avril.

À l'issue de son examen par l'Assemblée nationale, ce texte comporte six titres et 43 articles. Le titre I^{er} définit et autorise l'activité privée de protection des navires. Le titre II est relatif aux conditions d'exercice de l'activité privée de protection des navires. Le titre III porte sur les modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires. Le titre IV traite du contrôle administratif de cette activité. Le titre V définit les sanctions disciplinaires et pénales applicables à cette activité et le titre VI prévoit son application outre-mer.

Votre commission du développement durable a délégué à la commission des lois l'examen « au fond » des titres II, IV et V qui s'inspirent largement des dispositions du code de la sécurité intérieure.

Les travaux de votre rapporteure se sont donc essentiellement concentrés sur les titres I, III et VI qui constituent le cœur du dispositif puisqu'ils comportent la définition de l'activité de protection des navires et de son périmètre, le cadre d'emploi de la force, le nombre d'agents embarqués, les conditions de manipulation des armes, ainsi que les obligations et responsabilités respectives de l'armateur, du capitaine et des équipes de protection.

Votre rapporteure tient à souligner le large consensus établi autour de ce projet de loi. Le droit français est en retard par rapport à celui de nos partenaires européens, qui autorisent presque tous l'embarquement de gardes armés sur leurs navires. La Marine nationale, qui joue parfaitement un rôle important de sécurisation de notre flotte de commerce, n'est cependant pas en mesure de répondre favorablement à toutes les demandes de protection. Or la menace pirate ne diminue pas, au contraire, elle évolue rapidement à la fois dans l'espace et dans ses modes opératoires.

C'est pourquoi, il est devenu urgent d'autoriser et d'encadrer cette activité de protection, dont le caractère dissuasif n'est plus à démontrer. Il en va bien sûr, de la compétitivité de notre pavillon, mais avant tout aussi, il faut le rappeler, de la sécurité de nos marins.

Au cours des auditions menées par votre rapporteure, une seule demande a été formulée avec insistance : adopter ce texte dans les plus brefs délais. L'administration, qui partage la préoccupation d'une entrée en vigueur rapide du projet de loi, a de son côté affirmé que l'ensemble des mesures réglementaires d'application, qui ont fait l'objet d'une large concertation à l'image de l'ensemble du texte, seraient prêtes d'ici la fin du mois de juin.

Au cours de sa réunion du mardi 13 mai 2014, votre commission a adopté les nouvelles rédactions de la commission des lois qui, sur le rapport d'Alain Richard, a effectué un travail très minutieux de codification et d'amélioration de la cohérence législative du projet de loi, puis l'ensemble du texte, précisé sur quelques points supplémentaires à l'initiative de votre rapporteure.

EXPOSÉ GÉNÉRAL

I. L'ABSOLUE NÉCESSITÉ DE PROTÉGER EFFICACEMENT LES MARINS ET NAVIRES FRANÇAIS FACE À LA MENACE PIRATE

La piraterie est aussi ancienne que la navigation. Cependant, face à l'intensification des actes de piraterie, notamment au large de la Somalie et dans le Golfe de Guinée, l'interdiction posée par le droit français d'embarquer des gardes privés armés menace la sécurité de nos marins et fait peser un risque de compétitivité sur le pavillon français.

A. LA RÉSURGENCE MODERNE DU RISQUE DE PIRATERIE

Depuis le début des années 2000, le phénomène de piraterie maritime connaît une résurgence qui menace gravement la sécurité des routes maritimes internationales. S'il s'est fortement manifesté dans le détroit de Malacca ou commence à s'affirmer en Amérique du sud, c'est surtout près des côtes africaines qu'il pose aujourd'hui problème, principalement au large des côtes somaliennes et, de plus en plus, dans le golfe de Guinée.

LA PIRATERIE EN DROIT INTERNATIONAL

La piraterie a été définie pour la première fois par la Convention de Genève sur la haute mer, adoptée le 29 avril 1958, comme tout acte illégitime de violence, de détention, ou toute déprédation commis pour des buts personnels par l'équipage ou les passagers d'un navire privé ou d'un aéronef privé.

Le cadre international est fixé par la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) du 10 décembre 1982¹, dite convention de Montego Bay (art. 101 à 107 et 110). Ses articles 100 à 107 définissent le régime juridique de la piraterie et de sa répression, en l'étendant à l'espace aérien, mais en précisant que la piraterie ne peut se dérouler que dans les lieux ne relevant de la juridiction d'aucun État. Il ne peut donc y avoir d'attaque pirate en mer qu'au-delà des limites des eaux territoriales au sens du droit international ; l'État côtier étant pleinement compétent pour réprimer ce qui, sur son domaine maritime, s'apparenterait à un vol, une attaque à main armée ou à une agression en fonction des dispositions de son code pénal. La zone économique exclusive est assimilée à la haute mer.

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

¹ Cette convention a été ratifiée par la quasi-totalité des États de la planète, à l'exception notable des États-Unis.

L'article 105 réaffirme le principe de juridiction universelle en habilitant tout État à appréhender et à juger les pirates que ses représentants pourraient rencontrer et saisir. Il permet de déroger au principe de compétence exclusive de l'État du pavillon à l'égard des navires pirates, lesquels ne perdent pas automatiquement leur nationalité aux termes de l'article 104. La répression de la piraterie est ouverte exclusivement aux navires et aux aéronefs militaires clairement identifiés, selon l'article 107.

Des résolutions des Nations Unies viennent compléter le dispositif, par exemple pour la répression des actes de piraterie au large de la Somalie.

1. Un phénomène en pleine expansion

Au total et toutes zones géographiques confondues, 264 attaques ont été comptabilisées en 2013 par le Bureau Maritime International (BMI) et, d'ores et déjà, 72 pour le début de l'année 2014. Les pirates, toujours mieux équipés et plus audacieux, mènent une véritable guerre contre les navires marchands, n'hésitant pas à retenir en otage et à torturer des équipages pour obtenir des rançons. Pour l'année 2013, on dénombre ainsi **304 membres d'équipages pris en otages, 36 kidnappings, un mort et un porté disparu.**

Selon un rapport publié en novembre 2013 par la Banque mondiale, plus de 330 millions de dollars de rançons auraient été versés entre 2005 et 2012 aux seuls pirates agissant au large de la Somalie et de la Corne de l'Afrique. Une grande partie de cet argent a été utilisée pour alimenter un vaste éventail d'activités criminelles allant du trafic d'êtres humains au financement de milices, jusqu'à la déstabilisation politique des États de la région.

Après un pic en 2010-2011, les actes de piraterie tendent à diminuer en raison d'une forte mobilisation internationale. La France y prend toute sa part, notamment à travers la mission *Atalante* effectuée sous le drapeau de l'Union européenne¹. On observe ainsi, en 2013, une réduction substantielle des actes de piraterie : de 11 % par rapport à 2012 (297 actes) et de 41 % par rapport à 2010 (445 actes).

Il convient cependant de relativiser ces « bonnes » statistiques, dans la mesure où, reposant sur un système déclaratif, elles ne fournissent qu'une image imparfaite de la réalité du phénomène. En effet, les équipages n'indiquent pas systématiquement au BMI les attaques qu'ils sont parvenus à déjouer. En outre, si une diminution s'observe à l'échelle du globe, elle ne doit pas masquer la persistance de fortes disparités régionales.

Elle ne doit pas non plus occulter les tendances de long terme : la piraterie, qui constitue une activité humaine aussi ancienne que la

¹ Le Conseil Affaires étrangères du 23 mars 2012 a prolongé la présence militaire européenne dans la zone au moins jusqu'à la fin de l'année 2014.

navigation elle-même, connaît une évolution sinusoïdale en fonction des périodes, des zones, et de la capacité des États riverains à assurer la sécurité de leurs approches maritimes. Sur les deux dernières décennies, ce ne sont pas moins de 4 000 actes de pirateries qui ont été recensés, avec une tendance à l'accélération au cours de la période récente. Un rapport de la RAND Corporation (institution américaine de recherche privée à but non lucratif) estime le nombre d'attaques et de tentatives d'attaques à 214 durant la période 1994-1999 et à 2 458 entre les années 2000 et 2008, ce qui souligne l'augmentation très importante de ces pratiques au cours de la dernière décennie.

Il convient donc de ne pas relâcher les efforts : la piraterie reste une menace majeure, alors que 90 % des échanges mondiaux de marchandises transitent par la mer.

2. Des attaques concentrées dans quelques zones à risque

Les zones ayant connu le plus grand nombre d'attaques de piraterie depuis dix ans, ont été le détroit de Malacca, le golfe de Guinée et le large de la Somalie. S'agissant de la zone du détroit de Malacca, alors qu'elle constituait une menace pour le trafic maritime à destination de l'Asie du Sud-Est et des États-Unis (25 % du trafic maritime y transitant), la piraterie a pu être jugulée par l'implication forte des états riverains (Malaisie, Indonésie et Singapour). Le détroit de Malacca n'est ainsi plus classé route maritime dangereuse par le *Lloyds Register* (société de classification maritime britannique) depuis fin 2006. En revanche, la piraterie au large des côtes indonésiennes tend à prendre le relai en Asie du Sud-Est : on y dénombre 106 attaques en 2013 contre 15 en 2009. Ces attaques sont cependant moins violentes et moins sophistiquées (souvent à l'arme blanche) que celles observées au large de l'Afrique.

S'agissant des zones d'approche de la Somalie, la piraterie y revêt un caractère unique, lié à l'importance stratégique du golfe d'Aden pour les flux maritimes, en particulier énergétiques : il constitue le passage obligé vers le canal de Suez pour 15 % du pétrole mondial et la totalité des échanges par conteneur entre l'Europe et la Chine. Pour faire face à cette menace, diverses actions ont été mises en œuvre à l'échelle internationale : l'opération *Atalante* (sous l'égide de l'Union européenne), l'opération *Ocean Shield* et *Task force 151* (au sein de l'OTAN), ainsi que des actions menées par les forces navales de nombreux pays (Chine, Russie, Inde, Japon, Indonésie, Malaisie, Arabie Saoudite, Yémen). On observe, de ce fait, une diminution sensible des actes de piraterie dans la région : alors qu'environ 25 000 navires y transitent chaque année, seuls sept ont été attaqués en 2013 contre 49 en 2012 et 160 en 2011.

S'agissant enfin de la zone du golfe de Guinée, elle concentre un niveau de plus en plus élevé d'attaques, notamment autour du Nigeria (31 en 2013). Les découvertes récentes de gisements *offshores* d'hydrocarbures ont en effet accru l'intérêt géostratégique de cette région : 40 % des importations de pétrole et 6 % des importations de gaz mondiales en proviennent. Les attaques visent principalement au siphonage des navires transportant des hydrocarbures : le groupe danois Risk Intelligence indiquait en octobre 2013 que l'équivalent de 100 millions de dollars (75 millions d'euros) de marchandises a été siphonné dans la région depuis 2010.

Le BMI fait état d'un mode opératoire « très violent » au cours d'attaques à main armée lors desquelles les éléments de valeur appartenant au navire ou à son équipage sont volés, les agresseurs prenant rapidement la fuite. Elles ne débouchent cependant pas sur la prise en otage des bâtiments agressés, ni sur une demande de rançon. Elles ne menacent pas une route maritime particulière mais se concentrent sur les bâtiments entrant ou sortant des ports des pays concernés. Pour les bâtiments en transit, il est donc possible d'éviter la menace par l'éloignement.

En raison de ce mode opératoire particulier et du fait que la majorité des attaques a lieu dans les eaux territoriales de nations souveraines, celles-ci relèvent généralement du régime juridique du « brigandage maritime » plutôt que de la « piraterie ». Cette différence explique pourquoi un dispositif militaire d'une ampleur comparable à celui déployé au large de la Somalie n'est pas envisagé aujourd'hui dans le Golfe de Guinée. Les attaques ont lieu dans les eaux territoriales d'États souverains, à leurs abords, ou autour des plates-formes pétrolières situées dans leurs zones économiques exclusives. La compétence pour agir dans ces secteurs relève donc exclusivement des forces armées de ces pays ainsi que des sociétés militaires privées, mandatées, le plus souvent hors d'un cadre juridique international, pour assurer la protection des plates-formes et patrouiller aux approches de leurs infrastructures.

La France applique néanmoins dans cette zone certaines des dispositions pratiquées en océan Indien, en particulier le « contrôle naval volontaire » qui permet à la Marine nationale de suivre la position des bâtiments marchands dans le golfe de Guinée, de leur communiquer la situation d'ensemble, assortie des recommandations sur le comportement et les manœuvres à adopter. De plus, un bâtiment et un avion de patrouille maritime, déployés dans la zone de l'Afrique de l'Ouest, peuvent intervenir en réponse à certaines exigences particulières de protection.

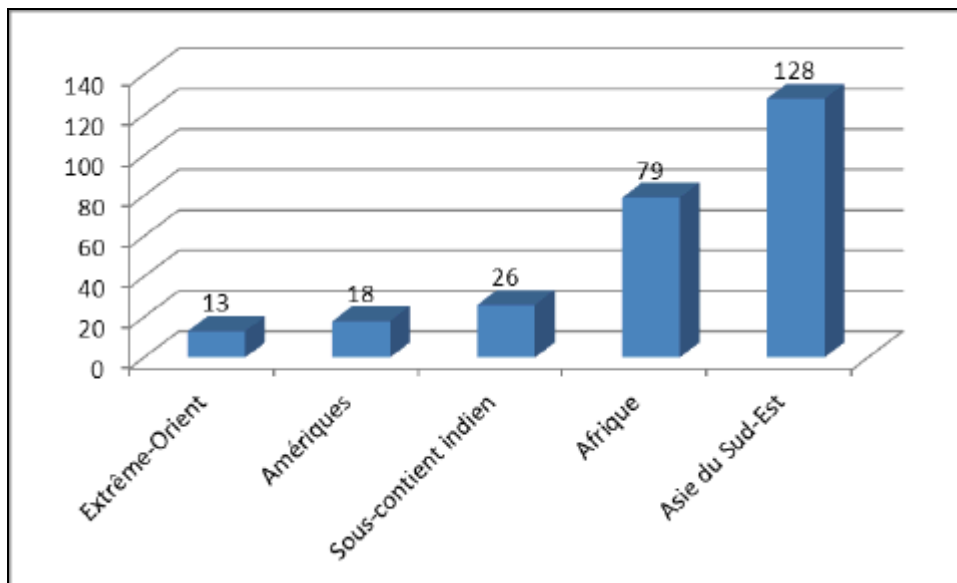
BILAN PAR ZONE DES ACTES DE PIRATERIE ET DE BRIGANDAGE MARITIMES

Zone géographique / Pays	2009	2010	2011	2012	2013
ASIE DU SUD-EST					
Détroit de Malacca	2	2	1	2	1
Détroit de Singapour	9	3	11	6	9
Indonésie	15	40	46	81	106
Malaisie	16	18	16	12	9
Myanmar (Birmanie)	1		1		
Thaïlande	2	2			
EXTRÊME-ORIENT					
Chine	1	1	2	1	
Mer de Chine méridionale	13	31	13	2	4
Vietnam	9	12	8	4	9
SOUS-CONTINENT INDIEN					
Bangladesh	18	23	10	11	12
Inde	12	5	6	8	14
AMÉRIQUE DU SUD					
Colombie	5	3	4	5	7
Costa Rica	3	1	3	1	
Équateur	2	3	6	4	3
Guyana		2	1		2
Haïti	4	5	2	2	
Pérou	13	10	2	3	4
République dominicaine				1	1
Venezuela	5	7	4		
AFRIQUE					
Algérie				1	
Angola			1		
Bénin	1		20	2	
Cameroun	3	5		1	
Congo		1	3	4	3
Côte d'Ivoire	2	4	1	5	4
Égypte		2	3	7	7
Gabon					2
Ghana	3		2	2	1
Golfe d'Aden	117	53	37	13	6
Guinée-Bissau	1				
Kenya	1		1	1	1
Liberia		1			
Maroc					1
Mauritanie					1
Mer Rouge	15	25	39	13	2
Mozambique				2	2

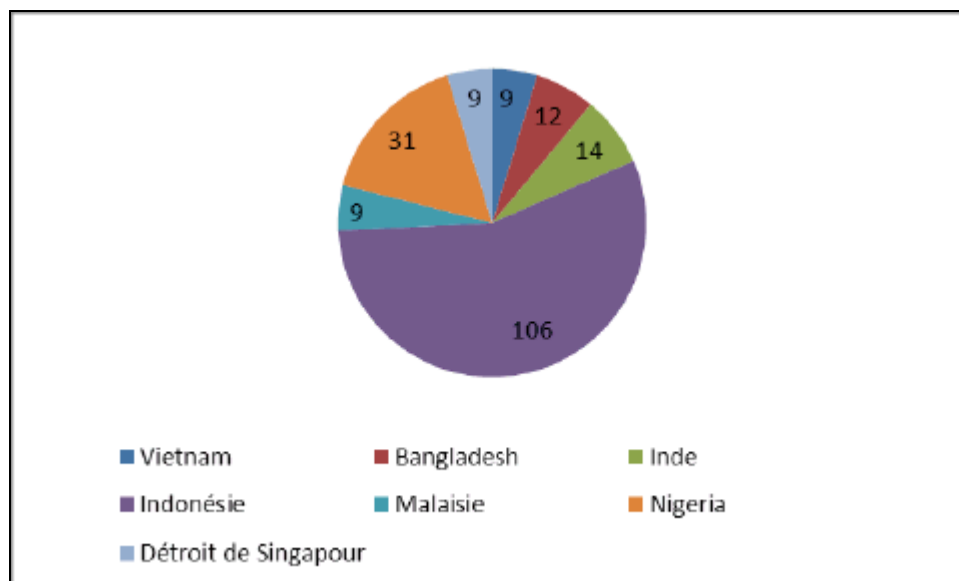
Nigeria	29	19	10	27	31
République démocratique du Congo	2	3	4	2	
Sierra Leone			1	1	2
Somalie	80	139	160	49	7
Tanzanie	5	1		2	1
Togo	2		6	15	7
RESTE DU MONDE					
Golfe d'Oman	1				
Irak		2			
Mer d'Arabie	1	2			
Mer Caspienne	1				
Mer Méditerranée			1		
Océan Indien	1				
Oman	4		1		
TOTAL	410	445	439	297	264

Source: BMI, Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2013 Annual Report

NOMBRE TOTAL D'INCIDENTS PAR RÉGION EN 2013

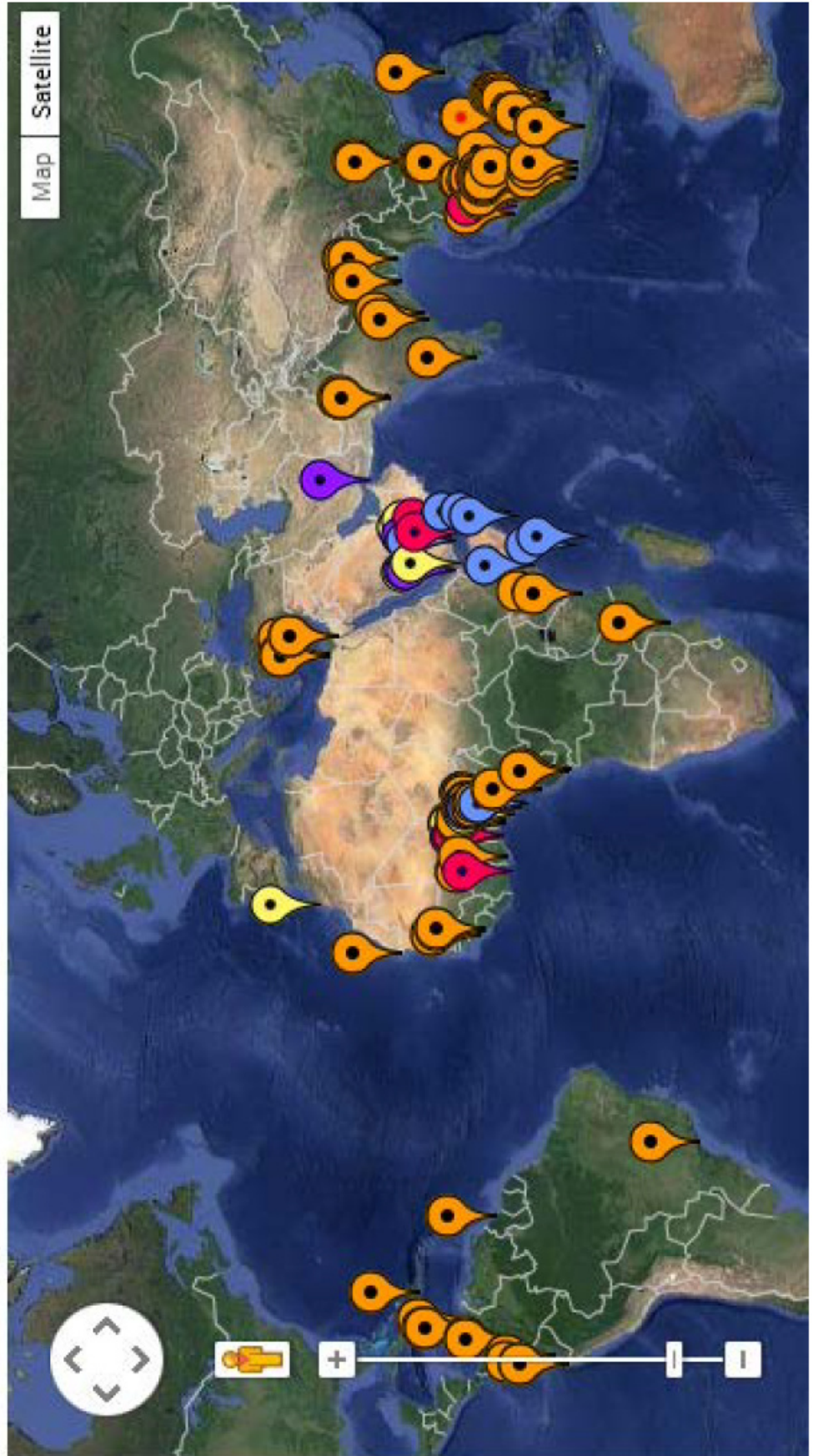


Source: BMI, Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2013 Annual Report

LES SEPT ZONES AYANT CONCENTRÉ 75% DES ATTAQUES ENREGISTRÉES EN 2013

IMB Piracy Report – January to December 2013

-  = Attempted Attack
-  = Boarded
-  = Fired upon
-  = Hijacked
-  = Suspicious vessel



Source: BMI, Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2013 Annual Report

B. DES CONSÉQUENCES DRAMATIQUES POUR LE PAVILLON FRANÇAIS

Chaque année, environ 8 milliards de tonnes de marchandises transitent par la voie maritime tandis que plus de 50 000 navires sillonnent quotidiennement les mers. L'organisation non-gouvernementale *One Earth Future* a estimé, fin 2010, l'impact économique global de la piraterie à 7 à 12 milliards de dollars par an.

1. La compétitivité coût et hors coût du pavillon français est affectée par le risque de piraterie

Les surcoûts induits par le risque de piraterie se répartissent entre quatre postes-clés :

- les **dépenses de carburant** : elles sont autant dues à l'accélération de la vitesse de transit dans les zones à risques qu'aux choix de déroutement (circumnavigation de l'Afrique par le Cap de Bonne Espérance) conformément aux *best management practices* (BMP) de l'OMI ; ces surconsommations de combustible génèrent par ailleurs des émissions supplémentaires de polluants atmosphériques ;

- les **dépenses de sécurité** : protection « physique » du navire (barbelés, caméras, spots, etc.), recours à des gardes armés (équipes de protection embarquées de la Marine nationale ou gardes privés pour les navires battant pavillon étranger) ;

- les **primes aux équipages** pour compenser le risque encouru : selon les années, entre 300 et 500 marins sont affectés par des actes de piraterie, causant entre 5 et 25 morts par an ;

- les **surprimes d'assurance** : elles sont généralement de 0,5 % de la valeur du navire pour une traversée de l'Océan Indien, soit souvent proches de 20 000 à 30 000 dollars supplémentaires par jour de traversée.

Les informations communiquées Armateurs de France permettent de dresser une **ventilation sommaire** de ces différents postes. Ainsi, pour la seule zone somalienne, le coût de la piraterie représente 3 milliards de dollars (Mds\$)¹ au niveau mondial, supporté à 80 % par les armateurs : la moitié de ces surcoûts (1,5 Md\$) concerne les dépenses de carburant dues à l'accélération de la vitesse de transit dans les zones à risques ; 500 millions de dollars concernent les dépenses de sécurité (formation des équipages, équipes de protection) ; les coûts d'assurances s'élèvent à 300 millions de

¹ À noter, le coût de la piraterie somalienne a été divisé par deux depuis 2012 (6 Mds\$), signe de l'efficacité de la mobilisation internationale. En revanche, il est en nette augmentation dans le Golfe de Guinée, où il s'élève à 700 millions de dollars en 2013.

dollars ; enfin les coûts de déroutement, les primes au personnel naviguant et les rançons représentent 700 millions de dollars.

Au-delà de ces coûts directs, le phénomène est arrivé à un tel point, que **les assurances comme les clients refusent désormais de couvrir le risque** de piraterie en l'absence d'une garantie de protection des navires. L'aléa commercial qui en découle n'est plus acceptable pour le client ou son assureur, dans un contexte où l'offre de protection de plusieurs pavillons apparaît plus étoffée. À titre d'exemple, l'armateur danois *Maersk* a interdit à sa filiale française de prendre part à certains marchés du fait de l'aléa que représente aujourd'hui l'absence de protection des navires français : la perte est évaluée à 15 % des rotations.

Les compagnies maritimes françaises¹ perdent ainsi des marchés, faute de pouvoir garantir systématiquement la protection des navires, des équipages et de leurs cargaisons. Armateurs de France souligne que cette incertitude **alimente le mouvement de dépavillonnement** : bien qu'aucun lien ne puisse être directement établi, on observe que 34 navires ont été retirés des registres du pavillon français au cours de l'année 2012. Les difficultés pour protéger certaines routes font partie des explications invoquées. Les armateurs sont de plus en plus tentés d'immatriculer leur navire sous pavillon étranger, afin de pouvoir recourir à des services privés de protection armée sur leurs navires, ce que le droit français actuel ne permet pas.

L'INQUIÉTANT DÉCLIN DU PAVILLON FRANÇAIS

En 2014, le pavillon français compte environ 550 navires de commerce au sens large, dont 350 navires dits de service et 200 correspondant à la flotte de transport stricto sensu (marchandises, passagers). Malgré les mesures d'aides à la flotte, le nombre de navires sous pavillon français connaît un déclin continu. Détenteur de la 5^{ème} place mondiale dans les années 1960, le pavillon français occupe désormais la 26^{ème} place et représente 0,6 % du tonnage mondial.

À noter que la flotte contrôlée par des intérêts français ou gérée depuis la France est évaluée à environ 500 navires supplémentaires, immatriculés dans des pays étrangers, le plus souvent européens. Il y a donc bien déconnexion entre entreprise de transport maritime et pavillon national : les compagnies maritimes européennes contrôlent ainsi 41 % de la capacité de la flotte mondiale.

¹ Les principaux armateurs français concernés sont Bourbon (services), Louis-Dreyfus Armateurs (services et vrac), Seatankers, Maersk Tankers et Socatra (pétrole), CMA-CGM, Marfret (conteneurs). Ensemble, ils représentent environ 13,5 milliards d'euros de chiffre d'affaires. Leur poids en termes d'emplois atteint environ 4 000 sédentaires et 2 500 navigants.

En effet, bien qu'il jouisse d'une excellente réputation, le pavillon français souffre aujourd'hui d'un déficit de compétitivité. Le rapport Leroy¹ a identifié des pistes pour alléger les surcoûts, notamment en matière de stabilisation des dispositifs fiscaux et de simplification des processus administratifs. Mais ce rapport pointe également l'absence de possibilité de garantir une protection des navires dans les zones à risque comme un vrai désavantage compétitif.

D'autres facteurs fragilisent également les opérateurs maritimes, en particulier leur accès aux financements. Depuis la crise de 2008, les banques européennes, historiquement très présentes dans le financement de navires, ont choisi de réduire massivement leur portefeuille *shipping*, voire de le vendre en totalité. Ce choix a été dicté par plusieurs considérations : nouvelles règles relatives aux ratios de fonds propres une activité à forte intensité capitalistique, difficultés d'accès au dollar US, volatilité du marché. Leur comportement a entraîné des difficultés croissantes pour les armateurs français dans leurs opérations d'achat de navires.

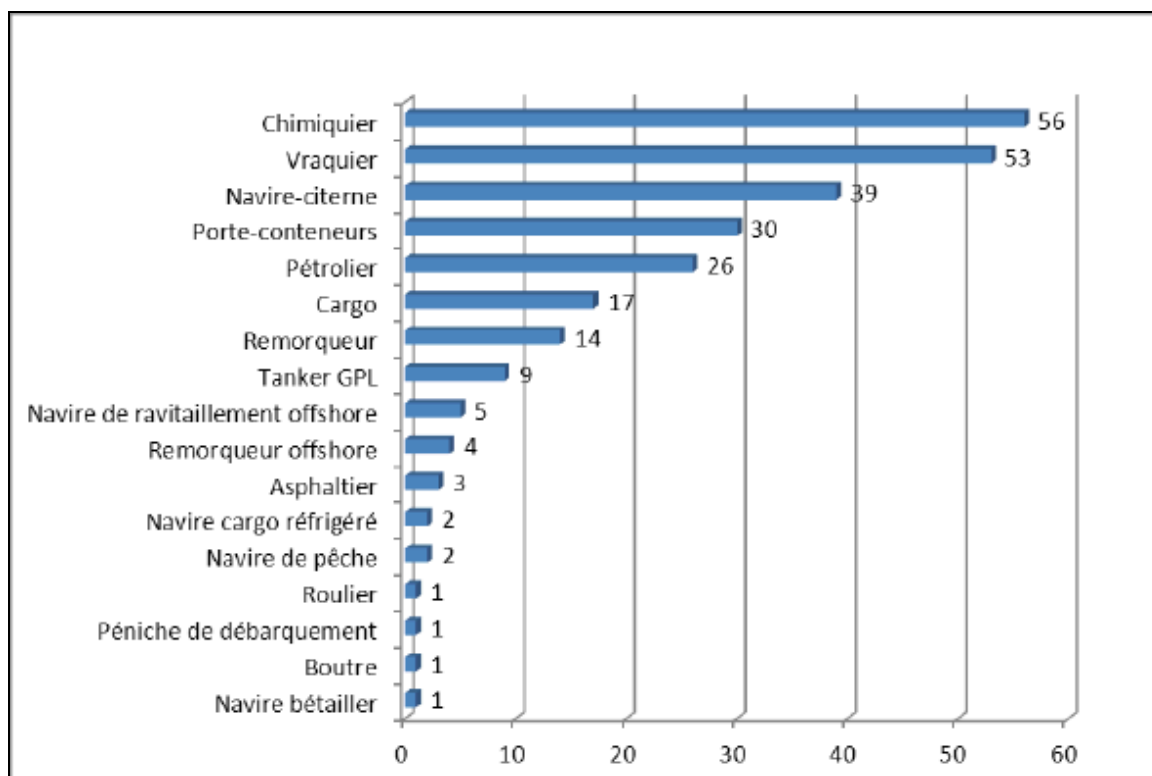
Ces difficultés, combinées à l'intensification de la concurrence internationale, alimentent une succession continue de dépavillonnements depuis 2008. L'année 2012 a été particulièrement rude, avec la sortie de 34 navires. Cette baisse affecte essentiellement la flotte pétrolière puisque ces sorties concernent 17 de ces navires dont 8 de type VLCC (« *very large crude carrier* ») contre 6 entrées (3 VLCC et 3 transporteurs de produits pétroliers). En 2013, la situation est demeurée globalement médiocre, en raison de surcapacités liées à la crise en Europe.

L'autre effet induit par le coût élevé du pavillon français est sa réorientation progressive vers les services à forte valeur ajoutée (offshore, câbles sous-marins, exploration sismique). Des leaders mondiaux y exercent tels CGG ou Bourbon.

¹ Rapport au Premier ministre sur la compétitivité des transports et services maritimes français, présenté par le député Arnaud Leroy (12 novembre 2013).

2. Des risques inégalement répartis selon le secteur d'activité

TYPOLOGIE DES NAVIRES ATTAQUÉS EN 2013



Source: BMI, *Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2013 Annual Report*

L'analyse des attaques par type de navire confirme que les bâtiments les plus susceptibles de subir les assauts des pirates sont souvent ceux rendus plus vulnérables par leur vitesse réduite (12 à 15 nœuds, soit entre 22 et 28 km/h environ), la hauteur de leur franc-bord ou leur faible manœuvrabilité. Les pétroliers à pleine charge, les câbliers, les navires de pêche, les bâtiments de recherche sismique, les navires de ravitaillement d'installations offshore, mais également les navires de croisière et les voiliers représentent ainsi des cibles de choix pour les pirates.

C. LE CHOIX INITIAL : LA PROTECTION MILITAIRE DES NAVIRES FRANÇAIS

La protection des navires par du personnel militaire a été la solution initialement privilégiée par la France, plutôt que l'embarquement de gardes armés privés.

1. Une évolution récente du cadre juridique

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

La France a récemment modernisé sa législation pour l'adapter à la nouvelle donne géopolitique. Ainsi 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 comble le vide juridique ouvert en 2007 par l'abolition de la loi de 1825 réprimant la piraterie. Elle **définit l'incrimination de piraterie dans le droit français**, permet aux tribunaux nationaux d'en juger en leur attribuant une compétence quasi-universelle, et habilite les forces armées à intervenir avant ou pendant les faits, notamment pour appréhender les commanditaires. Elle permet aussi la **consignation à bord des auteurs**, exposés à trente années de réclusion criminelle.

LES PRINCIPAUX APPORTS DE LA LOI DU 5 JANVIER 2011

- Énumération des infractions déjà existantes dans notre droit national constitutives d'actes de piraterie : détournement de navire ou aéronefs ou tout moyen de transport ; enlèvement ou séquestration lorsqu'ils précèdent, accompagnent ou suivent un détournement de navire ; participation à une association de malfaiteurs en vue de commettre les actes précités.

- Création d'une nouvelle infraction de détournement de navire ou d'aéronef en bande organisée à l'article 224-6-1 du code pénal (d'où découlent la compétence des juridictions interrégionales spécialisées [JIRS], le recours à une durée spécifique de garde à vue, et les recours à des techniques d'enquêtes adaptées).

- Mise en place d'un cadre juridique pour la privation de liberté sous le contrôle des agents français et du juge des libertés et de la détention ; le régime des mesures de restriction ou de privation de liberté est désormais prévu aux articles L.1521-11 et suivants du code de la défense.

- Mise en place d'une compétence quasi-universelle : au-delà des critères de compétence « classiques » des juridictions françaises (ex : auteur ou victime français, faits commis sur le territoire français), celles-ci sont compétentes pour poursuivre, instruire et juger les individus soupçonnés d'avoir commis des actes de piraterie lorsqu'ils sont appréhendés par des agents français (OPJ, commandant bâtiments de l'État) en l'absence de toute souveraineté étrangère revendiquée et à défaut d'entente avec les autorités d'un autre État susceptible de retenir sa compétence juridictionnelle.

2. Une forte implication opérationnelle de la Marine nationale qui se heurte à des moyens limités

De nombreuses initiatives ont été engagées au niveau international et européen pour lutter contre la piraterie. La France y est associée, notamment dans le cadre d'opérations navales initiées par l'Union européenne (opération *Atalante* lancée en 2008) ou au sein de l'OTAN (force multinationale *Task Force 151* créée en 2009). Au sein d'*Atalante*, la France déploie par exemple un dispositif de plus de 250 hommes articulé autour d'une frégate et d'un avion de patrouille maritime, en plus de forces prépositionnées.

Depuis l'attaque du Ponant et de thoniers tricolores dans l'océan Indien en 2008, la France assure également la protection de ses navires par le biais d'**équipes de protection embarquées (EPE)** de la Marine nationale. Dès qu'un navire français transite dans une zone à risque, il peut demander à en bénéficier.

LES ÉQUIPES DE PROTECTION EMBARQUÉES (EPE) DE LA MARINE NATIONALE

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

Au nombre de 26, ces unités sont régulièrement amenées à intervenir dans les zones à risque (bassin somalien et golfe d'Aden principalement, parfois dans le golfe de Guinée). En pratique, 10 à 12 équipes de protection embarquées sont dédiées aux thoniers français qui pêchent au large des Seychelles, les autres pouvant assurer notamment la protection de navires jugés stratégiques et particulièrement vulnérables (faiblesse de leur vitesse de dérobement ou insuffisance de leur franc-bord).

La demande de mise en place d'une équipe militaire de protection embarquée est effectuée par l'armateur auprès du Premier ministre. La décision est prise par ce dernier, après une étude technique menée par les services du ministère de la défense en liaison avec l'armateur. Cette étude permet d'apprécier la menace en fonction de la zone et de la vulnérabilité intrinsèque du navire ainsi que de la capacité à déployer une équipe militaire compte tenu des contraintes diplomatiques et logistiques, en fonction des escales prévues et du préavis disponible.

Une fois l'accord du Premier Ministre obtenu, des accords sont recherchés avec les États d'embarquement et de débarquement de l'équipe, ainsi que l'État du pavillon le cas échéant.

À l'embarquement de l'équipe, un briefing est organisé par le capitaine du navire marchand, qui présente le navire et les mesures de sécurité en place. L'équipe assure une veille active dans les zones d'insécurité. En revanche, elle est inactive (armes et munitions stockées en soute dans un local fermé à clé) lorsque le bâtiment navigue dans les zones ne présentant pas de risque de piraterie, définies dans la convention.

Le remboursement des frais engagés est fondé sur le décret n° 86-366 du 11 mars 1986 relatif à la rémunération de certains services rendus par le ministère de la défense, qui pose la règle d'une rémunération des services rendus par les armées dans la mesure où ils bénéficient à des tiers. La totalité des dépenses supplémentaires entraînées par le déploiement de l'EPE est à la charge de l'armateur : transport de l'équipe et du matériel, hébergement et alimentation, suppléments de rémunération. De plus, l'armateur est tenu d'assurer le personnel et le matériel de l'État ainsi que d'assurer l'État pour les dommages qui pourraient être causés par l'EPE aux tiers. Ces dépenses sont alors directement réglées par l'armateur ou remboursées par celui-ci à l'État en fonction des dépenses réellement effectuées.

Au total, 93 EPE ont été déployées depuis 2009. Elles ont repoussé quinze attaques, sans perte ni blessé.

Cependant, en raison des moyens et des effectifs limités dont elle dispose, **la Marine nationale ne peut répondre à toutes les demandes** de protection émanant des navires français : environ 70 % des 25 à 35 demandes reçues chaque année sont honorées. Outre les critères d'éligibilité au dispositif, les refus sont principalement motivés par une incompatibilité des délais nécessaires aux démarches diplomatiques et au déploiement des équipes de protection embarquées (EPE), ainsi qu'à des problèmes logistiques soulevés par le transport de ces équipes à un point d'embarquement. En outre, les professionnels se plaignent des délais de traitement de leurs demandes, jugés excessifs au point de mettre en péril les marchés qu'ils détiennent. La question de la **disponibilité systématique et immédiate de la protection** devient ainsi un **facteur essentiel de la compétitivité hors coût des armements français**.

D. L'EMBARQUEMENT DE GARDES ARMÉS : UNE SOLUTION LONGTEMPS RETARDÉE DEVENUE NÉCESSITÉ

1. Une tardive évolution des mentalités

Par principe, les armateurs français se sont longtemps refusé à recourir à des sociétés de protection sur leurs navires, arguant que la sécurité des bâtiments était de la responsabilité de l'État.

Dans les faits, les compagnies françaises font aujourd'hui appel à des sociétés privées pour fournir une protection embarquée dans les zones dangereuses. Un véritable secteur économique de la protection maritime s'est développé. Il est nettement dominé par les compagnies anglo-saxonnes, organisées au sein de l'association IAMSP (*International Association of Maritime Security Professionals*). On citera en particulier, l'entreprise G4S,

entreprise internationale présente dans tous les domaines liés à la sûreté (elle compterait plus de 600 000 employés, tous secteurs confondus), et l'entreprise *SOLACE Global Maritime*, qui semble également bien implantée (elle travaillerait pour *CMA-CGM* ou *Geogaz* par exemple). La société *Drum Cussac* est également très active dans le golfe de Guinée.

Pour éviter que les armateurs français n'aillent s'immatriculer à l'étranger, **il est devenu impératif d'adapter le cadre juridique à la situation de fait**. En l'état actuel, notre législation, notamment sur le port d'armes à bord des navires battant notre pavillon, empêche l'émergence de prestataires nationaux et pose des problèmes de responsabilité.

La France est en effet, avec les Pays-Bas, le dernier pays d'Europe qui n'autorise pas légalement la présence de gardes armés sur ses navires¹, comme l'illustre le tableau suivant.

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

Source: Étude d'impact annexée au projet de loi

¹ En application de l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (convention de Montego Bay), le déploiement d'agents de sécurité armés sous contrat privé à bord des navires relève des compétences de l'État du pavillon, qui est tenu d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social.

2. L'émergence d'une nouvelle filière à accompagner

Concrètement, l'administration estime que **400 à 500 gardes armés sont aujourd'hui nécessaires** pour sécuriser l'ensemble des navires français transitant par les zones sensibles. Lors des travaux préparatoires au projet de loi, on estimait le coût à environ 3 000 à 4 000 euros par jour pour une équipe de quatre agents. Aujourd'hui, le marché a évolué : les entreprises se sont organisées, notamment sur le plan logistique, qui est un facteur important du prix. **Les offres de sociétés sérieuses, sont désormais plutôt de l'ordre de 3 000 \$ par jour pour une équipe** (fourchette de 2 500 \$ à 4 000 \$). Les acteurs professionnels du secteur indiquent également voir émerger une offre de qualité médiocre, incitée par la demande de quelques armateurs qui considèrent que le risque s'est réduit, et qui se situerait autour de 1 500 \$ par jour.

Dans le cadre prévu par le présent projet de loi, les entreprises françaises de sécurité privée pourront donc bénéficier d'un nouveau marché pour diversifier leurs activités. Sur la base de 3 000 jours d'activité annuelle, cela correspond à un chiffre d'affaires de l'ordre de dix millions d'euros pour la protection des navires sous intérêt français. Ce chiffre pourrait cependant être bien supérieur si on considère l'attractivité vis à vis de clients étrangers, européens notamment, qu'offriraient l'agrément étatique et la labellisation des entreprises françaises.

La création d'une filière française permettra de se positionner sur ce marché de la protection, jusqu'ici totalement contrôlé par les entreprises anglo-saxonnes. D'après les informations communiquées par le Gouvernement, plusieurs sociétés comme *Gallice*, *Geos*, *Prorisk-ksi*, *Neptune-overseas*, *Securymind*, *So-global* ou *Simar* seraient prêtes à développer une offre de prestations pour la protection des navires ou à agir en matière de formation.

3. Une démarche volontariste des autorités publiques pour accélérer la mise en œuvre du dispositif

Face à l'intensification des actes de piraterie et à la perte de compétitivité du pavillon français, la position des armateurs et des autorités françaises sur l'embarquement de gardes armés à bord des navires a commencé à évoluer à partir de la fin de l'année 2011, dans le prolongement des lignes directrices de l'Organisation maritime internationale (OMI) qui ont été établies progressivement entre 2009 et 2012.

Des travaux ont été engagés fin 2011 - début 2012 dans le but d'établir un avant-projet de loi sur les entreprises de services de sécurité et de défense (ESSD), laissé sans suite. La protection privée des navires a en

effet pâti du débat sur l'assimilation des ESSD **aux problèmes de mercenariat**. Il a fallu, par la suite, apporter de nombreuses garanties pour éviter tout risque de dérive.

Une rencontre entre le ministre de la défense et le ministre délégué aux transports, à la mer et à la pêche, le 17 octobre 2012, a permis de relancer le dossier. Dans l'intervalle, **plusieurs travaux conduits par des parlementaires sont venus appuyer le débat** :

- le rapport des députés Ménard et Viollet¹ (février 2012) s'est prononcé clairement en faveur de l'ouverture de l'activité au secteur privé et de la définition d'un cadre à cette activité ;

- le rapport des sénateurs Peyronnet et Trucy² (avril 2012) consacré à l'application de la loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011, a souligné l'évolution de la pensée sur l'ouverture de la protection des navires aux sociétés privées ; il a appelé un encadrement strict de cette activité ;

- le rapport du député Arnaud Leroy³ relatif à la compétitivité du pavillon français (novembre 2013) : il souhaite le vote rapide d'une loi autorisant la protection des navires par des sociétés privées.

Dans ce contexte, un avant-projet de loi ayant pour objet d'autoriser et d'encadrer les activités privées de services de protection armée à bord des navires battant pavillon français, dans des zones maritimes présentant un risque élevé de piraterie, par des entreprises disposant d'un agrément délivré par l'autorité administrative compétente, a été rédigé en avril 2013.

Des échanges réguliers entre les services administratifs des différents ministères concernés (transport, intérieur, défense), avec le secrétariat général de la mer (SGMER) et le secrétariat général de la Défense et de la Sécurité Nationale (SGDSN), ont permis d'aboutir à un **projet de texte consensuel**, examiné lors d'une réunion interministérielle informelle qui s'est tenue le 4 juillet 2013, sous l'égide du cabinet du Premier ministre.

Une nouvelle réunion de travail organisée par les deux secrétariats généraux le 23 juillet 2013 a été l'occasion de procéder aux derniers arbitrages autour de ce projet de loi, porté par le ministère chargé des transports. Le ministère de l'intérieur a accepté de gérer les agréments de société privée et les autorisations individuelles de leurs membres, et la Marine a, de son côté, accepté de contrôler les conditions d'exercice de ces sociétés à bord des navires, en haute mer (une fois par an ou tous les deux ans).

¹ Rapport d'information n° 4350 sur les sociétés militaires privées, présenté par les députés Christian Ménard et Jean-Claude Viollet (14 février 2012).

² Lutte contre la piraterie maritime : une loi utile, une mission sans fin - Rapport d'information n° 499 (2011-2012) fait au nom de la commission pour le contrôle de l'application des lois, présenté par les sénateurs Jean-Claude Peyronnet et François Trucy (11 avril 2012).

³ Rapport au Premier ministre sur la compétitivité des transports et services maritimes français, présenté par le député Arnaud Leroy (12 novembre 2013).

Après la réunion du comité interministériel de la mer (CIMER) du 3 décembre 2013, le projet de loi a finalement été présenté en Conseil des ministres le 3 janvier 2014. Pour permettre son adoption rapide, **le Gouvernement a engagé la procédure accélérée** le 18 avril 2014. En parallèle, un travail régulier a été conduit dès le début de l'année 2014, avec l'ensemble des acteurs concernés, pour préparer les décrets d'application, afin d'éviter tout délai dans la mise en œuvre du dispositif.

II. UNE OUVERTURE PRAGMATIQUE ET FORTEMENT ENCADRÉE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES

A. LA CONTENU DU PROJET DE LOI

Le projet de loi autorise et encadre les activités privées de protection des navires battant pavillon français dans les zones de piraterie. Subdivisé en six titres, le texte initial comprend 41 articles.

1. L'encadrement de l'activité de protection

Le projet de loi propose **une définition claire** de l'activité privée de protection des navires, à savoir :

- une activité qui n'est **pas exercée par des agents de l'État** ou par des agents privés agissant pour le compte de l'État : les équipes de protection embarquées (EPE) de la Marine nationale sont donc exclues du champ d'application et continueront à être sollicités pour certains convois, notamment lorsque des transports d'intérêt stratégique seront en jeu ;

- une **interdiction d'exercer à partir d'un navire tiers**, qui exclut tout système d'escorte : les gardes embarqués ont vocation à demeurer sur les navires qu'ils protègent ;

- une **limitation à certaines zones** fixées par décret, au-delà de la mer territoriale des États, et à **certains navires** dont l'éligibilité est définie par décret ;

- une **protection du navire contre les « menaces extérieures »** et non la seule piraterie : cette rédaction permet d'intervenir en cas d'attaque terroriste par exemple.

En outre, des règles strictes sont prévues en matière d'utilisation d'armes, l'usage de la force armée devant rester une prérogative exclusive de l'État : les conditions d'ouverture du feu sont limitées à la seule **légitime défense**.

2. L'encadrement des acteurs de la protection

À la différence du modèle anglo-saxon fondé sur l'autorégulation, le projet de loi prévoit la mise en place d'un **système d'encadrement et de contrôle par l'État**, qui vise à permettre le développement d'une offre française structurée. De nombreux garde-fous sont ainsi prévus :

- l'encadrement rigoureux de l'accès au secteur, par la mise en place d'un **agrément administratif** et d'une **certification obligatoire des entreprises**, devant être obtenue en amont de l'autorisation d'exercice : un décret désigne la norme devant s'appliquer de même que les organismes de certification accrédités par le Comité français d'accréditation (Cofrac) ou un organisme international équivalent¹ ; le projet de loi prévoit par ailleurs qu'une **autorisation provisoire** puisse être délivrée aux entreprises : celle-ci vise à éviter que l'activité ne soit, dans un premier temps, uniquement exercée par des entreprises qui exercent l'activité et sont donc déjà certifiées, et donc à favoriser l'émergence de nouveaux acteurs ;

- la **professionnalisation des acteurs**, qui devront être titulaires d'une **autorisation d'exercer** pour les dirigeants et gérants, et d'une **carte professionnelle** pour les agents, aux fins d'attester l'honorabilité et les aptitudes professionnelles des acteurs du secteur : les compétences portent tout autant sur les aspects liés à la protection elle-même que sur les compétences maritimes ;

- un **dispositif strict concernant l'armement**, comprenant une définition des catégories d'armes et munitions autorisées, des modalités d'acquisition, de détention, de transfert ainsi que des conditions dans lesquelles elles sont embarquées et stockées à bord ;

- la **transparence de l'activité**, à travers l'instauration d'un régime de **contrôles administratifs sur le territoire national et à bord des navires** et d'un suivi régulier des activités des entreprises et de leurs agents (obligation de signalement de l'embarquement d'une équipe, déclaration obligatoire des incidents survenus à bord, tenue d'un registre de l'activité).

Concrètement, le Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS) est la **cheville ouvrière** du dispositif. Cette autorité administrative a pour fonction d'instruire les dossiers, de délivrer les autorisations et le cas échéant de les retirer. Le CNAPS est ainsi chargé de l'ensemble du processus, hormis les contrôles à bord des navires en mer.

¹ À ce jour, la norme professionnelle envisagée est l'ISO PAS 28007, élaborée à la demande de l'Organisation maritime internationale (OMI) et recommandée par cette organisation. Il s'agit d'une norme internationale spécifique à l'activité de protection armée des navires et conforme aux dispositions législatives et réglementaires envisagées.

B. LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

Les députés ont apporté plusieurs modifications de fond au projet de loi, afin de préciser et de faciliter sa mise en œuvre. Ils en ont également modifié l'architecture par le biais d'une codification, l'introduction de trois articles additionnels et la suppression d'un article (portant le nombre d'articles du texte à 43 au lieu de 41 dans la version initiale).

1. La codification du projet de loi

La spécificité de ce texte, reconnue par le Conseil d'État, a conduit le Gouvernement à ne pas le codifier dans son projet de loi initial.

S'agissant d'une activité civile, son encadrement échappe par conséquent au périmètre du code de la défense. Par ailleurs, bien que le dispositif proposé ait largement été inspiré par le livre VI du code de la sécurité intérieure, son insertion dans ce code a également paru peu pertinente s'agissant d'une activité ayant vocation à s'exercer en dehors du territoire national. Reste l'option du code des transports, qui n'est pas non plus en lien direct avec le contenu du projet de loi, dont la majeure partie des dispositions concernent la présence et l'utilisation d'armes sur les navires.

Cependant, à l'initiative du président de la commission du développement durable de l'Assemblée nationale, tous les articles du projet de loi, à l'exception des dispositions relatives à l'outre-mer, ont finalement été codifiés dans un nouveau titre IV « *Activités privées de protection des navires* » inséré au sein du livre IV (« *Le transport maritime* ») de la cinquième partie (« *Transports et navigation maritimes* ») du code des transports. Cette solution a paru acceptable au Gouvernement, qui n'a pas présenté d'amendement rectificatif en séance publique.

2. Les principales modifications de fond

À l'article 1^{er}, qui définit l'activité de protection des navires, l'Assemblée nationale a **modifié symboliquement la formulation des objectifs**, afin de placer la protection des personnes avant celle des biens.

À l'article 6, relatif à la certification des entreprises de protection des navires, l'Assemblée nationale a introduit la **possibilité d'édicter un référentiel entre professionnels**, validé ensuite par la puissance publique, pouvant être d'ailleurs plus contraignant que la norme ISO/PAS 28007/2012 à laquelle l'Organisation maritime internationale (OMI) fait référence.

À l'article 10, relatif au principe d'exclusivité de l'activité de protection privée, l'Assemblée nationale a prévu la **possibilité de cumuler cette activité avec celle de conseil et de formation en matière de sûreté maritime**.

À l'article 12, relatif à la délivrance de la carte professionnelle aux agents, l'Assemblée nationale a introduit un dispositif de **carte professionnelle provisoire**, pour une durée d'une année, afin de pouvoir examiner le comportement et le professionnalisme de son titulaire, avant de la proroger pour quatre années. Les députés ont également ajouté un filtrage des candidatures en conditionnant leur recevabilité à la **production d'une lettre d'intention d'embauche**, afin d'éviter que l'administration ne soit submergée de demandes de cartes professionnelles provenant du monde entier.

À l'article 18, qui définit le champ d'application géographique et les navires éligibles à la protection, l'Assemblée nationale a créé un **comité ad hoc, chargé d'alerter l'État sur la nécessité d'une redéfinition du zonage**. Elle a également opté pour une liste d'inéligibilité plutôt qu'une liste d'éligibilité des navires.

À l'article 19, qui pose le principe d'un nombre minimal d'agents pour assurer la protection d'un navire, l'Assemblée nationale a renvoyé à une **analyse de risque conjointe** la détermination de la taille de l'équipe embarquée, sans toutefois pouvoir descendre en dessous d'un **seuil minimum de trois agents**.

À l'article 24, l'Assemblée nationale a **confié à l'armateur**, plutôt qu'au capitaine du navire, le soin de vérifier la conformité des cartes professionnelles des agents embarqués.

L'article 25, qui posait le principe de l'interdiction de la sous-traitance, a été **supprimé**, au motif que la pénalisation de ce comportement à l'article 37 rendait inutile une disposition générale d'interdiction.

À l'article 26, l'Assemblée nationale a imposé au capitaine de prévenir également les autorités étatiques du **débarquement** de l'équipe. Elle a limité sa responsabilité en matière de vérification des armes embarquées au seul **pointage des numéros de série**.

À l'article 29, l'Assemblée nationale a imposé au capitaine du navire d'établir un **rapport de mer en cas d'incident impliquant un membre de l'équipe de protection** et de le communiquer au Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS).

À l'article 30, l'Assemblée nationale a **précisé le régime de consignation des pirates** demeurés ou retenus à bord, dans le cadre de l'article L. 5531-19 du code des transports.

L'article 34, relatif au contrôle administratif à bord des navires, a été en grande partie réécrit par le biais d'un amendement du Gouvernement. La

possibilité pour les autorités chargées du contrôle de dérouter un navire a été ajoutée.

À l'article 37, relatif aux sanctions pénales, l'Assemblée nationale a **créé de nouvelles infractions** : exercer l'activité de protection des navires sans être titulaire de la certification, avoir recours ou mettre à disposition une équipe de protection inférieure au nombre minimal d'agents imposé.

3. Trois articles additionnels sans lien avec l'objet du texte

L'article 34 *bis*, introduit par amendement du Gouvernement en séance publique, a réécrit les articles 62 et 63 du code des douanes, relatifs aux visites des navires, ceux-ci ayant été censurés par le Conseil constitutionnel à compter du 1^{er} janvier 2015 par sa décision **2013-357 QPC en date du 29 novembre 2013**. En outre, l'article a alourdi les sanctions en cas d'opposition à un quelconque contrôle des douanes.

L'article 41 A, introduit par la commission du développement durable, isole certaines dispositions de l'article 41 afin de compléter la grille de lecture commune aux collectivités d'outre-mer figurant au livre VIII de la première partie du code des transports.

L'article 42, introduit par un amendement du Gouvernement en séance publique, étend à la Nouvelle-Calédonie, à la Polynésie française et à Wallis et Futuna, les dispositions du code des transports relatives aux normes de sûreté que doivent respecter les installations portuaires recevant des navires internationaux.

III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

Ce projet de loi fait l'objet d'un très large consensus - il a été adopté à l'unanimité par l'Assemblée nationale, en séance publique comme en commission du développement durable - en raison de son caractère impérieux pour les acteurs du monde maritime, armateurs, capitaines et équipages. Au stade actuel, les différentes parties prenantes ne souhaitent plus de modification fondamentale du dispositif. L'équilibre dégagé à l'Assemblée nationale semble apporter satisfaction en ménageant à la fois les impératifs de sécurité, les intérêts économiques et les besoins légitimes du contrôle par l'État d'une activité qui s'exercera loin de son regard. De sorte qu'aujourd'hui, toutes les parties prenantes réclament l'adoption la plus rapide du texte. Au regard des attaques qui continuent à être perpétrées, le drame du *SP Brussels* le 29 avril dernier l'illustre encore, chaque jour compte.

Votre rapporteure prend acte de l'urgence de la situation. Les quelques modifications qu'elle a proposées relèvent davantage du perfectionnement juridique du texte, que d'une volonté de perturber le consensus actuel. Il s'agit notamment de supprimer la liste de non-éligibilité des navires, qui relève d'une précaution superflue, et de clarifier les conditions d'usage de la force armée dans le cadre de la légitime défense prévu par le code pénal. La formulation actuelle laisse en effet subsister une ambiguïté, dont le législateur ne saurait se satisfaire. Le reste des modifications est de l'ordre de la clarification et de la cohérence législative.

Votre rapporteure salue également le remarquable travail de codification réalisé par la commission des lois, qui a fait figurer les dispositions des titres II, IV et V du projet de loi dans le code de la sécurité intérieure, prolongeant et peaufinant l'initiative lancée par le président de la commission du développement durable de l'Assemblée nationale. Le texte qui en résulte distingue désormais clairement ce qui relève des spécificités de la protection des navires, figurant dans le code des transports, de ce qui relève de la régulation classique d'une activité de sécurité privée, inscrit dans le code de la sécurité intérieure. Cette segmentation permet de respecter l'esprit de la codification, qui est notamment d'éviter d'éventuelles divergences des régimes juridiques d'activités analogues, en particulier à l'occasion de modifications ultérieures. Cela aurait pu notamment être le cas à l'occasion de la prochaine réforme du livre VI du code de la sécurité intérieure, ainsi que le souligne le rapporteur de la commission des lois.

EXAMEN DES ARTICLES

TITRE 1^{ER}

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1^{er}

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

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

Objet : cet article définit le cadre général d'exercice de l'activité privée de protection des navires.

I. Le dispositif proposé

Cet article autorise l'activité privée de protection des navires battant pavillon français. Les personnes morales exerçant cette activité sont qualifiées d'« *entreprises privées de protection des navires* » tandis que les personnes physiques qu'elles emploient sont dénommées « *agents* ».

Comme toujours en matière de sécurité privée, **le cadre d'exercice est défini strictement**. L'activité ne peut être exercée qu'à la demande d'un armateur et **uniquement à bord** du navire à protéger. Concrètement, il s'agit d'**empêcher la constitution d'escortes** telles qu'en proposent certaines sociétés anglo-saxonnes qui « recyclent » d'anciens bâtiments de guerre et les font immatriculer sous registre civil.

La protection armée d'un navire à partir d'un navire extérieur est en effet jugée **moins efficace** que celle conduite par une équipe embarquée à bord. L'étude d'impact annexée au projet de loi explique que « *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* ». Un **risque de confusion** existe également avec les bâtiments officiellement en charge de la police en mer, alors que les navires d'escorte ne disposent d'aucune prérogative de puissance publique. L'étude d'impact relève enfin de sérieux **problèmes juridiques** : « *l'équipe de protection est soumise, à bord, à l'autorité du capitaine [alors que] sur un navire d'escorte privé, le capitaine relève de l'entreprise de sûreté. (...) En outre, les agents de l'État français ne seraient pas en mesure de vérifier les conditions d'exercice de l'activité à bord d'un navire d'escorte battant un autre pavillon en l'absence de cadre conventionnel les y autorisant.*

Enfin, on peut craindre que le navire d'escorte s'en prenne à des présumés pirates en transit, hors de la légitime défense. »

Pour bien **distinguer l'activité de protection privée des navires de l'exercice des missions régaliennes de l'État**, il est précisé que les dispositions du projet de loi ne concernent pas les opérations menées par des agents de l'État ou par des agents privés agissant pour le compte de l'État. Il s'agit concrètement d'**exclure les opérations conduites par les équipes de protection embarquées (EPE) de la marine nationale** ou celles effectuées par des personnes privées en exécution d'une obligation de protection imposée par l'État, comme c'est le cas par exemple en matière de transport nucléaire¹.

Enfin, **le champ d'intervention excède volontairement celui de la seule piraterie maritime**, qui fait l'objet d'un régime juridique précis, identifié par l'article 101 de la convention de Montego Bay² et repris par 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 y est définie de manière restrictive, comme des actes commis à des fins privées, dans un but lucratif. Le présent article privilégie la **référence à des « menaces extérieures »** afin d'y inclure notamment les **actions terroristes à visée politique**.

II. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

À l'initiative de son président Jean-Paul Chanteguet, **la commission du développement durable a codifié cet article, ainsi que l'ensemble du projet de loi**. Un titre IV intitulé « *Activités privées de protection des navires* » est créé au sein du livre IV (« *Le transport maritime* ») de la cinquième partie (« *Transports et navigation maritimes* ») du code des transports : il comprend les articles L. 5441-1 à L. 5445-5. Le présent article est inséré au sein d'un chapitre I^{er} intitulé « *Dispositions générales* » et comprenant un unique article L. 5441-1.

La commission du développement durable a également adopté **deux amendements de précision rédactionnelle** proposés par son rapporteur Arnaud Leroy :

- le premier complète la formulation ambiguë « *à la demande d'un armateur* » qui pouvait laisser entendre que des personnes privées auraient pu être mandatées par un armateur pour protéger d'autres navires que les siens, franchissant par la même occasion une limite imperméable avec les

¹ L'étude d'impact cite l'exemple de l'article R. 1333-17 du code de la défense, selon lequel le transport de matières nucléaires de catégories I et II se déroule obligatoirement sous « une protection particulière [...] assurée par une escorte » à laquelle le ministre de l'Intérieur ou le ministre compétent (ministre de la Défense ou ministre chargé de l'énergie) peut décider de faire participer la force publique. Dans le cas contraire, cette escorte, assurée par des moyens privés, est considérée comme agissant pour le compte de l'État.

² Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982.

missions régaliennes de sécurité exercées par l'État : il est donc précisé que l'opération est conduite « *à la demande et pour le compte d'un armateur* » ;

- le second répond à une inquiétude formulée par les représentants des équipages qui craignaient de voir placées sur le même plan la protection de leur intégrité physique et celle des marchandises transportées par le navire : symboliquement, les objectifs sont hiérarchisés en deux phrases, la première faisant référence à la « *sécurité des personnes embarquées sur le navire, équipage et passagers* » et la seconde à la « *protection des biens transportés* ».

III. La position de votre commission

Votre rapporteure **souscrit à la rédaction de cet article** telle qu'issue des travaux de l'Assemblée nationale, tant sur le fond que sur la forme. L'encadrement proposé pour l'activité de protection des navires est pleinement satisfaisant. Il permet d'assurer une présence effective de gardes armés à bord, dont la vocation est purement défensive, en réponse à une intention hostile. **Le risque de confusion avec les missions régaliennes de sécurité maritime est écarté** par de sérieux garde-fous.

Surtout, **votre rapporteure se félicite que la protection des hommes ait été placée avant celle des marchandises**. Cette modification est certes symbolique, mais il convient de rappeler, chaque fois que cela est possible, que la loi est d'abord au service d'êtres humains, avant de se préoccuper d'intérêts économiques.

Votre rapporteure propose simplement de préciser, à la fin de l'article, que les conditions d'exercice de l'activité de protection des navires sont définies au titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure, afin de faire un renvoi général vers les dispositions déplacées dans ce code par la commission des lois.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

TITRE II

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

CHAPITRE I^{ER}

Personnes morales

Article additionnel avant l'article 2

**Application des dispositions générales communes du code de la sécurité
intérieure à l'activité de protection des navires**

Objet : cet article de coordination inscrit l'activité de protection des navires au titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure.

Une référence à l'activité privée de protection des navires est insérée dans les articles L. 611-1 et L. 612-1 du code de la sécurité intérieure. Ce dispositif rend applicables à la protection des navires les dispositions générales communes figurant au livre VI du code de la sécurité intérieure, à savoir les dispositions communes (titre I^{er}), les dispositions relatives au CNAPS (titre III) et celles qui concernent l'outre-mer (titre IV).

Cette modification ouvre l'exercice de l'activité de protection aux personnes physiques inscrites au registre du commerce et des sociétés (RCS), ainsi qu'aux services internes des entreprises.

Votre commission a adopté cet article additionnel dans la rédaction issue des travaux de la commission des lois.

Article 2

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

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

Objet : cet article limite aux personnes morales inscrites au registre du commerce et des sociétés pour les sociétés françaises, ou aux sociétés

qui exercent l'activité de protection des navires établies dans un autre État de l'Union européenne ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen, la possibilité d'exercer l'activité de protection des navires.

Le présent article a fait l'objet d'une délégation au fond de votre commission à la commission des lois.

Lors de sa réunion, la commission des lois a **complètement réécrit cet article afin de réorganiser le titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure**, sur le modèle des autres activités de sécurité, c'est-à-dire des dispositions générales communes et des dispositions spécifiques à chaque activité regroupées dans un chapitre dédié.

Ainsi, le chapitre VI actuel « Contrôle administratif », composé d'un seul article L. 616-1, est renommé « Activité de protection des navires » ; il contiendra les articles L. 616-1 à L. 616-5. En conséquence, les dispositions de l'actuel article L. 616-1 sont transférées dans un nouvel article L. 611-2 au sein du chapitre 1^{er} du titre I du livre VI du code de la sécurité intérieure.

Votre commission a adopté cet article dans la rédaction issue des travaux de la commission des lois.

Article 3

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

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

Objet : cet article conditionne l'exercice de l'activité privée de protection des navires à la délivrance d'une autorisation par le Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS).

Le présent article a fait l'objet d'une délégation au fond de votre commission à la commission des lois.

Lors de sa réunion, la commission des lois a renvoyé les modalités de contrôle administratif par le CNAPS aux dispositions générales communes figurant au titre III du livre VI du code de la sécurité intérieure.

Elle a également adopté un amendement de réécriture de l'article, afin de soumettre les entreprises privées de protection des navires au **paiement du droit affecté au financement du CNAPS**, prévu à l'article 1609

quintricies du code général des impôts, comme n'importe quelle autre activité de sécurité privée.

Votre commission a adopté cet article modifié dans la rédaction issue des travaux de la commission des lois.

Article 4

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

Autorisation d'exercice distincte pour chaque établissement

Objet : cet article impose que chaque établissement, principal ou secondaire, d'une entreprise privée de protection des navires dispose d'un agrément distinct.

Le présent article a fait l'objet d'une délégation au fond de votre commission à la commission des lois.

Lors de sa réunion, la commission des lois a remplacé le contenu de cet article, satisfait par l'application des dispositions générales communes figurant au titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure, par une mesure de coordination à l'article L. 612-9 de ce code, qui dispose que pour l'exercice de l'activité de protection des navires, une certification, attribuée dans les conditions définies à l'article L. 616-1, est un préalable obligatoire.

Votre commission a adopté cet article modifié dans la rédaction issue des travaux de la commission des lois.

Article 5

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

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

Objet : cet article prévoit que le CNAPS conserve la possibilité de refuser une autorisation d'exercice en cas de risque de trouble à l'ordre public.

Le présent article a fait l'objet d'une délégation au fond de votre commission à la commission des lois.

Lors de sa réunion, la commission des lois a supprimé cet article, satisfait par l'application des dispositions générales communes figurant au titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure (en l'occurrence l'article L. 612-12).

Votre commission a en conséquence supprimé cet article.

Article 6

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

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

Objet : cet article impose que les entreprises candidates pour exercer une activité de protection de navires justifient de l'obtention d'une certification ad hoc et d'une assurance couvrant leur responsabilité professionnelle.

Le présent article a fait l'objet d'une délégation au fond de votre commission à la commission des lois.

Lors de sa réunion, la commission des lois a supprimé l'alinéa 4 faisant référence à l'obligation de souscrire une assurance professionnelle, satisfait par l'application des dispositions générales communes figurant au titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure. Elle a également renvoyé au pouvoir réglementaire le soin de délimiter le contenu de la certification.

Puis elle a codifié cet article ainsi modifié dans le chapitre VI du titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure, à l'article L. 616-1, les dispositions actuelles de l'article L. 616-1 ayant été transférées à l'article L. 611-2 nouveau, au sein du chapitre 1^{er} du titre I du livre VI du code de la sécurité intérieure, par la nouvelle rédaction de l'article 2 du présent projet de loi.

Votre commission a adopté cet article dans la rédaction issue des travaux de la commission des lois.

Article 7

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

Dénomination des personnes morales

Objet : cet article impose aux entreprises privées chargées d'une activité de protection des navires de ne pas recourir à une dénomination susceptible d'engendrer une confusion avec un service public.

Le présent article a fait l'objet d'une délégation au fond de votre commission à la commission des lois.

Lors de sa réunion, la commission des lois a supprimé cet article, satisfait par l'application des dispositions générales communes figurant au titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure (en l'occurrence l'article L. 612-3).

Votre commission a en conséquence supprimé cet article.

Article 8

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

Portée de l'autorisation d'exercer

Objet : cet article précise que l'autorisation d'exercice ne confère aucune prérogative de puissance publique aux entreprises de protection privée des navires ou à leurs agents.

Le présent article a fait l'objet d'une délégation au fond de votre commission à la commission des lois.

Lors de sa réunion, la commission des lois a renvoyé cet article à l'application des dispositions générales communes figurant au titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure. Elle en a profité pour reformuler l'article L. 612-14 du code de la sécurité intérieure, en alignant sa rédaction sur celle proposée dans la version initiale du projet de loi, jugée plus précise.

Votre commission a adopté cet article dans la rédaction issue des travaux de la commission des lois.

Article 9

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

Encadrement du contenu des documents contractuels ou publicitaires

Objet : cet article précise que l'identification de l'autorisation administrative accordée à l'entreprise doit être reproduite dans tout document contractuel ou publicitaire, et interdit de mentionner sur un document la qualité d'ancien fonctionnaire de police ou d'ancien militaire d'un des membres du personnel de l'entreprise, qu'il soit dirigeant ou agent.

Le présent article a fait l'objet d'une délégation au fond de votre commission à la commission des lois.

Lors de sa réunion, la commission des lois a supprimé cet article, satisfait par l'application des dispositions générales communes figurant au titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure (en l'occurrence l'article L. 612-15).

Votre commission a en conséquence supprimé cet article.

Article 10

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

Exercice exclusif de l'activité de protection des navires

Objet : cet article dispose que l'exercice de l'activité de protection des navires par une entreprise est exclusif de toute autre activité, à l'exception du conseil et de la formation en matière de sûreté maritime.

Le présent article a fait l'objet d'une délégation au fond de votre commission à la commission des lois.

Lors de sa réunion, la commission des lois a transféré le contenu de cet article à l'article L. 612-2 du code de la sécurité intérieure.

Votre commission a adopté cet article dans la rédaction issue des travaux de la commission des lois.

CHAPITRE II

PERSONNES PHYSIQUES

Article 11

(article L. 5442-10 [nouveau] du code des transports)

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

Objet : cet article énumère les conditions imposées aux dirigeants, associés et gérants des entreprises privées de protection des navires pour l'exercice de leur activité.

Le présent article a fait l'objet d'une délégation au fond de votre commission à la commission des lois.

Lors de sa réunion, la commission des lois a supprimé cet article, satisfait par l'application des dispositions générales communes figurant au titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure (en l'occurrence les articles L. 612-7 et L. 612-20).

Cela entraîne une modification puisque l'article L. 612-7 prévoit que l'activité d'**agent de recherche privé** est incompatible avec la qualité de dirigeant, associé et gérant, ce qui n'était pas prévu par le présent article dans sa version initiale.

Votre commission a en conséquence supprimé cet article.

Article 12

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

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

Objet : cet article énumère les conditions à remplir par les agents embarqués pour l'obtention de leur carte professionnelle.

Le présent article a fait l'objet d'une délégation au fond de votre commission à la commission des lois.

Lors de sa réunion, la commission des lois a codifié cet article dans le chapitre VI du titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure, dans un nouvel article L. 616-2. Elle a modifié, par coordination, l'article L. 612-20 du même code, pour prendre en compte les spécificités prévues pour l'obtention de la carte professionnelle d'agent de protection des navires.

Elle a enfin apporté une clarification rédactionnelle, visant à mentionner explicitement que la carte professionnelle, délivrée provisoirement pendant un an, devient **définitive passé ce délai jusqu'à son prochain renouvellement quatre ans plus tard**. La formulation antérieure laissait entendre qu'il aurait été possible de prolonger la carte professionnelle par périodes de trois mois par exemple, ce qui revenait à transformer des CDI en CDD.

Votre commission a adopté cet article dans la rédaction issue des travaux de la commission des lois.

CHAPITRE III

Dispositions communes

Article 13

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

Procédures de délivrance des agréments, autorisations et cartes professionnelles

Objet : cet article précise les missions que remplira le Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS) à l'égard des acteurs de la protection privée des navires.

Le présent article a fait l'objet d'une délégation au fond de votre commission à la commission des lois.

Lors de sa réunion, la commission des lois a supprimé cet article, satisfait par l'application des dispositions générales communes figurant au titre III du livre VI du code de la sécurité intérieure (en l'occurrence l'article L. 632-1).

Cette modification a pour effet d'étendre aux activités de protection des navires la **fonction de conseil et d'assistance** du CNAPS, prévue pour les autres activités de sécurité ; elle rend également applicable la **charte de déontologie** élaborée par le CNAPS et entérinée par le décret du n° 2012-870 du 10 juillet 2012 relatif au code de déontologie des personnes physiques ou morales exerçant des activités privées de sécurité.

Votre commission a en conséquence supprimé cet article.

Article 14

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

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

Objet : cet article dispose que la demande d'autorisation, d'agrément ou de carte professionnelle est déposée auprès du Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS) dans des conditions définies par décret.

Le présent article a fait l'objet d'une délégation au fond de votre commission à la commission des lois.

Lors de sa réunion, la commission des lois a supprimé cet article, satisfait par l'application des dispositions générales communes figurant au titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure (en l'occurrence les articles L. 612-10 et L. 612-11) et jugé redondant avec les articles 3 et 11 du présent projet de loi.

Cette modification entraîne l'application des dispositions plus détaillées du code de la sécurité intérieure, qui précisent dans le corps de l'article aussi bien l'autorité compétente - au lieu d'opérer un renvoi à un autre article - que les conditions que doivent respecter les demandes (adresse, dénomination, siège social, liste nominative des fondateurs, etc.).

Votre commission a en conséquence supprimé cet article.

Article 15

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

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

Objet : cet article précise les conditions d'équivalence des garanties exigées des entreprises n'étant pas immatriculées au registre du commerce et des sociétés mais établies dans un autre État membre de l'Union européenne ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

Le présent article a fait l'objet d'une délégation au fond de votre commission à la commission des lois.

Lors de sa réunion, la commission des lois a supprimé cet article, satisfait par l'application des dispositions générales communes figurant au titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure (en l'occurrence l'article L. 612-24).

Votre commission a en conséquence supprimé cet article.

Article 16

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

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

Objet : cet article dispose que l'autorisation, l'agrément ou la carte professionnelle peut être retiré ou suspendu lorsqu'une des conditions requises pour en bénéficier n'est plus remplie.

Le présent article a fait l'objet d'une délégation au fond de votre commission à la commission des lois.

Lors de sa réunion, la commission des lois a supprimé cet article, satisfait par l'application des dispositions générales communes figurant au

titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure (en l'occurrence l'article L. 612-20).

Cette modification entraîne l'application des dispositions plus détaillées du code de la sécurité intérieure, qui prévoient notamment **davantage de garanties procédurales**, comme la mise en demeure préalable ou un échange contradictoire avant la décision de retrait ou de suspension.

Votre commission a en conséquence supprimé cet article.

Article 17

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

Recours administratif préalable obligatoire avant tout recours contentieux

Objet : cet article prévoit un recours administratif préalable obligatoire, à l'égard des décisions prises par le Conseil national des activités de sécurité privée (CNAPS), aussi bien en matière de délivrance des autorisations, agréments et des cartes professionnelles que pour les sanctions disciplinaires et les pénalités financières prononcées.

Le présent article a fait l'objet d'une délégation au fond de votre commission à la commission des lois.

Lors de sa réunion, la commission des lois a supprimé cet article, satisfait par l'application des dispositions générales communes figurant au titre III du livre VI du code de la sécurité intérieure (en l'occurrence l'article L. 633-3).

Votre commission a en conséquence supprimé cet article.

TITRE III

**MODALITÉS D'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION
DES NAVIRES**CHAPITRE I^{ER}**Champ d'action***Article 18*

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

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

Objet : cet article délimite l'exercice de l'activité de protection des navires en fonction de la zone géographique et du type de navire.

I. Le droit en vigueur

L'article 2 de la convention des Nations-Unies sur le droit de la mer (CNUDM) du 10 décembre 1982 (dite convention de Montego Bay) **définit la mer territoriale** comme la zone maritime adjacente au territoire d'un État, et sur laquelle celui-ci exerce sa souveraineté. Ainsi, les lois et règlements de l'État **côtier** y sont pleinement applicables, en particulier en matière de sûreté en mer.

L'article 3 de cette même convention précise que tout État a le droit de fixer la largeur de sa mer territoriale dès lors que cette largeur ne dépasse pas **12 miles marins** (soit 22,2 kilomètres) mesurés à partir de lignes de base établies conformément à la Convention.

Au-delà de la mer territoriale, c'est-à-dire en haute mer et dans la zone économique exclusive (ZEE) 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.

II. Le dispositif proposé

Pour respecter la souveraineté des États tiers, le présent article apporte deux séries de limitations à l'activité de protection des navires.

Celle-ci est d'abord **réservée à certaines zones géographiques** bien définies. Une **limitation d'ordre général** interdit l'activité de protection des navires **dans les eaux territoriales** d'un État, en l'absence de tout accord

international, bilatéral ou multilatéral, conclu par la France avec l'État concerné et en disposant autrement.

Bien évidemment, les équipes de protection pourront se trouver à bord des navires traversant les mers territoriales, mais sans y exercer leur activité, dans le cadre du « *passage inoffensif* » prévu à l'article 17 de la convention de Montego Bay. L'article 19 de cette même convention précise qu'un passage de navire est qualifié d'inoffensif « *aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier* ».

Une restriction plus spécifique sera ensuite apportée par voie réglementaire : 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. Le risque diplomatique est invoqué pour justifier la restriction réglementaire de cette activité à des zones spécifiques : il s'agit d'éviter qu'un navire battant pavillon français et embarquant des gardes armés ne suscite des réactions délicates en s'approchant par exemple des côtes américaines, ce qui pourrait être le cas en retenant une compétence universelle.

Enfin, un second type de limitation est défini en distinguant, par voie réglementaire, **les navires éligibles et les navires non éligibles à la protection armée**. Cette disposition a surtout vocation à dissuader les navires non éligibles pour lesquels le gouvernement déciderait de ne pas fournir d'équipe de protection embarquée, de fréquenter des zones à risque. En pratique, les autorités françaises souhaitent éviter la présence de navires à passagers dans les zones exposées, à bord desquels la présence de gardes armés pourrait créer des difficultés. Les navires de croisière ou de plaisance ont ainsi vocation à être exclus du dispositif, à moins qu'ils ne transitent « à vide » pour un meilleur positionnement commercial.

III. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

La commission du développement durable a adopté les **amendements de codification** présentés par son président Jean-Paul Chanteguet. Ces dispositions figurent désormais à l'article L. 5443-1 du code des transports, au sein d'un nouveau chapitre III (« *Modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires* »), inséré dans le nouveau titre IV du livre IV de la cinquième partie, qui comprend les articles L. 5443-1 à L. 5443-12.

Elle a également adopté trois amendements présentés par son rapporteur Arnaud Leroy. Deux amendements concernent le décret fixant les **types de navires éligibles** à la protection privée par des gardes armés. L'un renverse l'objet du décret en lui assignant la tâche de **dresser une liste « négative »** : il s'agit de recenser les situations dans lesquelles une interdiction s'impose plutôt que l'inverse, ce qui est jugé plus simple et plus

opérationnel. L'autre ajoute que le décret fixe des **circonstances dérogatoires** dans lesquelles les navires non-éligibles pourront tout de même embarquer des agents de protection : cela permettra notamment de protéger les navires de croisière « à vide » tout en maintenant leur inéligibilité lorsque des passagers sont à bord.

Le dernier amendement, précisé par des amendements du Gouvernement en séance publique, dispose qu'un **comité multipartite**, réunissant notamment des représentants des armateurs, du ministère de la Défense, du ministère chargé des transports et du ministère chargé des affaires étrangères, peut, de sa propre initiative, recommander au Premier ministre de redéfinir la délimitation des zones géographiques au regard de l'évolution des menaces.

L'objectif est de définir une procédure de révision permettant d'**adapter rapidement la définition réglementaire du zonage** à la réalité du terrain, tout en maintenant une délimitation géographique précise afin de ne pas créer de tensions diplomatiques avec des États particulièrement soucieux de leur souveraineté. Afin d'assurer une meilleure réactivité, les députés ont adopté deux amendements en séance publique : le zonage est finalement **défini par arrêté du Premier Ministre** plutôt que par décret, et le comité multipartite **se réunit dans les quinze jours** suivant la demande de l'un de ses membres, ce qui permet d'écarter tout risque d'enlisement.

IV. La position de votre commission

La **procédure de zonage peut apparaître, à certains égards, contreproductive**. Soit le zonage est restreint et l'État court le risque d'être perpétuellement en retard dans sa définition. Soit il est volontairement large, hypothèse que semble envisager le Gouvernement puisque la totalité de l'Océan Indien y figurerait par exemple, ce qui le rend superflu. A fortiori, le jour où un incident surviendra en dehors de la zone, **l'armateur ne manquera pas d'invoquer la responsabilité de l'État** qui l'aura empêché de bénéficier d'un dispositif de protection efficace.

Votre rapporteure ne trouve qu'une seule vertu au maintien d'un tel dispositif : il permet au capitaine de s'appuyer sur une **base légale pour exiger la consignation des armes à bord** du navire et favorise ainsi le contrôle de leur utilisation.

En ce qui concerne la référence aux eaux extraterritoriales, il est vrai qu'elle **ne permettra pas de couvrir tous les cas de piraterie**, en particulier dans le golfe de Guinée, où la plupart des attaques ont lieu dès la sortie du port. Mais le dispositif actuel constitue le **meilleur compromis possible, dans la mesure où le droit international ne permet pas de légiférer dans les limites territoriales d'un État souverain**. À l'intérieur de la zone des 12 miles, les navires continueront à être soumis au droit local, et

éventuellement à devoir recourir à des escortes fournies par l'État concerné, comme c'est le cas au Nigéria.

Votre rapporteure est en revanche **perplexe sur l'intérêt de distinguer des navires éligibles et non-éligibles** à la protection. Étant donné le coût que représente un tel dispositif, il semble raisonnable de postuler que les armateurs n'y auront recours qu'à bon escient. *A contrario*, lister explicitement les navires non éligibles revient à désigner directement des cibles pour les pirates qui en auraient connaissance. Quant à l'argument fondé sur le fait de vouloir dissuader les navires transportant des passagers de pénétrer dans les zones à risque, votre rapporteure le considère comme superflu. L'administration a d'ailleurs elle-même indiqué à votre rapporteure que « *les attaques sur des navires à passagers et sur les yachts sont fort heureusement très exceptionnelles (aucune attaque en 2012 et 2013)* ». Il n'est généralement pas dans l'intérêt des compagnies de croisière d'aller mettre en péril la vie de leurs clients. Et si l'une d'entre elles s'y risquait, il y a peu de chances que la seule liste de non-éligibilité suffise à l'en dissuader. Pour ces raisons, votre rapporteure a proposé la suppression de cette liste d'éligibilité, préférant s'en remettre en l'espèce à l'autorégulation des armateurs et de leurs assureurs.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

CHAPITRE II

Nombre, tenue et armement des agents

Article 19

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

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

Objet : cet article vise à garantir l'effectivité de la protection en fixant un nombre minimum de gardes armés à bord d'un navire.

I. Le dispositif proposé

Cet article prévoit la définition par voie réglementaire d'un **nombre minimum d'agents** embarqués à bord d'un navire protégé. Il s'agit d'éviter que les entreprises du secteur ne soient tentées de minimiser leurs coûts en réduisant la taille des équipes de protection. En effet, pour assurer une

surveillance efficace et exercer un effet dissuasif, un chef d'équipe accompagné de plusieurs agents sont *a minima* nécessaires, ce que confirment les retours d'expérience des actions de protection conduites par la Marine nationale.

Pour rappel, les équipes de protection embarquées (EPE) de la Marine nationale sont adaptées à la taille du navire à protéger, à son profil cinématique (vitesse et type de route), à la zone traversée ou de travail. Pour les navires de commerce, elles comprennent au minimum six membres de spécialité fusilier : un chef d'équipe (breveté supérieur), un adjoint et quatre opérateurs fusiliers. L'EPE peut comprendre jusqu'à 14 militaires pour les navires difficiles à protéger en raison de leur taille (câbliers, grands pétroliers VLCC¹) ou de leur configuration.

Les équipes embarquées à bord des thoniers-senneurs basés aux Seychelles sont réduites à cinq compte tenu de la taille des navires. Elles comprennent généralement trois fusiliers ou commandos - dont deux cadres expérimentés - et deux marins d'autres spécialités, sélectionnés de préférence parmi les marins embarqués.

Par ailleurs, la norme ISO 28007, relative à la protection privée des navires dispose que « *dans la plupart des circonstances, il est souhaitable que l'effectif soit de quatre agents* ». L'association BIMCO (Baltic and International Maritime Council), reprend la même recommandation et, dans une récente note, s'inquiète des risques de voir émerger des offres de protection à deux agents.

II. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

La commission du développement durable a adopté les **amendements de codification** présentés par son président Jean-Paul Chanteguet. Ces dispositions figurent désormais à l'article L. 5443-2 du code des transports.

Un amendement du rapporteur Arnaud Leroy a également été adopté, qui confie la détermination du nombre d'agents de protection embarqués sur un navire à **l'analyse conjointe de l'armateur et de l'entreprise privée de protection**. Cette mesure de souplesse permet d'adapter la taille de l'équipe de protection à la durée estimée du passage en transit du navire, à l'évaluation des dangers encourus, aux dimensions et au type du navire, ou encore à sa vitesse et son franc-bord. Le texte précise d'ailleurs que **les moyens de défense passive du navire sont pris en compte** : il est en effet possible que des navires soient conçus avec suffisamment d'intelligence pour empêcher un abordage avec une équipe de protection peu nombreuse, une solution de plus en plus étudiée dans la construction navale.

¹ Very large crude carrier.

LA DÉFENSE PASSIVE DES NAVIRES : UN CHANTIER EN PLEINE EXPANSION

La défense passive se fonde sur les recommandations de l'OMI (Best Maritime Practices) qui consistent en la mise en place de filets de protection, en l'organisation d'un local protégé dans lequel l'équipage peut se réfugier le temps qu'arrivent les moyens d'intervention navale (citadelle), en l'adoption, si possible d'une vitesse renforcée. L'autre facteur de défense passive est la hauteur du franc-bord du navire (très grands navires ou navires légers).

Les armateurs travaillent en complément sur des dispositifs d'autoprotection, non létaux et plus sûrs :

- réalisation d'un système modulaire dédié à l'autoprotection avec une automatisation d'un ensemble de capteurs et de systèmes actifs ;
- règles de détection de comportement agressif et aide à la décision face à un risque d'agression ; protection par blindage-masquage des zones sensibles et des accès ;
- interface homme-machine innovante et mobile basée sur des tablettes tactiles (systèmes de localisation de l'équipage pour une augmentation de la sûreté et de la sécurité à bord) ;
- systèmes actifs et capteurs innovants : fumigènes internes et externes, répulseur à eau asservi sur la cible, capteur infrarouge gyro-stabilisé, traitements radar.

Au-delà, dans le cadre du projet « navire du futur » du consortium français SAGEM, THALES, GICAN, BV et ENSM, soutenu par l'ADEME, des caractéristiques sont étudiées, et certains équipements sont envisagés en termes d'autoprotection : en particulier, des systèmes de détection (optronique) et des dispositifs tels que des fumigènes pour masquer le navire. Ce projet est encore au stade de la recherche et entre en phase expérimentale.

En séance publique, un amendement **fixant à trois le nombre minimum d'agents** de protection embarqués, a été adopté à l'initiative de Nicolas Bays, rapporteur de la commission de la défense saisie pour avis.

III. La position de votre commission

Votre rapporteure considère que **ces dispositions sont de nature réglementaire**, ainsi que le prévoyait la version initiale de l'article. La solution élaborée par l'Assemblée nationale est cependant le fruit d'un **compromis progressivement établi entre les impératifs de sécurité et les impératifs économiques**. Afin de ne pas perturber cet équilibre sensible, votre rapporteure a suggéré de laisser inchangées les dispositions adoptées par les députés.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 20

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

Tenue des agents

Objet : cet article encadre la tenue des agents de protection et autorise le port d'armes uniquement pour l'exercice de leur activité.

I. Le droit en vigueur

L'article L. 613-4 du code de la sécurité intérieure dispose que les agents exerçant une activité de surveillance et de gardiennage¹ « *doivent porter, dans l'exercice de leurs fonctions, une tenue particulière. Celle-ci ne doit entraîner aucune confusion avec les tenues des agents des services publics, notamment de la police nationale, de la gendarmerie nationale, des douanes et des polices municipales.* » Il s'agit de **limiter les risques de mise en cause de l'État en cas d'accident.**

L'article L. 613-5 du même code dispose que ces agents « *peuvent être armés dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État.* » Il ajoute que « *ce décret précise les catégories et types d'armes susceptibles d'être autorisés, les conditions de leur acquisition et de leur conservation par la personne titulaire de l'autorisation, les modalités selon lesquelles cette personne les remet à ses agents, la formation que reçoivent ces derniers et les conditions dans lesquelles les armes sont portées pendant le service et remisées en dehors du service* ».

II. Le dispositif proposé

Le présent article transpose, avec une formulation différente, l'article L. 613-4 du code de la sécurité intérieure à l'activité privée de protection des navires. Il dispose que les agents de protection portent, dans l'exercice de leurs fonctions, « *une tenue qui n'entraîne aucune confusion avec les tenues des forces de police, des forces armées ou de la douane françaises* ».

Cette disposition doit également s'interpréter comme une obligation pour les agents de porter une tenue **qui permette de les identifier**. L'effet de dissuasion à l'encontre des pirates éventuels en est renforcé.

Le présent article prévoit par ailleurs, à l'instar de l'article L. 613-5 du code de la sécurité intérieure, que les agents « *peuvent être armés dans l'exercice de [leurs] fonctions* ». **Il n'est donc pas prévu d'octroyer de permis de port d'arme aux agents**, mais seulement de les autoriser à manipuler des

¹ On retrouve des dispositions similaires aux articles L. 613-8 et L. 614-3 respectivement pour les convoyeurs de fonds et les agents des services de sécurité des bailleurs d'immeubles.

armes pendant leur activité de protection dans les zones autorisées, c'est-à-dire en haute-mer.

Le respect des prérequis similaires à ceux nécessaires à la délivrance d'un permis de port d'armes est garanti par les dispositions régissant l'attribution aux agents de la carte professionnelle, conformément aux articles 14 à 16 du présent projet de loi.

III. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

La commission du développement durable a codifié cette disposition à l'article L. 5443-3 du code des transports.

Elle a également ajouté, à l'initiative de son rapporteur Arnaud Leroy, que la tenue des agents de protection **ne doit pas entraîner de confusion avec celle de l'administration des affaires maritimes.**

En séance publique, un amendement du Gouvernement a été adopté, pour préciser que les agents **sont dotés d'équipements de protection balistique** (gilet pare-balles, plaque, casques).

IV. La position de votre commission

Votre rapporteure approuve naturellement l'idée d'empêcher toute confusion entre les agents de protection des navires et les agents d'une administration. Il ne s'agit d'ailleurs là que d'un rappel des dispositions figurant aux articles 433-4¹ et 433-15² du code pénal.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

¹ Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende le fait, par toute personne, publiquement et sans droit :

1° De porter un costume, un uniforme ou une décoration réglementés par l'autorité publique ;

2° D'user d'un document justificatif d'une qualité professionnelle ou d'un insigne réglementés par l'autorité publique ;

3° D'utiliser un véhicule dont les signes extérieurs sont identiques à ceux utilisés par les fonctionnaires de la police nationale ou les militaires ;

4° D'user de l'emblème ou de la dénomination de l'un des signes distinctifs définis par les conventions signées à Genève le 12 août 1949 et leurs protocoles additionnels.

² Est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende le fait, par toute personne, publiquement, de porter un costume ou un uniforme, d'utiliser un véhicule, ou de faire usage d'un insigne ou d'un document présentant, avec les costumes, uniformes, véhicules, insignes ou documents distinctifs réservés aux fonctionnaires de la police nationale ou aux militaires, une ressemblance de nature à causer une méprise dans l'esprit du public.

Les mêmes peines sont applicables au fait, par toute personne, de faire publiquement usage d'un emblème ou d'une dénomination présentant avec l'un des signes distinctifs des conventions signées à Genève le 12 août 1949 et de leurs protocoles additionnels une ressemblance de nature à causer une méprise dans l'esprit du public.

Article 21

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

Encadrement de l'emploi de la force

Objet : cet article limite le recours à la force par les agents de protection au strict cadre de la légitime défense tel que prévu par le code pénal.

I. Le droit en vigueur

Le chapitre II du titre II du livre I^{er} de la première partie du code pénal prévoit les causes d'irresponsabilité ou d'atténuation de la responsabilité pénale. Il comprend les articles 122-1 à 122-8, parmi lesquels les articles 122-4 à 122-7 méritent une attention particulière au regard de l'activité privée de protection des navires.

L'article 122-4 déclare l'irresponsabilité pénale de « *la personne qui accomplit un acte commandé par l'autorité légitime, sauf si cet acte est manifestement illégal* ».

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

L'article 122-6 établit une **présomption de légitime défense** en faveur de celui qui use de la force « *pour repousser, de nuit, l'entrée par effraction, violence ou ruse dans un lieu habité* » ou « *pour se défendre contre les auteurs de vols ou de pillages exécutés avec violence* ».

L'article 122-7 prévoit l'irresponsabilité pénale de la personne qui, « *face à un danger actuel ou imminent qui menace elle-même, autrui ou un bien, accomplit un acte nécessaire à la sauvegarde de la personne ou du bien, sauf s'il y a disproportion entre les moyens employés et la gravité de la menace* ».

II. Le dispositif proposé

Le présent article dispose que le recours à la force par les agents de protection ne s'exerce **que dans le cadre des articles 122-5 à 122-7** du code

pénal, régissant la légitime défense et l'état de nécessité. Conformément à l'article 8 du présent projet de loi, les agents de protection ne disposent d'aucune prérogative de puissance publique. Pour cette raison, l'application de l'article 122-4 a été écartée. **Il s'agit d'éviter une quelconque impunité** qui bénéficierait aux agents concernés. Ceux-ci devront donc justifier le recours à la force **dans le cadre prévu par le droit commun pour n'importe quel citoyen**, en étayant la nécessité et la proportionnalité de leur action.

L'exclusion de l'article 122-4 **évite ainsi à l'agent d'être confronté à un dilemme**, qu'il ne serait pas toujours capable de trancher en pleine action. En effet, en vertu de l'article L. 5531-1 du code des transports, le capitaine est dépositaire de l'autorité publique à bord du navire. L'agent pourrait donc recevoir l'ordre d'ouvrir le feu de la part du capitaine, sans toutefois être capable d'évaluer si celui-ci est manifestement illégal ou non. Pour cette raison, le cadre prévu par le présent article n'exonère pas l'agent de sa responsabilité. Autrement dit, **l'appréciation de la légitime défense relève du seul jugement de l'agent** et si le capitaine donne l'ordre d'utiliser la force, l'agent peut refuser d'obéir sur ce fondement.

La présomption de légitime défense de l'article 122-6 est a priori neutralisée pour son premier cas d'application, à savoir l'entrée « *de nuit, (...) par effraction, violence ou ruse dans un lieu habité* » qui n'est pas pertinente s'agissant d'un navire en mer. En revanche, il n'est pas exclu que des pirates tentant d'aborder un navire puissent être qualifiés d'« *auteurs de vols ou de pillages exécutés avec violence* ». **La reconnaissance d'une présomption de légitime défense pour les gardes armés à bord des navires est cependant source de débat.** La jurisprudence a neutralisé de longue date l'application de cet article sur le territoire national, considérant qu'il n'y existait pas un état de violence endémique propre à fonder une présomption de légitime défense. La Cour de cassation a également précisé que cette disposition doit être entendue comme une présomption simple, dont la preuve contraire peut être apportée au cours de l'instruction. Les conditions d'enquête en haute-mer sont cependant moins favorables à une investigation fouillée.

III. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

Le rapporteur Arnaud Leroy a émis **de sérieuses réserves sur cet article**. Il estime que l'exclusion de l'article 122-4 ne résistera pas à l'épreuve des faits et pourra éventuellement être remise en cause par le juge si la situation d'un capitaine donnant l'ordre de tirer se matérialisait.

Il souligne également que la présomption de légitime défense dans le cadre de l'article 122-6 est dangereuse, la moindre manœuvre d'une embarcation voisine pouvant être facilement qualifiée d'hostile, a fortiori en haute-mer, en l'absence de témoins et à l'encontre de personnes dont les familles ne seraient pas toujours enclines à agir en justice. Inversement, ne pas la reconnaître risquerait de placer les agents dans une situation difficile :

il ne faudrait pas contraindre les équipes de protection à essuyer les premiers coups de feu, qui pourraient définitivement compromettre leur mission. Le débat n'est donc pas tranché et relève avant tout de l'office du juge¹.

À l'exception d'une codification à l'article L. 5443-4 du code des transports, cette disposition a cependant été adoptée sans modification en commission du développement durable comme en séance publique.

IV. La position de votre commission

Cet article n'a pas de valeur normative : il **ne fait que rappeler le droit commun de la légitime défense**. Ce rappel est toutefois indispensable pour des raisons de lisibilité du dispositif. La question de savoir quel est le cadre d'emploi des armes par les gardes armés à bord des navires est en effet **systématiquement posée dans les réunions internationales**.

Votre rapporteure ne conteste donc pas le bien-fondé de ce rappel. Elle est en revanche plutôt sceptique sur la restriction du dispositif aux articles 122-5 à 122-7 du code pénal. Les débats à l'Assemblée nationale ont déjà mis en évidence **les ambiguïtés de la formulation actuelle**, en particulier au regard de l'applicabilité de l'article 122-4. Il n'est en effet **pas impossible que le capitaine puisse être, dans certains cas, considéré comme une autorité légitime** pouvant donner un ordre susceptible de dédouaner l'agent de sa responsabilité s'il n'est pas manifestement illégal.

Sur ce point, la direction des libertés publiques et des affaires juridiques (DLPAJ) du ministère de l'Intérieur a répondu très clairement à votre rapporteure : « *La jurisprudence très ancienne de la Cour de cassation vient préciser que l'autorité légitime de l'article 122-4 du code pénal s'entend comme étant une autorité publique (cass. crim. 28 avril 1866). Aucune jurisprudence n'existe sur cette question. Toutefois, le jurisclasser définit l'autorité publique comme « un corps ou des agents investis d'un pouvoir de puissance publique ».* Le capitaine d'un navire pourrait ainsi être assimilé à une autorité publique, comme étant dépositaire de l'autorité publique selon les dispositions L. 5531-1 du code des transports.

¹ En outre, il importe de souligner le **risque d'inconstitutionnalité** que représenterait la suppression de la référence à l'article 122-6 du code pénal. En effet, l'article 6 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789, fondant le principe d'égalité des citoyens devant la loi, dispose que la loi « doit être la même pour tous, soit qu'elle protège, soit qu'elle punisse ». Sur ce fondement, plusieurs dispositions textuelles ont été annulées par le Conseil constitutionnel comme ne respectant pas l'égalité des citoyens devant la loi placés dans des situations identiques. Cependant, si le Conseil constitutionnel, dans un considérant devenu classique, estime que « le principe d'égalité ne s'oppose ni à ce que le législateur règle de façon différente des situations différentes ni à ce qu'il déroge à l'égalité pour des raisons d'intérêt général, pourvu que, dans l'un et l'autre cas, la différence de traitement qui en résulte soit en rapport direct avec l'objet de la loi qui l'établit », force est de constater que dans le cas présent, aucun élément ne permet de justifier une telle différence de traitement entre tout citoyen et l'agent d'une entreprise de protection privée des navires.

En tout état de cause, le caractère manifestement illégal de l'ordre donné interdit de retenir le fait justificatif du commandement de l'autorité légitime afin d'exonérer de sa responsabilité l'auteur de l'infraction (cass. crim. 13 oct. 2004). L'ordre qui serait donné par le capitaine de faire usage de la force, alors que cette dernière n'est manifestement pas employée dans le cadre de la légitime défense, ne pourrait pas exonérer l'agent de sa responsabilité pénale personnelle. »

Votre rapporteure considère qu'**il n'appartient pas au législateur de laisser volontairement subsister un doute** sur la volonté d'inclure ou d'exclure l'application de l'article 122-4 du code pénal pour les gardes armés, a fortiori au sein d'une disposition d'affichage sans valeur normative. **L'appréciation des conditions de la légitime défense est un problème extrêmement complexe**, source d'une jurisprudence abondante et précise sur le territoire national, qui relève de l'office du juge. **Elle s'effectue a posteriori et non a priori**, d'autant plus que les particularités des missions en mer rendent les témoignages, les enquêtes et les recours beaucoup plus incertains¹.

En conséquence, votre rapporteure propose de **retenir pour cet article une formulation moins ambiguë**, en s'en remettant à la marge d'appréciation du juge qui constitue le droit commun. Il s'agit concrètement de mentionner l'article 122-4 du code pénal, au même titre que les autres, en sachant qu'il appartiendra, comme à l'accoutumée, au juge de déterminer lesquels de ces articles sont applicables en l'espèce et lesquels ne le sont pas.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

¹ *L'administration se veut néanmoins plutôt rassurante sur ce point : « Même si les conditions dans lesquelles des tirs pourraient être effectués, et entraîner des blessures ou le décès de victimes, présentent la particularité de se situer en haute-mer sur un navire, cela ne constitue pas un obstacle dirimant à des investigations approfondies dans le cadre d'une enquête judiciaire. Celle-ci pourra être diligentée, d'initiative et sans qu'aucun dépôt de plainte préalable de la victime ne soit nécessaire, par les autorités judiciaires françaises compétentes (procureur de la République ou juge d'instruction), ainsi que cela est le cas dans les affaires de piraterie maritime, qui pour certaines ont déjà donné lieu à des condamnations définitives par des cours d'assises.*

On citera par exemple :

- Le Ponant (attaque du 4 avril 2008) : condamnation définitive par la cour d'assises de Paris du 14 juin 2012 à des peines allant de 10 à 4 ans d'emprisonnement ;
- Le Carré d'As (attaque du 2 septembre 2008 : condamnation définitive par la cour d'assises d'appel de Paris le 1er février 2013 à des peines allant de 8 à 4 ans d'emprisonnement ;
- La Tanit (attaque du 4 avril 2009) : condamnation définitive par la cour d'assises d'Ille-et-Vilaine le 18 octobre 2013 à des peines de 9 ans d'emprisonnement ;
- un dossier en cours d'instruction à Paris : le Tribal Kat (attaque du 9 septembre 2011).

Cette capacité à diligenter d'initiative des enquêtes judiciaires est renforcée dans la mesure où l'article 30 du projet de loi prévoit que le capitaine du navire protégé adresse au représentant de l'État en mer compétent un rapport de mer en cas d'incident ayant entraîné l'usage de la force, auquel est annexé le rapport du chef des agents. »

Article 22

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

Acquisition, détention et transports des armes et munitions

Objet : cet article précise les conditions d'acquisition, de détention, de transport et de mise à disposition des armes à bord des navires à protéger.

I. Le dispositif proposé

Le présent article complète le dispositif de l'article 20. Il autorise les entreprises privées de protection des navires à manipuler des armes et des munitions **pour les besoins de leur activité**. Il précise que 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**.

Les dispositions de droit commun¹ s'appliquent, avec cependant deux restrictions relatives aux importations et exportations, afin que les entreprises privées de protection des navires **ne puissent pas participer au trafic d'armes** :

- elles ne peuvent importer sur le territoire national des armes et des munitions acquises dans un État non membre de l'Union européenne ;
- elles ne peuvent revendre dans un État non membre de l'Union européenne des armes et munitions acquises sur le territoire national.

¹ Pour mémoire, les entreprises privées de protection des navires devront obtenir, selon qu'elles utiliseront des armes à feu ou des armes de guerre :

- une **autorisation d'exportation**, pour les armes à feu relevant du règlement (UE) n° 258/2012 du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2012 portant application de l'article 10 du protocole des Nations unies « relatif aux armes à feu », ou une autorisation de transfert intracommunautaire, pour les armes à feu régies par la directive 91/477/CEE du Conseil du 18 juin 1991 relative au contrôle de l'acquisition et de la détention d'armes ou pour les explosifs régis par la directive 93/15/CEE du Conseil du 5 avril 1993 relative à l'harmonisation des dispositions concernant la mise sur le marché et le contrôle des explosifs à usage civil ;

- une **licence d'exportation**, pour les armes de guerre mentionnées à l'article L. 2335-2 du code de la défense, ou une licence de transfert intracommunautaire, pour les armes de guerre mentionnées à l'article L. 2335-9 du même code, ces licences étant délivrées par le Premier ministre après avis de la commission interministérielle pour l'étude des exportations de matériels de guerre (CIEEMG).

Enfin, le retour sur le territoire national de ces armes sera, le cas échéant, soumis à l'autorisation d'importation de matériels de guerre et matériels assimilés prévue par l'article L. 2335-1 du code de la défense.

II. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

La commission du développement durable a codifié cette disposition à l'article L. 5443-5 du code des transports.

La commission des lois, saisie pour avis, a adopté deux amendements proposés par sa rapporteure Anne-Yvonne Le Dain. Le premier vise à inciter les entreprises privées à faire **usage d'armes « non létales »** (pistolets à impulsion ou aérosols incapacitants par exemple). Le second prévoit que les armes doivent être **équipées de caméras**, afin de mieux saisir les conditions de l'engagement. Ces amendements n'ont cependant pas été repris dans le texte adopté en séance publique.

La question des armes non létales a reçu le soutien d'Arnaud Leroy, rapporteur de la commission du développement durable. Le Gouvernement a cependant suggéré de traiter le sujet au niveau réglementaire, soulignant que la dichotomie générale entre armes létales et non létales n'était **pas stable juridiquement**.

En revanche, plusieurs arguments ont été invoqués pour refuser les dispositifs de caméras embarquées. Au-delà de la seule faisabilité technique, c'est surtout la volonté de **conserver un dispositif simple et opérationnel** qui a prévalu. Il s'agit de ne pas imposer trop de contraintes aux entreprises françaises de protection des navires, afin de ne pas nuire à leur compétitivité. Néanmoins, celles-ci pourront toujours faire état d'un tel dispositif comme argument commercial. En outre, une telle obligation risquerait de **créer un précédent**, qui conduirait ensuite à devoir équiper l'ensemble des forces armées de caméras.

III. La position de votre commission

Votre rapporteure considère que le dispositif proposé en matière d'acquisition et de vente d'armes et de munitions est pleinement satisfaisant.

Elle **ne souhaite pas imposer de caméras embarquées** : leur efficacité est très variable selon les modalités d'utilisation (architecture du navire, conditions météorologiques) ; en outre, les communications de la passerelle sont systématiquement enregistrées, ce qui fournit en général des indices suffisants sur la situation à bord.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 23

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

Embarquement, stockage et remise aux agents des armes

Objet : cet 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.

I. Le dispositif proposé

Eu égard à la sensibilité du matériel utilisé, cet article prévoit qu'**un décret en Conseil d'État** détermine les conditions d'embarquement, de stockage et de remise des armes aux agents.

Il précise également qu'à bord du navire protégé, **seuls les agents des entreprises privées de protection sont autorisés à manipuler les armes** et les munitions. Le reste de l'équipage n'y aura donc pas accès, ce qui permet de limiter les risques de dérapage.

Enfin, **le nombre d'armes autorisées** pour une équipe privée de protection des navires sera **limité par décret**. D'après les informations communiquées par le Gouvernement, il est prévu qu'une arme de poing et une arme d'épaule puissent être embarquées par agent, ainsi que deux armes de poing et deux armes d'épaule supplémentaires à bord du navire.

II. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

La commission du développement durable a codifié cette disposition à l'article L. 5443-6 du code des transports.

À l'initiative de son rapporteur Arnaud Leroy, elle a également précisé que **les catégories d'armes autorisées** seront définies par décret.

L'article n'a fait l'objet d'aucun amendement en séance publique.

III. La position de votre commission

Cet article propose un encadrement satisfaisant pour limiter la circulation des armes à bord du navire. Votre rapporteure propose simplement une mesure de cohérence, en précisant que le décret fixant le nombre d'armes et les catégories autorisées sera pris en Conseil d'État.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

CHAPITRE III

Droits et obligations

Article 24

(article L. 5443-7 [nouveau] du code des transports)

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

Objet : cet article prévoit que l'armateur se fait communiquer par l'entreprise de protection avec laquelle il contracte un certain nombre d'informations, relatives à l'existence d'une autorisation d'exercice, à la souscription d'une assurance, à la carte professionnelle des agents et à l'identification des armes, et devant être portées au contrat.

I. Le dispositif proposé

Le présent article dispose que l'armateur¹ qui a recours aux services d'une entreprise privée de protection des navires doit s'assurer du sérieux de cette entreprise, et en **informer les autorités de l'État** dans des conditions définies par décret.

Plus précisément, 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 professionnelle 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.

II. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

La commission du développement durable a codifié cette disposition à l'article L. 5443-7 du code des transports.

Elle a également adopté trois amendements présentés par son rapporteur Arnaud Leroy, visant en grande partie à décharger au maximum le capitaine du navire de certaines responsabilités administratives.

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

Le premier prévoit que les informations techniques et logistiques communiquées par l'entreprise prestataire à l'armateur font l'objet d'une **annexe au contrat**, le cas échéant mise à jour avant l'embarquement. L'objectif est de fournir au capitaine du navire un document ne comprenant que les informations utiles pour sa mission, au lieu d'une copie intégrale du contrat.

Le deuxième amendement prévoit que l'annexe **désigne un chef de l'équipe de protection** qui puisse être l'interlocuteur du capitaine. Pour cette raison, celui-ci devra obligatoirement être **capable de communiquer avec le capitaine dans la langue de travail à bord**. Il s'agit de créer les conditions optimales pour que l'attention du capitaine ne soit pas accaparée par les agents de protection, afin qu'il puisse se concentrer pleinement sur sa mission première de navigation.

Le troisième amendement prévoit que **l'amateur vérifie la validité des cartes professionnelles** et transmet cette information au capitaine. Il s'agit là encore de décharger ce dernier d'une tâche administrative qu'il n'aurait de toute façon pas les moyens d'effectuer correctement au moment du départ. Ces contrôles devront être réalisés **au plus tôt soixante-douze heures avant l'embarquement des agents**, afin de prévenir un éventuel retrait de dernière minute de la carte professionnelle. Le délai de soixante-douze heures est communément utilisé pour la transmission des notifications de pré-entrée dans les ports ou de passage au large des côtes avec des marchandises dangereuses.

III. La position de votre commission

Votre rapporteure **souscrit pleinement à l'esprit et au contenu** des modifications apportées par la commission du développement durable de l'Assemblée nationale. La répartition des rôles entre l'administratif et l'opérationnel est en meilleure adéquation avec la réalité, la responsabilité de chacun, à commencer par le capitaine du navire, correspondant aux marges de manœuvre dont il dispose.

Votre rapporteure propose simplement un amendement de coordination législative, prenant acte des travaux de codification de la commission des lois.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 25

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

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

Objet : cet article interdit à l'entreprise choisie par l'armateur de sous-traiter l'exercice de son activité.

I. Le dispositif proposé

Cet article vise à **interdire la sous-traitance** de l'activité de protection des navires. Il s'agit d'apporter des gages de qualité dans l'exécution de la prestation, et par conséquent de réserver aux seules entreprises ayant été agréées et certifiées. Les contrôles sont également plus faciles à diligenter et les responsabilités plus simples à déterminer.

II. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

À l'initiative de son rapporteur Arnaud Leroy, la commission du développement durable a **supprimé cet article**, l'interdiction de sous-traitance figurant également au sixième alinéa de l'article 37, de façon plus précise puisqu'une sanction – trois ans d'emprisonnement et 45 000 euros d'amende lui est associée.

III. La position de votre commission

Votre rapporteure comprend l'objectif légitime de cette disposition, qui vise à **éviter les sous-traitances en cascade**. Celles-ci conduisent à une **dilution des responsabilités** particulièrement problématique dans le monde de la sécurité privée en général. La difficulté est accrue en matière de protection des navires, s'agissant d'entreprises potentiellement installées à l'étranger, par conséquent encore plus difficiles à contrôler.

Votre rapporteure s'est néanmoins inquiétée de la **conformité d'une interdiction générale de la sous-traitance au principe de liberté d'entreprendre**, reconnu par le Conseil constitutionnel depuis plus de trente ans (décision n° 81-132 DC du 16 janvier 1982). L'administration considère sur ce point que « *les restrictions apportées semblent proportionnées vis à vis du principe de liberté d'entreprendre. En effet, il s'agit d'être en mesure de contrôler l'activité (registres, nombre d'agents, inventaires divers à tenir, ce qui semble compliqué en cas de prestation double ou de sous-traitance) et d'éviter une dilution des responsabilités en cas d'infractions de ce type, mais aussi et surtout en cas de problèmes suite à l'emploi de la force (procédures de recours, commandement dans l'action).* »

En tout état de cause, la pénalisation de la sous-traitance à l'article 37 du projet de loi rend le présent article sans objet. Votre rapporteure n'a donc pas proposé de revenir sur le vote de l'Assemblée nationale.

Votre commission a maintenu la suppression de cet article.

Article 26

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

Obligations du capitaine du navire

Objet : cet article soumet le capitaine à l'obligation de vérifier l'identité des agents et la conformité des armes embarquées, et d'informer les autorités de l'État de la présence d'une équipe de protection.

I. Le dispositif proposé

Le présent article impose trois séries d'obligations au capitaine du navire protégé :

- il doit avoir en sa possession un exemplaire du contrat conclu entre l'armateur et la société de protection ;
- il doit procéder à la vérification de l'identité et de la carte professionnelle des agents, ainsi qu'à la conformité des armes embarquées ;
- il doit informer les autorités de l'État de l'embarquement des agents de protection dans des conditions définies par décret.

Cette dernière disposition permet à l'État du pavillon d'être informé de toutes les missions de protection exercées sur l'un de ses navires. Elle facilite les opérations de contrôle et l'information des États tiers en cas d'incident.

II. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

La commission du développement durable a codifié cette disposition à l'article L. 5443-8 du code des transports.

Elle a également adopté trois amendements à l'initiative de son rapporteur Arnaud Leroy.

Le premier amendement tire les conséquences des modifications apportées à l'article 24. Le capitaine dispose d'une copie de l'annexe

contenant les informations utiles pour sa mission, plutôt que de l'intégralité du contrat.

Le second amendement prolonge également les dispositions adoptées à l'article 24. Par pragmatisme, les opérations de vérification menées par le capitaine au moment de l'embarquement sont recentrées : elles ne portent plus que sur la seule identité des agents, et **non leur carte professionnelle** ; en matière d'armement, le capitaine se contente de contrôler la conformité **des numéros de série** avec les informations dont il dispose dans l'annexe.

Enfin, pour mieux suivre les mouvements des équipements de protection, le troisième amendement précise que le capitaine doit également informer les autorités de l'État de leur **débarquement**, et non de leur seul embarquement.

III. La position de votre commission

Votre rapporteure considère qu'il s'agit là de dispositions et de modifications de bon sens, de nature à permettre un meilleur suivi des armes et des gardes armés.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 27

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

Obligations des agents présents à bord des navires

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

I. Le droit en vigueur

L'article 34-1 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (dite convention SOLAS) adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI) le 1^{er} novembre 1974, relatif au pouvoir discrétionnaire du capitaine, stipule que « *le propriétaire, l'affréteur, la compagnie qui exploite le navire (...), ni aucune autre personne, ne doit entraver le capitaine ou l'empêcher de prendre ou d'exécuter une décision quelconque qui, selon son jugement professionnel, est nécessaire pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin* ».

En droit interne, l'article L. 5531-1 du code des transports prévoit 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* ».

Il est le « *dépositaire de l'autorité publique* » à bord, et peut par conséquent « *employer à ces fins tout moyen de coercition nécessité par les circonstances et proportionné au but poursuivi* ». Il peut notamment « *requérir les personnes embarquées de lui prêter main-forte* ».

II. Le dispositif proposé

Le présent article dispose, conformément au droit maritime national et international, que les agents présents à bord du navire sont placés sous l'autorité du capitaine.

Il est également précisé que les agents « *ne peuvent exercer aucune prestation sans rapport avec la protection des personnes ou des biens ou avec les conséquences directes qui en découlent* ».

III. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

La commission du développement durable a codifié cette disposition à l'article L. 5443-9 du code des transports.

IV. La position de votre commission

Cet article se contente de tirer les conséquences d'un principe longuement établi selon lequel le capitaine est le seul maître à bord du navire et assume la responsabilité de ses actes.

Parallèlement, il est important de préciser que les agents de protection des navires ne peuvent être affectés à d'autres tâches. Il s'agit autant d'éviter de les détourner de leur mission principale, que d'empêcher l'instrumentalisation de la force dans le cadre d'éventuels conflits du travail.

Pour autant, en cas d'urgence absolue, il n'est pas interdit de faire preuve de bon sens. Le dispositif du présent article n'empêche pas le capitaine de mobiliser les gardes armés en cas d'incendie ou de naufrage par exemple, s'agissant toujours d'un objectif de « *protection des personnes ou des biens* ». Au demeurant, il reviendrait au juge de déterminer si c'est à bon droit qu'un agent se serait « *réfugié* » derrière cet article pour refuser de prêter assistance en cas de naufrage du navire.

Votre rapporteure considère l'équilibre de cet article satisfaisant.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 28

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

Registre d'activité

Objet : cet article oblige les entreprises de protection des navires et les chefs d'équipe de protection à tenir un registre d'activité.

I. Le dispositif proposé

Pour faciliter les contrôles et le suivi des opérations en cours, le présent article impose la tenue de **deux types de registres d'activité**, selon des **modalités définies par décret**.

À terre, les **entreprises de protection** doivent tenir un registre, qui garantira qu'elles ont une connaissance parfaite des contrats en cours et des missions confiées à leurs équipes, parfois très éloignées du siège social. Ce document aura vocation à retracer l'ensemble des opérations qui ont fait l'objet d'un contrat ainsi que les agents concernés, la liste des armes ou encore les opérations d'acquisition, de transfert et de vente d'armes et de munitions.

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

II. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

La commission du développement durable a codifié cette disposition à l'article L. 5443-10 du code des transports.

En séance publique, un amendement du Gouvernement a été adopté, pour préciser que le registre tenu par les entreprises de protection est **transmis, à leur demande, aux autorités compétentes**. Cette base juridique a pour objectif de faciliter les opérations de contrôle.

III. La position de votre commission

La tenue d'un registre d'activité, à terre comme en mer, est **nécessaire au regard de la sensibilité des opérations menées**. Cette contrainte administrative est donc largement justifiée, a fortiori pour des missions menées loin du territoire national et pour lesquelles il est difficile d'exercer une surveillance continue.

Votre rapporteure a simplement proposé un amendement de coordination législative, prenant acte des travaux de codification de la commission des lois.

La commission des lois a également proposé un amendement renvoyant la définition des modalités de tenue des registres d'activité à un « arrêté » plutôt qu'à un « décret ». Votre rapporteure y est favorable, mais a proposé de retenir la formulation plus souple de « voie réglementaire », qui est habituellement utilisée.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 29

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

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

Objet : cet article impose au capitaine de retranscrire sur le journal de bord tout événement impliquant les agents de protection et plus particulièrement leurs armes et munitions.

I. Le droit en vigueur

L'article L. 5412-7 du code des transports dispose que : « *Le capitaine tient régulièrement le journal de mer et le livre de bord qui font foi, jusqu'à preuve contraire, des événements et des circonstances qui y sont relatés* ».

II. Le dispositif proposé

Le présent article prévoit que le capitaine du navire protégé retranscrit dans le livre de bord **tout événement impliquant les agents de protection ou relatif à leurs armes et munitions**. Il doit notamment mentionner les embarquements et débarquements, les stockages et déstockages des armes et munitions, ainsi que, le cas échéant, les circonstances et les conséquences de leur utilisation.

Cette obligation permet de garantir la traçabilité des événements survenus à l'occasion d'une mission de protection des navires et de disposer, en cas d'enquête par exemple, de preuves écrites concernant les conditions de survenance d'un incident.

III. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

La commission du développement durable a codifié cette disposition à l'article L. 5443-11 du code des transports.

À l'initiative de son rapporteur Arnaud Leroy, elle a également adopté un amendement précisant que le capitaine **rédige un rapport de mer pour tout incident à bord impliquant un agent de l'équipe de protection**. Ce rapport est ensuite **transmis au Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS)** afin qu'il puisse éventuellement réviser son jugement concernant le profil d'un agent et en tirer les conséquences en matière d'agrément.

IV. La position de votre commission

Ce dispositif permet d'assurer un suivi précis du comportement des agents et de la manipulation des armes à bord, ce qui semble indispensable pour une activité sensible menée en haute-mer, loin du regard des autorités.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 30

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

Rapports en cas d'incidents

Objet : cet article prévoit l'obligation de déclarer dans les meilleurs délais au représentant de l'État en mer compétent les éventuels incidents ayant entraîné l'usage de la force à bord.

I. Le droit en vigueur

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.

II. Le dispositif proposé

Le présent article commande, en cas d'incident ayant entraîné l'usage de la force, la **rédaction systématique d'un rapport de mer par le**

capitaine du navire et d'un **rapport du chef de l'équipe** de protection, qui lui est annexé.

Ce rapport doit être **transmis dans les meilleurs délais au représentant de l'État en mer** compétent pour la zone concernée. Cette transmission pourra par exemple s'effectuer sous forme électronique.

Le contenu de ce rapport sera **précisé par décret**. L'étude d'impact annexée au projet de loi précise qu'il devra contenir une série d'informations obligatoires comprenant, conformément aux recommandations de l'Organisation maritime internationale (OMI), des renseignements détaillés sur les événements, l'identité des agents impliqués ou encore les blessures et les dommages matériels qui ont résulté de l'incident.

III. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

La commission du développement durable a codifié cette disposition à l'article L. 5443-12 du code des transports.

Elle a également adopté un amendement présenté par son rapporteur Arnaud Leroy, prévoyant la **mise en œuvre d'une consignation à l'initiative du capitaine, à l'encontre de tout individu demeuré ou recueilli à bord après avoir représenté une menace extérieure** à l'encontre du navire. Ce dispositif ancien¹ a été encadré sur le plan procédural² par la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports (DDOT) et figure désormais à l'article L. 5531-19 du code des transports, auquel il est explicitement fait référence.

Rien ne permet en effet d'exclure qu'une attaque pirate ou terroriste contre un navire protégé battant pavillon français ne se soldera pas par la capture d'un des assaillants. Si la piraterie est un crime sévèrement réprimé par le droit international, elle n'est cependant plus synonyme d'une mise hors la loi : le criminel bénéficie de droits que la législation française doit s'attacher à préserver.

Il est également prévu que le capitaine **en informe sans délai la représentation française du pays de la prochaine escale du navire**. L'intervention des autorités consulaires pourra notamment s'attacher à

¹ On le retrouve dans la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande, désormais intitulée loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime à la suite de l'ordonnance n° 2012-1218 du 2 novembre 2012 portant réforme pénale en matière maritime, dont l'entrée en vigueur est prévue au 1^{er} janvier 2015.

² La France a l'obligation de se conformer aux exigences de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme (arrêts de la CEDH du 10 juillet 2008 et du 29 mars 2010, affaire Medvedyev c/ France) : elle a été condamnée en l'espèce pour une rétention à bord d'un navire de la marine qui n'avait pas été autorisée par un juge indépendant (la CEDH refusant à cette occasion de reconnaître un tel statut au procureur de la République) ; la grande chambre a ensuite montré que les garanties procédurales en matière de consignation faisaient défaut dans notre droit.

éviter de débarquer un individu consigné dans la juridiction de l'un des États punissant de mort les actes de piraterie et de terrorisme.

IV. La position de votre commission

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 prévoit que les juridictions françaises sont compétentes pour réprimer les actes de piraterie. L'esprit est donc de mettre les pirates à disposition de la justice française.

Actuellement, lorsque des présumés pirates sont capturés par la Marine nationale, les modalités prévues par les articles L. 1521-11 à L. 1521-18 du code de la défense sont appliquées : le commandant prend les mesures de coercition nécessaires et adaptées à l'encontre des personnes à bord en vue d'assurer leur maintien à disposition, la préservation du navire et de sa cargaison ainsi que la sécurité des personnes.

Il place ensuite les personnes retenues sous le régime juridique des mesures privatives et restrictives de liberté, en avise le préfet maritime (ou le délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer) qui prévient le procureur de la République. Les personnes bénéficient d'un examen de santé. Avant l'expiration d'un délai de 48 heures, le juge des libertés et de la détention autorise la prolongation de ces mesures pour une durée de 120 heures, renouvelable.

Lorsque le bâtiment français agit dans le cadre de l'opération Atalante, les présumés pirates sont transférés vers un État de la région : le Kenya, les Seychelles, Maurice et la Tanzanie ont signé des accords avec l'Union européenne et poursuivent les présumés pirates devant leurs tribunaux.

Votre rapporteure considère que les dispositions introduites par la commission du développement durable s'inscrivent dans la même logique, en prévoyant **un garde-fou qui permet d'éviter tout traitement inhumain ou dégradant d'un pirate** par un État tiers. Le procureur d'une part, et les autorités consulaires d'autres part (lorsque la prochaine escale a lieu dans un port étranger), ont tous les moyens pour ordonner le déroutement du navire, ou de celui d'un autre navire susceptible de rallier la France, ou requérir un bâtiment de la Marine nationale pour se charger du pirate.

Ces autorités pourront ainsi indiquer au capitaine le comportement à adopter. Les choix seront effectués en fonction de la situation du pays en question (prise en charge du pirate en cas d'accord avec le pays, débarquement et transit du pirate vers l'aéroport pour rapatriement en France, prise en charge par un bâtiment de l'État, déroutement d'un navire à destination de la France pour prise en charge du pirate et acheminement vers la France).

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article additionnel après l'article 30

Coordination entre le code de la sécurité intérieure et le code des transports

Objet : cet article de coordination, introduit par la commission des lois, mentionne dans le code de la sécurité intérieure que les modalités d'exercice spécifiques à l'activité privée de protection des navires figurent dans le code des transports.

Un article L. 616-3 est créé dans le chapitre VI du titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure, qui renvoie au chapitre II du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports pour la définition des modalités d'exercice spécifiques à l'activité privée de protection des navires.

Votre commission a adopté cet article additionnel.

TITRE IV

Contrôle administratif de l'exercice de l'activité privée de protection des navires et constatation des infractions en mer

CHAPITRE I^{ER}

Contrôle administratif sur le territoire national

Article 31

(article L. 5444-1 [nouveau] du code des transports)

Contrôles effectués auprès des entreprises de protection des navires par la police ou la gendarmerie nationales

Objet : cet article précise les modalités du contrôle des entreprises de protection des navires par les commissaires de police, les officiers de police et les officiers ou sous-officiers de la gendarmerie nationale.

Le présent article a fait l'objet d'une délégation au fond de votre commission à la commission des lois.

Lors de sa réunion, la commission des lois a renvoyé cet article à l'application des dispositions générales communes figurant au chapitre VI du titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure.

Elle l'a toutefois remplacé par une disposition permettant aux autorités définies à l'article L. 611-2 de pouvoir accéder aux registres visés par l'article 28 du présent projet de loi, codifié à l'article L. 5443-10 du code des transports.

Votre commission a adopté cet article dans la rédaction issue des travaux de la commission des lois.

Article 32

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

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

Objet : cet article précise les modalités du contrôle des entreprises de sécurité privée de protection des navires ainsi que des armateurs, en tant que donneurs d'ordre, par les agents du Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS).

Le présent article a fait l'objet d'une délégation au fond de votre commission à la commission des lois.

Lors de sa réunion, la commission des lois a supprimé cet article, satisfait par l'application des dispositions générales communes figurant au titre III du livre VI du code de la sécurité intérieure (en l'occurrence les articles L. 634-1 et L. 634-2).

Mais si le projet de loi prévoyait initialement que le directeur du CNAPS était habilité à saisir la justice, l'article L. 634-2 du code de la sécurité intérieure dispose que ce rôle revient au président du CNAPS ou de la commission régionale d'agrément.

Votre commission a en conséquence supprimé cet article.

Article 33

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

Prérogatives des agents du Conseil national des activités privées de sécurité

Objet : cet article précise les moyens mis à disposition des agents du Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS) en charge du contrôle des entreprises.

Le présent article a fait l'objet d'une délégation au fond de votre commission à la commission des lois.

Lors de sa réunion, la commission des lois a supprimé cet article, satisfait par l'application des dispositions générales communes figurant au titre III du livre VI du code de la sécurité intérieure (en l'occurrence l'article L. 634-3).

Votre commission a en conséquence supprimé cet article.

CHAPITRE II

Contrôle administratif à bord des navires

Article 34

(article L. 5444-4 [nouveau] du code des transports)

Modalités de réalisation des contrôles en mer

Objet : cet article précise les modalités applicables aux contrôles administratifs effectués à bord des navires protégés.

Le présent article a fait l'objet d'une délégation au fond de votre commission à la commission des lois.

Lors de sa réunion, la commission des lois a codifié ces dispositions dans le chapitre VI du titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure, au sein d'un article L. 616-4 nouveau.

Votre commission a adopté cet article dans la rédaction issue des travaux de la commission des lois.

Article 34 bis

(articles 62, 63, 413 *bis* et 416 *bis* [nouveau] du code des douanes, article 52 de la loi 93-1 du 4 janvier 1993)

Contrôle douanier à bord des navires

Objet : cet article, inséré par l'adoption d'un amendement du Gouvernement à l'Assemblée nationale, réécrit les articles 62 et 63 du code des douanes, censurés par le Conseil constitutionnel à compter du 1^{er} janvier 2015 par sa décision 2013-357 QPC du 29 novembre 2013.

Le présent article a fait l'objet d'une délégation au fond de votre commission à la commission des lois.

Lors de sa réunion, la commission des lois a adopté cet article sans modification.

Votre commission a en conséquence adopté cet article sans modification.

CHAPITRE III

Constatation des infractions à bord des navires

Article 35

(article L. 5444-5 [nouveau] du code des transports)

Modalités de constatation des infractions à bord des navires

Objet : cet article définit le cadre procédural pour constater les infractions à bord des navires.

Le présent article a fait l'objet d'une délégation au fond de votre commission à la commission des lois.

Lors de sa réunion, la commission des lois a codifié ces dispositions dans le chapitre VI du titre I du livre VI du code de la sécurité intérieure, au sein d'un article L. 616-5 nouveau.

Votre commission a adopté cet article dans la rédaction issue des travaux de la commission des lois.

TITRE V

SANCTIONS DISCIPLINAIRES ET PÉNALES

Article 36

(article L. 5445-1 [nouveau] du code des transports)

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

Objet : cet article établit le régime des sanctions disciplinaires et des pénalités financières pouvant être infligées aux personnes physiques et morales exerçant l'activité de protection des navires.

Le présent article a fait l'objet d'une délégation au fond de votre commission à la commission des lois.

Lors de sa réunion, la commission des lois a supprimé cet article, déjà satisfait par l'application des dispositions générales communes du titre III du livre VI du code de la sécurité intérieure (en l'occurrence l'article L. 634-4).

Votre commission a en conséquence supprimé cet article.

Article 37

(article L. 5445-2 [nouveau] du code des transports)

Sanctions pénales applicables pour plusieurs infractions à la présente loi

Objet : cet article définit le régime des sanctions pénales applicables aux différents acteurs de la protection des navires.

Le présent article a fait l'objet d'une délégation au fond de votre commission à la commission des lois.

Lors de sa réunion, la commission des lois a codifié cet article dans un nouvel article L. 617-12-1 inséré dans le chapitre VII du titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure.

Elle a supprimé la sanction prévue en cas de non-respect du zonage et de l'éligibilité des navires pour le recours aux gardes armés, tels que définis à l'article 18 du présent projet de loi.

Elle a également effectué les coordinations nécessaires à l'article L. 617-1 du code de la sécurité intérieure pour la pénalisation de l'absence d'immatriculation et le cumul d'activités, en prenant en compte la possibilité d'assurer en plus des activités de protection privée, des activités de conseil et de formation en matière de sûreté maritime.

Votre commission a adopté cet article dans la rédaction issue des travaux de la commission des lois.

Article 38

(article L. 5445-3 [nouveau] du code des transports)

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

Objet : cet article incrimine le fait d'employer, pour l'activité de protection des navires, une personne non titulaire de la carte professionnelle en le sanctionnant de deux d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende.

Le présent article a fait l'objet d'une délégation au fond de votre commission à la commission des lois.

Lors de sa réunion, la commission des lois a supprimé cet article, satisfait par l'application des dispositions générales communes du

chapitre VII du titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure (en l'occurrence l'article L. 617-7).

Votre commission a en conséquence supprimé cet article.

Article 39

(article L. 5445-4 [nouveau] du code des transports)

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

Objet : cet article incrimine le fait de conclure un contrat de travail en tant qu'agent de protection des navires sans disposer de la carte professionnelle ou lorsque la personne ne remplit plus l'une des conditions exigées pour en disposer, en punissant l'agent d'une peine d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende.

Le présent article a fait l'objet d'une délégation au fond de votre commission à la commission des lois.

Lors de sa réunion, la commission des lois a intégré cet article dans l'article L. 617-14 du code de la sécurité intérieure. Elle y a également intégré les coordinations nécessaires pour prendre en compte le transfert du contenu de l'article L. 616-1 à l'article L. 611-2 nouveau.

Votre commission a adopté cet article dans la rédaction issue des travaux de la commission des lois.

Article 40

(article L. 5445-5 [nouveau] du code des transports)

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

Objet : cet article énumère les infractions les moins graves, punies d'une amende de 3 750 euros.

Le présent article a fait l'objet d'une délégation au fond de votre commission à la commission des lois.

Lors de sa réunion, la commission des lois a codifié cet article dans un nouvel article L. 617-12-2 inséré dans le chapitre VII du titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure.

Votre commission a adopté cet article dans la rédaction issue des travaux de la commission des lois.

TITRE V

OUTRE-MER

Article 41 A

(articles L. 1802-6, L. 1802-7 et L. 1802-8 [nouveaux] du code des transports)

Application de la loi outre-mer

Objet : cet article, inséré à l'Assemblée nationale par la commission du développement durable, complète la grille de lecture commune aux collectivités d'outre-mer figurant au livre VIII de la première partie du code des transports.

I. Le dispositif proposé par l'Assemblée nationale

Le présent article complète les articles L. 1802-6, L. 1802-7 et L. 1802-8 du code des transports par un 7^o prévoyant que les montants exprimés en euros sont applicables respectivement en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et à Wallis et Futuna, sous réserve de leur contre-valeur en monnaie locale.

II. La position de votre commission

Il s'agit d'une mesure de cohérence législative, **sans lien direct avec l'objet du présent projet de loi.**

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 41

(articles L. 5724-3, L. 5734-3, L. 5754-2, L. 5764-2, L. 5774-2, L. 5784-2 et L. 5794-2 [nouveaux] du code des transports)

Application de la loi outre-mer

Objet : cet article reconnaît l'application de la loi outre-mer et procède aux adaptations nécessaires.

I. Le dispositif proposé

Cet article reconnaît la pleine applicabilité sur l'ensemble du territoire de la République du présent projet de loi. Il permet en conséquence :

- à des opérateurs privés de sécurité dont le siège se situe en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique, à La Réunion, à Mayotte¹, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, ainsi qu'à Saint-Pierre-et-Miquelon² d'assumer la protection de navires battant pavillon français, compte tenu du principe d'identité législative qui régit ces territoires ;

- à des navires immatriculés aux registres des Terres australes et antarctiques Françaises (TAAF), de Nouvelle-Calédonie, de Wallis et Futuna ou de Polynésie française de disposer d'équipes de protection embarquées à leur bord, puisqu'ils battent pavillon français.

Des adaptations sont ensuite opérées pour chacune des collectivités ultramarines, reprises à l'identique de celles existant actuellement dans le livre VI du code de la sécurité intérieure relatif aux activités privées de sécurité.

Ainsi, le présent article adapte à Mayotte, à la Polynésie française et à Wallis et Futuna, la référence au registre du personnel et à tous les autres registres, livres et documents prévus par le code du travail, qui peuvent être demandés par les autorités chargées du contrôle administratif de l'activité privée de protection des navires, conformément aux articles 31 et 33 du présent projet de loi.

¹ Le département de Mayotte est une collectivité régie par l'article 73 de la Constitution : conformément à cet article, les lois et règlements s'appliquent de plein droit, donc sans mention spéciale.

² En ce qui concerne les collectivités de Saint-Barthélemy, de Saint-Martin et de Saint-Pierre-et-Miquelon, les dispositions législatives et réglementaires y sont applicables de plein droit, à l'exception de celles intervenant dans les matières qui relèvent d'une loi organique en application de l'article 74 de la Constitution ou de la compétence de la collectivité, conformément à leurs statuts respectifs : le domaine de la protection des navires ne relève pas de ces matières. Il n'est donc pas nécessaire d'une mention expresse d'applicabilité de ces dispositions.

Il adapte également à Saint-Barthélemy, à Saint-Pierre-et-Miquelon, à la Nouvelle-Calédonie, à la Polynésie française, à Wallis et Futuna et aux Terres australes et antarctiques françaises (TAAF) :

- la définition des personnes morales non immatriculées au registre du commerce et des sociétés qui peuvent être autorisées à exercer l'activité de protection des navires prévue à l'article 2 du présent projet de loi ;

- les conditions de nationalité requises et le fait de ne pas être sous le coup d'une interdiction de diriger une entreprise prise en application du code de commerce ou d'une décision de nature équivalente à l'étranger pour diriger, gérer ou être l'associé d'une entreprise privée de protection des navires, aux termes de l'article 11 du présent projet de loi ;

- les modalités de reconnaissance des autorisations d'agrément ou des cartes professionnelles pour les entreprises établies dans un autre État européen, prévues à l'article 15 du présent projet de loi.

Pour ces trois dispositions, la référence aux États tiers parties à l'Espace économique européen est supprimée, car non pertinente.

II. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

À l'initiative de son président, Jean- Paul Chanteguet, la commission du développement durable a adopté un amendement de codification de l'ensemble de l'article, complété par des amendements de coordination du rapporteur Arnaud Leroy.

En outre, le titre préliminaire consacré aux dispositions communes aux collectivités d'outre-mer du livre VIII de la première partie du code des transports prévoyant une grille de lecture pour l'ensemble des dispositions contenues dans ce code et pour chacune des collectivités, certaines adaptations initialement contenues dans le présent article ne figurent plus dans la version codifiée : il s'agit de la grille de lecture relative au représentant de l'État dans le département d'une part, de celle relative aux attributions du tribunal de grande instance, d'autre part.

III. La position de votre commission

Les articles visés par les mesures d'adaptation proposées à cet article ont été délégués au fond à la commission des lois, qui les a renvoyés aux dispositions du code de la sécurité intérieure, rendant dès lors obsolète le présent dispositif d'application outre-mer.

Votre commission a en conséquence supprimé cet article.

Article 42

(articles L. 5763-1, L. 5773-1 [nouveau] et L. 5783-1 du code des transports, et article 71 de la loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne)

Application de la loi outre-mer

Objet : cet article, inséré à l'Assemblée nationale par l'adoption d'un amendement du Gouvernement, étend à la Nouvelle-Calédonie, à la Polynésie française et à Wallis et Futuna, les dispositions du code des transports relatives aux normes de sûreté que doivent respecter les installations portuaires recevant des navires internationaux.

I. Le droit en vigueur

Dans le cadre de l'annexe à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ratifiée par la France, et du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), qui a été transposé en droit français par le décret n° 2004-290 du 26 mars 2004 portant publication des amendements à l'annexe à la convention internationale susvisée, **les installations portuaires recevant des navires internationaux doivent satisfaire à des normes de sûreté précises** : il s'agit par exemple de la création de zones d'accès restreint, des habilitations d'agents de sûreté, des conditions d'élaboration des plans de sûreté, ou de la mise en place de postes de filtrage.

En droit interne, le code des ports maritimes et le code des transports déterminent les modalités de mise en place de cette réglementation pour les ports et installations portuaires (articles L. 5332-1 et suivants du code des transports et articles R. 321 et suivants du code des ports maritimes).

En l'état actuel du droit, ces articles ne sont pas applicables en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les îles Wallis et Futuna, alors que la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer s'y applique et que les dispositions du code ISPS relatives à la sûreté des navires y ont été rendues expressément applicables.

II. Le dispositif adopté par l'Assemblée nationale

Cet article procède, en son I, à l'extension des dispositions législatives du code des transports (articles L. 5332-1 à L. 5332-7 ainsi que L. 5336-8 et L. 5336-10 relatifs aux sanctions) à la Nouvelle-Calédonie, la Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna.

Il abroge, en son II, l'article 71-VII de la loi du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne concernant spécifiquement la Nouvelle-Calédonie, la Polynésie française et les îles Wallis et Futuna, qui devient inutile. Cet article non codifié comportait en effet de manière isolée l'équivalent, pour ces trois collectivités, des dispositions contenues à l'article L. 5332-6 du code des transports, qui est ajouté au I dans la liste des articles applicables sur mention expresse dans ces trois collectivités.

III. La position de votre commission

Cet article **n'a pas de lien direct avec l'objet du présent projet de loi**. Votre rapporteure salue néanmoins cette initiative qui permet de combler un vide juridique aux conséquences économiques préjudiciables.

En effet, les acteurs du secteur, notamment en Polynésie française, axent une partie de leurs efforts sur le marché américain de la croisière, dont les opérateurs sont particulièrement pointilleux en matière de normes de sûreté.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article additionnel après l'article 42

Application de la loi outre-mer

Objet : cet article additionnel rend la présente loi applicable en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis et Futuna et aux Terres australes et antarctiques françaises.

La commission des lois a proposé d'introduire cet article additionnel par coordination avec le travail de codification qu'elle a effectué aux titres précédents.

Les dispositions transférées dans le code de la sécurité intérieure bénéficient en effet automatiquement du dispositif d'application outre-mer qui y figure déjà. L'article 41 a été supprimé pour cette raison.

En revanche, les autres dispositions qui demeurent dans le code des transports doivent être explicitement rendues applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis et Futuna et aux Terres australes et antarctiques françaises, ce qui constitue l'objet du présent article.

Votre commission a adopté cet article additionnel.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de sa réunion du mardi 13 mai 2014, la commission a examiné le rapport et le texte de la commission sur le projet de loi n° 489 (2013-2014), adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif aux activités privées de protection des navires.

La séance est ouverte à 14h15.

M. Raymond Vall, président. – A notre ordre du jour : le rapport de Mme Herviaux sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif aux activités privées de protection des navires. Nous avons délégué à la commission des lois l'examen au fond des titres II, IV et V : le rapporteur Alain Richard nous en exposera les enjeux.

Mme Odette Herviaux, rapporteure. – Nous examinons le projet de loi dans une certaine urgence : il nous a été transmis par l'Assemblée nationale le 30 avril seulement ; mais cette urgence est dictée par la réalité du terrain et les nombreux risques auxquels sont exposés nos marins.

Il y a une dizaine de jours encore, quelques heures avant l'adoption de ce projet de loi par les députés, à l'unanimité, l'attaque du tanker *SP Brussels* au large des côtes nigérianes a fait trois morts, deux assaillants et un marin. À bord se trouvaient pourtant deux gardes armés, visiblement en nombre insuffisant par rapport à la taille et à la configuration du navire. Ce tanker avait lui-même déjà été attaqué le 17 décembre 2012 et cinq de ses marins pris en otages, finalement libérés un mois plus tard.

Il y a urgence à légiférer sur cette question, pour protéger les hommes et pour préserver nos activités économiques maritimes. Car il ne s'agit pas d'un cas isolé, loin de là ! Le Bureau maritime international (BMI) a comptabilisé 264 attaques en 2013 et déjà 72 pour le début de l'année 2014. Les pirates sont toujours mieux équipés et plus audacieux ; ils mènent une véritable guerre, n'hésitant pas à retenir en otage et à torturer des équipages pour obtenir des rançons. Pour l'année 2013, on dénombre 304 membres d'équipages pris en otages, 36 kidnappings, un mort et un porté disparu.

L'organisation non-gouvernementale *One Earth Future* a estimé fin 2010 que l'impact économique global de la piraterie atteignait entre 5 et 12 milliards de dollars par an ! Armateurs de France nous a communiqué hier des chiffres pour 2013 : 3 milliards de dollars dans la zone somalienne, en diminution de 50 % depuis 2012 grâce à la forte mobilisation internationale, mais une augmentation dans le Golfe de Guinée, à près de

700 millions. Les armateurs supporteraient 80 % des coûts directs. La moitié concerne les dépenses de carburant dues à l'accélération de la vitesse dans les zones à risques. Plus de 500 millions de dollars sont dépensés en formation des équipages, primes, mise en place des *Best management practices* de l'Organisation maritime internationale. Les coûts d'assurances représentent environ 300 millions de dollars. Le solde, 700 millions de dollars, recouvre les déroutements pour éviter les zones dangereuses, les compensations au personnel navigant et les rançons.

Les contours de la piraterie maritime sont fluctuants et en constante évolution. Le nombre des attaques baisse dans le détroit de Malacca et au large de la Somalie, mais la menace croît fortement dans d'autres zones telles que le golfe de Guinée, en particulier au large du Nigéria. Les attaques y sont très violentes et visent à saccager et à piller les navires. Contrairement à la Somalie, il ne s'agit pas d'enlever des otages pour obtenir une rançon : la vie humaine y a moins de valeur...

La protection des navires battant pavillon français est une mission dont la Marine nationale s'acquitte fort bien et depuis très longtemps. Elle le fait aujourd'hui dans le cadre de coalitions internationales, comme l'opération *Atalante* sous le drapeau de l'Union européenne dans le golfe d'Aden. Depuis l'attaque du *Ponant* et de thoniers tricolores dans l'océan Indien en 2008, la Marine met également des équipes de protection embarquées (EPE) à disposition des navires français qui transitent dans une zone à risque. Ces équipes ont été déployées 93 fois depuis 2009 et ont repoussé quinze attaques, sans perte ni blessé. La qualité de ce dispositif, essentiellement dissuasif, est reconnue dans le monde entier. Mais la Marine ne peut pas tout. En raison de ses moyens et de ses effectifs, mais aussi de délais logistiques et diplomatiques, elle n'honore que 70 % des 25 à 35 demandes reçues chaque année. Or la protection tend à devenir un facteur essentiel de compétitivité. Les compagnies maritimes françaises perdent des marchés faute de pouvoir garantir systématiquement la protection des navires, des équipages et des cargaisons. La protection, sur certains pavillons, apparaît plus étoffée. L'armateur danois Maersk a interdit à sa filiale française de prendre part à certains marchés, du fait de l'aléa que représente aujourd'hui l'absence de protection des navires français : la perte est évaluée à 15% des rotations ! Cette incertitude alimente le dépavillonnement.

Tous les pays d'Europe ont adapté leur législation pour autoriser l'embarquement de gardes armés privés. Nous sommes les derniers, avec les Pays-Bas, à ne pas offrir cette possibilité. Certes, les armateurs français ont eux-mêmes longtemps été réticents à embarquer du personnel armé. Les débats sur le « mercenariat » des sociétés militaires privées à la fin des années 2000 ont alimenté les crispations. Mais les compagnies françaises aujourd'hui n'ont plus le choix.

Il est devenu impératif d'adapter le cadre juridique, qui en l'état empêche l'émergence de prestataires nationaux et pose des problèmes de responsabilité. Il ne s'agit ni d'abdiquer un élément de souveraineté au profit du secteur privé, ni de privatiser nos forces armées. La Marine n'envisage nullement de réduire son effort en matière d'EPE. L'offre privée ne se substitue pas à l'offre publique, elle la complète.

Le projet de loi repose sur deux piliers : un encadrement strict de l'activité de protection des navires et un contrôle approfondi des intervenants. Le texte donne une définition claire de l'activité visée, cantonnée aux eaux extraterritoriales, dans certaines zones à risque fixées par arrêté du Premier ministre, et limitée à des navires éligibles. La menace visée recouvre toute menace extérieure, y compris terroriste. Les gardes armés seront à bord du navire, le système d'escorte étant jugé moins efficace. Des règles strictes sont prévues en matière d'utilisation des armes, l'usage de la force armée devant rester une prérogative exclusive de l'État : ainsi, les conditions d'ouverture du feu sont limitées à la seule légitime défense au sens du code pénal.

À la différence du modèle anglo-saxon fondé sur l'autorégulation, le projet de loi prévoit un encadrement et un contrôle rigoureux par l'État. Encadrement de l'accès au secteur, par la mise en place d'un agrément administratif et d'une certification des entreprises. Professionnalisation, puisque gérants et dirigeants devront être titulaires d'une autorisation d'exercer et les agents, d'une carte professionnelle, pour attester de leur honorabilité, leurs compétences et leurs aptitudes maritimes. Les catégories d'armes et de munitions autorisées sont strictement définies, ainsi que les conditions dans lesquelles elles sont acquises, détenues, embarquées et stockées à bord. Enfin un régime de contrôle administratif est instauré sur le territoire national et à bord des navires ; le suivi des activités et des agents sera régulier avec, par exemple, l'obligation de signaler l'embarquement et le débarquement d'une équipe, de déclarer les incidents survenus à bord ou encore de tenir un registre de l'activité.

En pratique, le pivot du dispositif sera le Conseil national des activités privées de sécurité (Cnaps) qui s'occupe déjà, sous tutelle du ministère de l'intérieur, de la régulation des autres activités de sécurité privée. Cela me paraît une mesure de bonne gestion.

Le projet de loi comprend, à l'issue de son examen par l'Assemblée nationale, six titres et 43 articles. L'article unique du titre Ier définit et autorise l'activité privée de protection des navires. Le titre II est relatif aux conditions d'exercice de l'activité privée de protection des navires, le III porte sur les modalités d'exercice de cette activité, le IV traite du contrôle administratif, le V définit les sanctions disciplinaires et pénales. Le titre VI, enfin, prévoit l'application outre-mer.

Nous avons délégué à la commission des lois l'examen de dispositions qui s'inspirent largement du code de la sécurité intérieure. Je salue le travail de codification de nos collègues, grâce auquel le texte distingue désormais plus clairement ce qui relève des spécificités de la protection des navires, figurant dans le code des transports, et ce qui relève de la régulation classique d'une activité de sécurité privée, figurant dans le code de la sécurité intérieure. Le projet de loi initial n'était, lui, pas du tout codifié, compte tenu peut-être de la spécificité de la protection des navires, et de la difficulté à la rattacher à l'un ou l'autre de ces deux codes.

Quant à moi je ne vous proposerai pas de modifications de fond. L'équilibre dégagé par l'Assemblée nationale ménage à la fois les impératifs de sécurité, les intérêts économiques et la nécessité du contrôle par l'État sur une activité qui s'exercera au loin. Toutes les parties que j'ai entendues réclament une adoption du texte sans modification, le plus rapidement possible. L'administration m'assure que les décrets d'application seront prêts à temps. Ils font l'objet d'une concertation avec les professionnels depuis le mois de janvier. Ils pourraient être adoptés d'ici deux mois.

Les quelques amendements que je propose tendent à perfectionner juridiquement le texte, non à perturber le consensus actuel. Il s'agit notamment de supprimer la liste de non-éligibilité des navires – une précaution superflue – et de clarifier les conditions d'usage de la force armée dans le cadre de la légitime défense. La formulation actuelle laisse en effet subsister une ambiguïté. Les autres modifications sont de clarification et de cohérence.

Je remercie à nouveau la commission des lois et son rapporteur Alain Richard, pour leur très utile contribution et l'excellent climat de coopération qui a régné entre nous.

Cette future loi ne résoudra pas tous les problèmes, ne serait-ce que parce qu'elle est inopérante dans les eaux territoriales des États souverains, comme le Nigeria, où la majeure partie des actes de piraterie a lieu dès la sortie du port. Mais la fonction première de ce dispositif est la dissuasion. Chaque jour compte. Adoptons le texte rapidement et le monde entier saura que la flotte française reste l'une des plus sûres au monde, grâce aux équipes de la Marine nationale et à nos gardes armés.

M. Alain Richard, rapporteur de la commission des lois. – Merci de votre accueil. Le partage des tâches avec Mme Herviaux s'est opéré harmonieusement. La situation qui a conduit au dépôt de ce projet de loi est connue, ce sujet n'est pas nouveau. La Marine nationale procède déjà à des interventions : elles sont bien encadrées, bien organisées, et remboursées par leurs bénéficiaires. Il demeure toutefois des zones intermédiaires dans lesquelles le degré de dangerosité est important, quoiqu'insuffisant pour justifier la présence d'une EPE. Nous disposons, depuis longtemps, d'un bon outil de mesure de la dangerosité : l'activité des assureurs.

La nécessité de la nouvelle profession de sécurité privée n'est pas contestée. Le choix dans ce texte a été de retenir un mécanisme voisin de celui prévu par la loi de juillet 1983 réglementant les activités privées de sécurité, première du genre - certains ici s'en souviennent - et suivie de nombreuses autres. Le système d'encadrement et de régulation des activités privées de sécurité prévu par le code de la sécurité intérieure est aujourd'hui arrivé à maturité. Il fonctionne selon un principe de collégialité, voire de cogestion, puisque l'autorité régulatrice, certes soumise à la tutelle du ministre de l'intérieur, comprend des représentants de l'ensemble des professionnels et des salariés. Le Cnaps, malgré la difficulté des tâches qui lui incombent, remplit sa mission de façon estimable.

Sur ma suggestion, et après débat avec la commission de codification, la commission des lois est allée plus loin que l'Assemblée nationale en procédant à une codification. Ce n'est pas qu'affaire de commodité ou de formalisme juridique : l'empilement des textes méconnaît le principe constitutionnel d'accessibilité de la loi. La solution retenue consiste en ceci : les dispositions relatives à la déclaration et à l'agrément des entreprises, au contrôle de leur activité ou à leur sanction sont intégrées au code de la sécurité intérieure, et assorties d'adaptations en matière de certification. Les règles de procédure, en revanche, continuent à relever du droit commun. Les nombreux amendements que je vous proposerai vont en ce sens. Le code des transports conserve les dispositions relatives à l'exercice des missions de sécurité, notamment à la coordination des rôles entre équipes de sécurité et capitaine du navire.

Ces sociétés de sécurité privées sont peu nombreuses, et il ne s'agira que de petites unités. La question s'est posée de savoir s'il fallait interdire la sous-traitance. Les intervenants de sécurité agréés ne seront pas tous français et interviendront au loin. Je suis pour ma part favorable à cette interdiction et j'ai convaincu la commission des lois. Certes, c'est une source potentielle de surcoût... sauf si la mise à disposition de salariés - sur telle ou telle escale - d'une entreprise à une autre est autorisée, sur ce marché somme toute étroit.

Les faits justifiant l'emploi de la force par ces entreprises sont ceux prévus dans le code pénal. La personne obéissant au commandement de l'autorité publique n'est en principe pas responsable. Mais l'ordre du capitaine est-il un commandement de l'autorité publique ? En droit, ce n'est pas le cas. Si nous encadrons l'activité privée de sécurité, c'est bien parce que les équipages n'ont pas cette compétence. L'équipe de sécurité doit donc être autonome dans sa tâche. Les autres cas d'exonération de responsabilité prévus par le code pénal, comme la légitime défense, demeurent applicables.

Les propositions de modification sont peu nombreuses. D'abord, renvoyons au décret la fixation, après concertation avec les professionnels, du nombre d'agents nécessaire pour constituer une équipe de sécurité, car les situations sont toutes différentes et nous tiendrons compte des retours

d'expérience. Ensuite, le zonage par arrêté du Premier ministre n'apporterait rien, et la responsabilité du gouvernement serait mise en cause si un accident survenait en dehors de ce périmètre. Ne mettons pas en jeu la crédibilité de l'État dans un travail aussi hasardeux. Enfin, le gouvernement a modifié le régime des visites par les services des douanes à bord des navires, le Conseil constitutionnel ayant jugé, à propos d'un texte précédent, que les visites domiciliaires à toute heure étaient contraires à la Constitution. Mais que signifie la distinction entre phase diurne et phase nocturne, pour un navire qui fait route autour du globe ? En cas de nouvelle QPC, je ne doute pas que la nouvelle rédaction des articles 62 et 63 du code des douanes trouvera grâce aux yeux des juges du Palais royal.

M. Michel Teston. – Ce sont les députés, non le gouvernement dans sa rédaction initiale, qui ont souhaité codifier ce texte dans le code des transports. Vous avez rattaché seulement une partie des dispositions au code de la sécurité intérieure. Est-ce bien cela ? Cela s'explique-t-il par des difficultés que vous auriez rencontrées ? Est-ce cohérent ?

M. Charles Revet. – Une fois n'est pas coutume, je me réjouis que nous examinions ce texte en urgence. Nos armateurs nous ont fait part des difficultés économiques qu'ils rencontrent, et du retard pris par la France. Merci pour votre présentation très claire de la situation.

L'objectif principal de ce projet de loi est de confier à des entreprises privées de sécurité la protection des navires. Il se situe ainsi dans la continuité de la loi du 5 janvier 2011 de lutte contre la piraterie, qui a défini les infractions de piraterie, autorisé les juridictions françaises à connaître des actes de piraterie commis en dehors du territoire national, créé un régime sur-mesure pour les personnes arrêtées et retenues à bord. Ce texte soumet les entreprises à une autorisation délivrée par le Cnaps, à l'obtention d'un certificat garantissant leur compétence, à la souscription d'une assurance couvrant leur responsabilité professionnelle, et à la détention d'une carte professionnelle par les agents. N'y voyons pas des contraintes supplémentaires : il s'agit de l'assurance-vie des armateurs !

L'article 9 constitue toutefois une difficulté : les documents de nature contractuelle ou publicitaire ne peuvent faire mention de la qualité d'ancien fonctionnaire de police ou d'ancien militaire que pourrait avoir l'un des dirigeants ou agents de l'entreprise.

Par ailleurs, un comité spécifique pourra recommander au Premier ministre de redéfinir les zones dans lesquelles ces entreprises pourraient exercer leur activité. Cette procédure me soucie : est-ce bien la façon la plus rapide de procéder ?

Pour le reste, je suis favorable à ce texte. La situation est grave au large du Nigéria, pays avec lequel la France travaille de plus en plus. En tant que président délégué du groupe d'amitié France-Nigéria, je me rends souvent dans ce pays ; j'y ai récemment accompagné la ministre, Mme Bricq.

Les Nigériens pensent être à même d'assurer seuls la sécurité de leurs marins, ce qui est douteux. Je suis également de près ce qui se passe dans nos outre-mer. La France a la chance d'avoir une zone économique exclusive formidablement étendue, presque autant que celle des Etats-Unis - et malgré cela, elle ne satisfait que 85% de ses besoins en poissons et crustacés...

M. Michel Teston. - C'est un autre sujet !

M. Charles Revet. - Cela explique en partie l'état de notre commerce extérieur. Bref, il arrive que des bateaux de pêche soient kidnappés ou leur cargaison pillée, au large de la Guyane, sans que l'on puisse faire quoi que ce soit. Ces situations appellent une intervention militaire. Or nous manquons de navires pour sécuriser nos zones économiques exclusives. La France doit d'abord assumer ses responsabilités et protéger ses ressortissants dans ses eaux territoriales. Vous le voyez, nous attendions ce projet de loi.

Mme Hélène Masson-Maret. - Ce nouveau rapport de Mme Herviaux est aussi excellent que les précédents.

Vous avez dit, monsieur Richard, qu'il ne revenait pas au capitaine d'estimer le moment de basculement dans la légitime défense. Or les équipes de sécurité ne pourront employer la force que dans les cas de légitime défense. Mais à quel moment celle-ci est-elle invocable ? En droit français, on le sait, mais sur un navire marchand, qui transporte des biens et des personnes, quand y a-t-il intrusion justifiant la légitime défense ? Ce point me semble flou. Il existe des zones aériennes protégées : ne peut-on créer de semblables périmètres autour des navires en mer ?

L'article 9 interdirait à ces entreprises de faire état de la qualité d'ancien fonctionnaire de police ou d'ancien militaire de ses agents. Alain Richard souligne que l'article L. 612-15 du code de la sécurité intérieure édictait déjà une telle interdiction, et fait valoir que la supprimer introduirait une distorsion de concurrence. C'est contestable : au nom de quoi une entreprise ne pourrait-elle faire état de la compétence de ses salariés ? C'est une forme de label de qualité. De plus, ces entreprises sont en concurrence avec des sociétés étrangères qui elles ne sont pas soumises à de telles obligations : la distorsion de concurrence est ici.

Mme Évelyne Didier. - Merci aux rapporteurs pour leurs explications fort claires.

Ce projet de loi a trois fondements. D'abord, la hausse du nombre des actes de piraterie et l'aggravation de l'insécurité. C'est en effet une réalité préoccupante. Ensuite, le coût d'une telle lutte et nos restrictions budgétaires, qui nous empêchent d'accroître nos capacités d'intervention militaire. Alain Richard a souligné que les interventions de la Marine nationale étaient facturées à leurs bénéficiaires : ne pourrions-nous pas tout bonnement augmenter les prix ? Faire intervenir la Marine est un gage de sécurité, de compétence et de déontologie. Enfin, la compétitivité en baisse de notre marine marchande justifierait ce texte. Or la perte d'attractivité de

notre pavillon résulte d'abord de la concurrence des autres pays européens, aux réglementations sociales plus souples. Bref ces deux derniers points me semblent bien faibles pour justifier une loi. Créons plutôt des postes de fusiliers, compétents et dont les conditions d'armement sont sécurisées.

Mme Odette Herviaux, rapporteure. – Monsieur Teston, le système de codification auquel nous sommes parvenus me convient ; préférer le code de la sécurité intérieure au code des transports est par moment opportun. Je laisserai Alain Richard vous en dire davantage.

Monsieur Revet, je partage vos sentiments. Madame Masson-Maret, j'étais également désireuse d'autoriser la mention d'ancien policier ou d'ancien militaire. Mais les auditions nous ont révélé qu'il n'était pas possible de le faire dans le cadre du code de sécurité intérieure, et que ces entreprises se comptant sur les doigts d'une main, leur savoir-faire, leur sérieux, sont connus. L'attribution de la carte professionnelle suffit du reste à garantir la compétence du personnel embarqué. On sait enfin quel profil bien particulier ces sociétés rechercheront. Le seul souci est que cette disposition crée en effet une contrainte à laquelle les entreprises étrangères ne sont pas soumises.

La définition plus rapide des zones dans lesquelles ces entreprises peuvent exercer leur activité fait partie des objectifs de ce texte.

Il est exact que la piraterie explose au large du Nigéria. Je doute que l'Etat nigérian, qui entend assurer lui-même la surveillance de ses navires, se soit doté des équipements nécessaires pour y faire face. Le plus souvent, une fois le navire sorti du port, le pays ne contrôle plus rien. De plus, la délimitation des eaux territoriales avec le Ghana ou le Togo fait l'objet de nombreux contentieux. Enfin, le Nigéria n'a hélas apporté la preuve ni sur terre ni sur mer de sa capacité à protéger les personnes, ses ressortissants ou les étrangers...

Le capitaine est en principe le seul maître à bord. Mais l'étendue de ses attributions, dans certaines situations extrêmes, fait débat – marins en état d'ivresse ou sous l'emprise de stupéfiants par exemple. Par définition, la légitime défense ne peut trouver son origine dans un ordre. De toute façon, la présence de gardes armés à bord des navires a une fonction essentiellement dissuasive.

M. Charles Revet. – D'accord, mais quand des pirates abordent un navire, ce n'est pas pour y vendre des oranges !

Mme Odette Herviaux, rapporteure. – Madame Didier, ce texte n'obéit pas à une logique de coût. La Marine nationale ne répond qu'à 70 % à 75% des demandes qui lui sont adressées car certains pays, comme l'Arabie Saoudite, exigent d'être informés du passage de la Marine dans leurs eaux territoriales plusieurs semaines à l'avance ; les armateurs ne peuvent attendre.

Certes, les manquements au principe de concurrence libre et non faussée sont nombreux et pénalisants pour nos navires, mais certains dépavillonnements s'expliquent par l'impossibilité de doter les navires de gardes privés.

M. Alain Richard, rapporteur de la commission des lois. – Pourquoi codifie-t-on ? Pour garder une trace de ce qui est en vigueur. On ne le fait pas assez. Dans mes diverses fonctions, je n'ai cessé de plaider pour la codification. Incrire dans deux codes les mêmes mécanismes de contrôle, c'est s'assurer de les voir diverger dans quelques années. Je l'ai observé de nombreuses fois. Il faut codifier au bon endroit. La possibilité d'exercer des missions de sécurité pour le compte des compagnies ferroviaires figure dans le code de la sécurité intérieure ; les conditions d'exercice de leur activité à bord des trains sont codifiées au code des transports... Le mécanisme que nous avons retenu a en outre l'avantage de faire disparaître la moitié des articles.

S'agissant des conditions d'emploi de la force, le point soulevé par Mme Masson-Maret n'est pas sans précédent. Toutes les professions de sécurité sont soumises au même régime : celui défini par la jurisprudence pénale. On ne peut codifier autrement les conditions de qualification de la légitime défense. Notre rôle s'est borné à identifier le cas dans lequel l'agent de sécurité privé ne saurait se voir exonéré de sa responsabilité.

Ne soyons pas hypocrites : l'interdiction de mentionner des titres professionnels antérieurs satisfait une demande de la police nationale, toujours vigilante à l'égard des sociétés de sécurité privées. Le Conseil national des activités privées de sécurité n'a trouvé aucune trace de sanction pour infraction à cette règle ces trente dernières années, preuve que l'interdiction n'est pas si violente. Nous voulons aller vite, mais ne rêvons pas : créer une entreprise et en faire certifier la structure et le personnel prend un peu de temps, aucune société ne sera opérationnelle au 1^{er} juillet prochain.

EXAMEN DES AMENDEMENTS

Article 1^{er}

L'amendement de coordination législative n° 38 est adopté.

L'article 1er est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

M. Raymond Vall, président. – Les amendements qui suivent ont été adoptés par la commission des lois sur des articles que nous lui avons délégué « au fond » ; ils nous sont présentés par M. Alain Richard.

Article additionnel avant l'article 2

L'amendement n°1 est adopté et devient un article additionnel.

Article 2

L'amendement n° 2 est adopté.

L'article 2 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission des lois.

Article 3

L'amendement n° 3 est adopté.

L'article 3 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission des lois.

Article 4

L'amendement n° 4 est adopté.

L'article 4 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission des lois.

Article 5

L'amendement n° 5 est adopté.

L'article 5 est en conséquence supprimé.

Article 6

L'amendement n° 6 est adopté.

L'article 6 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission des lois.

Article 7

L'amendement n° 7 est adopté.

L'article 7 est en conséquence supprimé.

Article 8

L'amendement n° 8 est adopté.

L'article 8 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission des lois.

Article 9

L'amendement n° 9 est adopté.

L'article 9 est en conséquence supprimé.

Article 10

L'amendement n° 10 est adopté.

L'article 10 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission des lois.

Article 11

L'amendement n° 11 est adopté.

L'article 11 est en conséquence supprimé.

Article 12

M. Alain Richard, rapporteur de la commission des lois. – L'article 12 crée une carte professionnelle provisoire. Dans la rédaction de l'Assemblée nationale, le texte autorisait à prolonger la période provisoire par des autorisations successives d'une année chacune. Une porte doit être ouverte ou fermée. Au bout d'un an, la carte doit être refusée ou attribuée pour le reste de la durée de validité, fixée à cinq ans. L'amendement n° 29 précise cela.

L'amendement n° 29 est adopté.

L'article 12 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission des lois.

Article 13

L'amendement n° 12 est adopté.

L'article 13 est en conséquence supprimé.

Article 14

L'amendement n° 13 est adopté.

L'article 14 est en conséquence supprimé.

Article 15

L'amendement n° 14 est adopté.

L'article 15 est en conséquence supprimé.

Article 16

L'amendement n° 15 est adopté.

L'article 16 est en conséquence supprimé.

Article 17

L'amendement n° 17 est adopté.

L'article 17 est en conséquence supprimé.

Article 18

M. Alain Richard, rapporteur de la commission des lois. - Par un choix politique, la rédaction initiale définit des zones où les entreprises de sécurité privées pourront intervenir, de manière violente éventuellement. La commission des lois, par l'amendement n°18, a choisi de supprimer ce zonage, défini par décret, certes après consultation des professions concernées, mais non des services de renseignement, qui ne siégeront pas au comité consultatif... Je le répète, en cas d'incident grave hors périmètre défini par l'Etat, ce ne sera pas un succès pour ce dernier. Dès lors que la profession est encadrée, pas besoin de restreindre ainsi les zones d'intervention.

Mme Odette Herviaux, rapporteure. - Je présente un autre amendement, qui reprend une partie de l'amendement de M. Richard, en supprimant le dispositif d'éligibilité ou non éligibilité des navires, mais qui maintient le zonage. L'Etat prend peu de risques, car les zones qu'il définit sont très larges. Or cette délimitation facilite les choses en pratique, car les armateurs pourront limiter à la zone dangereuse la présence des hommes armés à bord - ou demander à ceux-ci de ranger leurs armes lorsque le danger est passé, afin de préserver la sérénité à bord. Les autres Etats européens ont tous fait le choix de circonscrire ainsi les zones à risques. C'est une préconisation de l'Organisation maritime internationale. Je suis défavorable à l'amendement n°18.

M. Raymond Vall, président. - L'armateur devra prendre ses responsabilités. L'amendement de la commission des lois favorise l'autorégulation.

M. Henri Tandonnet. - Sans compter que les zones à risque sont mouvantes !

L'amendement n° 18 n'est pas adopté.

L'amendement n° 35 est adopté.

L'article 18 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article 19

M. Alain Richard, rapporteur de la commission des lois. - L'amendement n° 19 renvoie au décret le soin de fixer le nombre minimal d'agents embarqués : c'est une matière réglementaire.

Mme Odette Herviaux, rapporteure. – Juridiquement, M. Richard a raison. Mais quel est le bon seuil minimum ? Ce point fait débat. L'article résulte cependant d'un accord entre les armateurs, le Gouvernement et l'Assemblée nationale. Aussi j'émetts un avis défavorable. Sur le grand tanker attaqué au large du Nigéria, il n'y avait que deux personnes armées, ce qui était largement insuffisant pour se défendre.

M. Alain Richard, rapporteur de la commission des lois. – Est-ce à la loi de fixer le seuil ?

M. Charles Revet. – C'est à l'armateur de décider.

L'amendement n° 19 n'est pas adopté.

L'article 19 est adopté sans modification, ainsi que l'article 20.

Article 21

Mme Odette Herviaux, rapporteure. – L'article 21 rappelle que l'emploi de la force par les gardes armés s'effectue dans le cadre du droit commun prévu par le code pénal en matière de légitime défense. Dans sa rédaction actuelle, il laisse entendre que l'application de l'article 122-4 – qui atténue la responsabilité d'un agent obéissant à une autorité légitime – est *a priori* exclue. Dans les faits, le juge pourra y faire référence, s'il considère le capitaine du navire comme une autorité légitime. En rétablissant la référence à l'article 122-4, l'amendement n° 36 corrige une rédaction trop ambiguë.

M. Alain Richard, rapporteur de la commission des lois. – Suggérer que le législateur a voulu qualifier le capitaine d'autorité légitime ne me semble pas judicieux. S'il est appliqué ainsi, l'article sera contre-productif.

M. Raymond Vall, président. – Trop d'éléments échappent à la compétence du capitaine pour qu'on puisse le qualifier d'autorité légitime. Il n'est pas compétent pour déclencher un tir à l'extérieur du navire, par exemple.

Mme Odette Herviaux, rapporteure. – La suggestion vient du ministère de la justice. Je précise que l'article n'est pas normatif. Mais il aura un effet d'affichage : dans les discussions internationales, il faut s'entendre sur ce que recouvre la légitime défense.

Mme Hélène Masson-Maret. – Le capitaine est-il d'accord pour être l'autorité légitime à bord du navire ?

M. Alain Richard, rapporteur de la commission des lois. – Pourquoi créer des entreprises de sécurité spécialisées, si c'est pour les placer sous les ordres d'un capitaine qui n'est pas un professionnel de la sécurité ?

Mme Hélène Masson-Maret. – Qu'en pensent les armateurs ?

M. Alain Richard, rapporteur de la commission des lois. – C'est comme si l'on plaçait les convoyeurs de fonds sous l'autorité du chef de gare, lorsqu'ils viennent chercher les fonds dans des wagons de trains SNCF.

M. Raymond Vall, président. – On pourra reprocher au capitaine de ne pas avoir demandé des tirs de semonce, de n'avoir pas pris de décisions suffisamment rapides, dans un domaine qui est pourtant défini comme ne relevant pas de sa compétence.

M. Alain Richard, rapporteur de la commission des lois. – Il faut s'en tenir au dispositif du code pénal.

L'amendement n° 36 est adopté.

L'article 21 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

L'article 22 est adopté sans modification.

Article 23

L'amendement n° 37 est adopté.

L'article 23 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article 24

L'amendement de coordination législative n° 39 est adopté.

L'article 24 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

La suppression de l'article 25 est maintenue.

Les articles 26 et 27 sont adoptés sans modification.

Article 28

L'amendement de coordination législative n° 40 est adopté.

Mme Odette Herviaux, rapporteure. – Avis favorable à l'amendement n°20 de la commission des lois, sous réserve de remplacer « arrêté » par « voie réglementaire ».

L'amendement n° 20 ainsi modifié est adopté.

L'article 28 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Les articles 29 et 30 sont adoptés sans modification.

Article additionnel après l'article 30

M. Alain Richard, rapporteur de la commission des lois. – L’amendement n°30 prévoit d’inscrire dans le code de la sécurité intérieure un renvoi au code des transports pour les modalités d’exercice spécifiques de l’activité de protection des navires.

L’amendement n° 30 est adopté et devient un article additionnel.

M. Raymond Vall, président. – Voici une nouvelle série d’amendements de la commission des lois sur des articles dont nous lui avons délégué l’examen « au fond ».

Article 31

L’amendement n° 31 est adopté.

L’article 31 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission des lois.

Article 32

L’amendement n° 21 est adopté.

L’article 32 est en conséquence supprimé.

Article 33

L’amendement n° 22 est adopté.

L’article 33 est en conséquence supprimé.

Article 34

L’amendement n° 32 est adopté.

L’article 34 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission des lois.

L’article 34 bis est adopté sans modification.

Article 35

L’amendement n° 33 est adopté.

L’article 35 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission des lois.

Article 36

L’amendement n° 23 est adopté.

L’article 36 est en conséquence supprimé.

Article 37

M. Alain Richard, rapporteur de la commission des lois. – L’amendement n°34 diversifie l’activité de la société de sécurité à bord, en ajoutant le conseil et la formation en matière de sûreté.

L’amendement n° 34 est adopté.

L’article 37 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission des lois.

Article 38

L’amendement n° 24 est adopté.

L’article 38 est en conséquence supprimé.

Article 39

M. Alain Richard, rapporteur de la commission des lois. – L’amendement n° 25 élargit la liste des autorités exerçant un contrôle en matière de sécurité maritime.

L’amendement n°25 est adopté.

L’article 39 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission des lois.

Article 40

L’amendement n° 26 est adopté.

L’article 40 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission des lois.

L’article 41 A est adopté sans modification.

Article 41

L’amendement n° 27 est adopté.

L’article 41 est en conséquence supprimé.

L’article 42 est adopté sans modification.

Article additionnel après l’article 42

M. Charles Revet. – D’habitude l’outre-mer fait l’objet de textes particuliers. Là, c’est l’inverse : on supprime ce qui existait de particulier pour l’outre-mer.

M. Alain Richard, rapporteur de la commission des lois. – Il n’aura pas pu échapper aux parlementaires que la France est devenu un pays fédéral. La Constitution prévoit que l’ensemble de la législation s’applique dans les départements d’outre-mer ; dans les collectivités d’outre-mer en revanche, il revient au législateur d’apprécier si la législation est applicable

ou non. Les dispositions qui ont trait à l'exercice de l'autorité publique ont bien sûr vocation à s'appliquer partout. Tel est l'objet de mon amendement n°28.

L'amendement n° 28 est adopté et devient un article additionnel.

Le projet de loi est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

Lundi 5 mai 2014

- *Alliance des entreprises privées de sécurité (ANAPS)* :
M. Pierre-Antoine Malfait, secrétaire général ;

- *Union fédérale maritime CFDT (UFM - CFDT)* : **M. Joël Jouault**,
secrétaire national.

Mardi 6 mai 2014

- *Armateurs de France* : **M. Eric Banel**, délégué général, **Mme Cécile Bellord**, adjointe au délégué général, et **M. Patrick Rondeau**, chargé de mission affaires techniques et sûreté ;

- *Direction des libertés publiques et des affaires juridiques (DLPAJ)* :
Mme Corinne Minot, sous-directrice des polices administratives, et
M. Claude Dumont, chef du bureau des polices administratives ;

- *Conseil supérieur de la Marine marchande* : **M. Michel Quimbert**,
président ;

- *État-Major de la Marine* : **MM. Frédéric Jubelin**, contre-amiral, et
Sébastien Maveyraud, chef du bureau droit de la mer et événements de
mer ;

- *Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS)* :
M. Jean-Yves Latournerie, directeur.

Mercredi 7 mai 2014

- *Cabinet du ministère des Transports, de la Mer et de la Pêche* :
MM. François Lambert, conseiller mer, outre-mer, ports et affaires
maritimes, et **Hervé Brulé**, directeur de projet à la direction des affaires
maritimes, et **Mme Nancy Canoves-Fuster**, conseillère parlementaire ;

- *Cabinet du ministère de l'Intérieur* : **M. Sylvain Tortellier**, conseiller
technique ;

- *Louis Dreyfus Armateurs* : **MM. Alain Coatanhay**, directeur de la
flotte, et **Antoine Person**, secrétaire général.

TABLEAU COMPARATIF

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
	<p style="text-align: center;">TITRE I^{ER} DISPOSITIONS GÉNÉRALES</p> <p style="text-align: center;">Article 1^{er}</p> <p>Est soumise aux dispositions de la présente loi, dès lors qu'elle n'est pas exercée par des agents de l'État ou des agents agissant pour le compte de l'État, l'activité qui consiste, à la demande d'un armateur, à protéger, contre les menaces extérieures, des navires battant pavillon français ainsi que l'équipage, les passagers et les biens embarqués à bord de ces navires.</p> <p>Cette activité ne peut s'exercer qu'à bord du navire qu'elle a pour but de protéger.</p>	<p style="text-align: center;">TITRE I^{ER} DISPOSITIONS GÉNÉRALES</p> <p style="text-align: center;">Article 1^{er}</p> <p>I. – Le livre IV de la cinquième partie du code des transports est complété par un titre IV intitulé : « Activités privées de protection des navires » et comprenant les articles L. 5441-1 à L. 5445-5, tels qu'ils résultent de la présente loi.</p> <p>II. – Au début du même titre IV, il est inséré un chapitre I^{er} ainsi rédigé :</p> <p style="text-align: center;">« CHAPITRE I^{ER}</p> <p style="text-align: center;">« Dispositions générales</p> <p style="text-align: center;">« Art. L. 5441-1. – Est soumise au présent titre, dès lors qu'elle n'est pas exercée par des agents de l'État ou des agents agissant pour le compte de l'État, l'activité qui consiste, à la demande et pour le compte d'un armateur, à protéger, contre les menaces extérieures, des navires battant pavillon français.</p> <p style="text-align: center;">« Cette activité ne peut s'exercer qu'à bord du navire qu'elle a pour but de protéger. Elle a pour fin de garantir la sécurité des personnes embarquées sur le navire, équipage et passagers. Elle</p>	<p style="text-align: center;">TITRE I^{ER} DISPOSITIONS GÉNÉRALES</p> <p style="text-align: center;">Article 1^{er}</p> <p>I. – Le livre IV de la cinquième partie du code des transports est complété par un titre IV intitulé : « Activités privées de protection des navires » et comprenant les articles L. 5441-1 à L. 5443-12, tels qu'ils résultent de la présente loi.</p> <p style="text-align: center;">II. – Alinéa sans modification</p> <p style="text-align: center;">Alinéa sans modification</p> <p style="text-align: center;">Alinéa sans modification</p> <p style="text-align: center;">« Art. L. 5441-1. – Alinéa sans modification</p> <p style="text-align: center;">Alinéa sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">Code de la sécurité intérieure</p> <p style="text-align: center;">Livres VI : Activités privées de sécurité</p> <p style="text-align: center;">Titre I^{er} : Activités privées de surveillance et de gardiennage, de transport de fonds et de protection physique des personnes</p> <p style="text-align: center;">Chapitre I^{er} : Dispositions générales</p> <p>Art. L. 611-1. – Sont soumises aux dispositions du présent titre, dès lors qu'elles ne sont pas exercées par un service public administratif, les activités qui consistent :</p>	<p>Les personnes morales exerçant cette activité sont dénommées entreprises privées de protection des navires. Les personnes physiques exerçant cette activité, employées par ces entreprises, sont dénommés agents.</p> <p style="text-align: center;">TITRE II CONDITIONS D'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES</p> <p style="text-align: center;">CHAPITRE I^{ER} Personnes morales</p>	<p>pourvoit également à la protection des biens transportés.</p> <p style="text-align: center;">Alinéa sans modification</p> <p style="text-align: center;">TITRE II CONDITIONS D'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES</p> <p style="text-align: center;">CHAPITRE I^{ER} Personnes morales</p>	<p>« Les personnes morales exerçant cette activité sont dénommées entreprises privées de protection des navires. Les personnes physiques exerçant cette activité, employées par ces entreprises, sont dénommés agents. <u>Les conditions d'exercice de cette activité sont définies au titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure.</u> »</p> <p style="text-align: center;">TITRE II CONDITIONS D'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES</p> <p style="text-align: center;">CHAPITRE I^{ER} Personnes morales</p> <p style="text-align: center;">Article 2 A (nouveau)</p> <p style="text-align: center;"><u>I. – L'article L. 611-1 du code de la sécurité intérieure est complété par un 4^o ainsi rédigé :</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
.....			
Chapitre II : Conditions d'exercice			
Section 1 : Dispositions générales			
Art. L. 612-1. – Seules peuvent être autorisées à exercer à titre professionnel, pour elles-mêmes ou pour autrui, les activités énumérées aux 1° à 3° de l'article L. 611-1 :			
1° Les personnes physiques ou morales immatriculées au registre du commerce et des sociétés ;			
2° Les personnes physiques ou morales non immatriculées au registre du commerce et des sociétés, qui sont établies dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen et qui exercent une ou plusieurs de ces activités.			
	Article 2	Article 2	Article 2
		I. Au titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 1^{er}, il est inséré un chapitre II intitulé : « Conditions d'exercice de l'activité privée de protection des navires » et comprenant les articles	<u>« 4° À la demande et pour le compte d'un armateur, à protéger, contre les menaces extérieures, des navires battant pavillon français, en application de l'article L. 5441-1 du code des transports. »</u> <u>II. – Au premier alinéa de l'article L. 612-1 du même code, la référence : « 3° » est remplacée par la référence : « 4° ».</u> <u>Le titre 1^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :</u>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Titre I^{er} : Activités privées de surveillance et de gardiennage, de transport de fonds et de protection physique des personnes</p>		<p>L. 5442-1 à L. 5442-16.</p> <p>H. Au même chapitre II, est insérée une section 1 intitulée : « Personnes morales » et comprenant les articles L. 5442-1 à L. 5442-9.</p>	<p>1° L'intitulé est ainsi rédigé : « Activités privées de surveillance et de gardiennage, de transport de fonds, de protection physique des personnes et de protection des navires » ;</p>
<p>Chapitre I^{er} : Dispositions générales</p>		<p>III. Au début de la même section 1, il est inséré un article L. 5442-1 ainsi rédigé :</p>	<p>2° Le chapitre I^{er} est complété par l'article L. 616-1 qui devient l'article L. 611-2 ;</p>
<p>Chapitre VI : Contrôle administratif</p>	<p>Seules peuvent être autorisées à exercer, à titre professionnel et pour autrui, l'activité mentionnée à l'article 1^{er} :</p>	<p>« Art. L. 5442-1. — Seules peuvent être autorisées à exercer, à titre professionnel et pour autrui, l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 :</p>	<p>3° Le chapitre VI est intitulé : « Activités de protection des navires » et comprend les articles L. 616-1 à L. 616-5.</p>
	<p>1° Les personnes morales immatriculées au registre du commerce et des sociétés ;</p>	<p>« 1° Sans modification »</p>	<p>« 1° Supprimé »</p>
	<p>2° Les personnes morales non immatriculées au registre du commerce et des sociétés, qui sont établies dans un autre État membre de l'Union européenne ou un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen et qui exercent cette activité.</p>	<p>« 2° Sans modification »</p>	<p>« 2° Supprimé »</p>
<p>Code général des impôts Livre Premier : Assiette et liquidation de l'impôt</p>	<p>Article 3</p>	<p>Article 3</p>	<p>Article 3</p>
<p>Deuxième Partie : Impositions perçues au profit des collectivités locales et de divers</p>		<p>À la section 1 du chapitre II du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, telle qu'elle résulte de l'article 2, il est inséré un article L. 5442-2 ainsi rédigé :</p>	<p>L'article 1609 quinquies du code général des impôts est ainsi modifié :</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">organismes</p> <p style="text-align: center;">Titre III : Impositions perçues au profit de certains établissements publics et d'organismes divers</p> <p style="text-align: center;">Chapitre I bis : Taxes sur le chiffre d'affaires et taxes diverses assimilées</p> <p style="text-align: center;">Section XIV : Contribution sur les activités privées de sécurité</p> <p>Art. 1609 quinquies. – I. – Il est institué une contribution sur les activités privées de sécurité mentionnées au titre III du livre VI du code de la sécurité intérieure.</p> <p>II. – Sont redevables de la contribution mentionnée au I :</p> <p>1° Les personnes morales et physiques qui effectuent en France à titre onéreux des activités privées de sécurité mentionnées aux titres I^{er} et II du livre VI du code de la sécurité intérieure ;</p> <p>2° Les personnes morales mentionnées à l'article L. 612-25 du même code qui, agissant pour leur propre compte, font exécuter en France par certains de leurs salariés une ou plusieurs de</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>L'autorisation d'exercice de l'activité mentionnée à l'article 1^{er} est délivrée par le Conseil national des activités privées de sécurité, mentionné à l'article L. 632-1 du code de la sécurité intérieure, après examen des procédures mises en place par l'entreprise pour assurer les prestations envisagées, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>« Art. L. 5442 2. – L'autorisation d'exercice de l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 du présent code est délivrée par le Conseil national des activités privées de sécurité, mentionné à l'article L. 632-1 du code de la sécurité intérieure, après examen des procédures mises en place par l'entreprise pour assurer les prestations envisagées, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État. »</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>1° Le I est complété par les mots : « et sur l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 du code des transports » :</p> <p>2° Après le 2° du II, il est inséré un 3° ainsi rédigé :</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
ces activités.			<p><u>« 3° Les personnes morales établies en France qui effectuent à titre onéreux l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 du code des transports. » ;</u></p>
<p>.....</p> <p>III. – Pour les personnes morales et physiques mentionnées au 1° du II, la contribution est calculée au taux de 0,5 % sur le montant hors taxe des ventes de prestations de services d'activités privées de sécurité assurées en France par ces personnes.</p> <p>.....</p>	Article 4	Article 4	<p><u>3° Au premier alinéa du III, la référence : « au 1° » est remplacée par les références : « aux 1° et 3° ».</u></p>
<p>Code de la sécurité intérieure</p> <p>Livre VI : Activités privées de sécurité</p> <p>Titre I^{er} : Activités privées de surveillance et de gardiennage, de transport de fonds et de protection physique des personnes</p> <p>Chapitre II : Conditions d'exercice</p> <p>Section 3 : Autorisation d'exercice délivrée aux exploitants individuels et aux personnes morales</p> <p>Art. L. 612-9. – L'exercice d'une activité mentionnée à l'article L. 611-1 est subordonné à une autorisation distincte pour l'établissement principal et pour chaque établissement</p>		<p><u>À la même section 1, il est inséré un article L. 5442-3 ainsi rédigé :</u></p>	<p><u>L'article L. 612-9 du code de la sécurité intérieure est complété par un alinéa ainsi rédigé :</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
secondaire.	<p>Une autorisation d'exercice distincte est donnée pour l'établissement principal de l'entreprise et pour chacun de ses établissements secondaires.</p>	<p>« Art. L. 5442-3.— Une autorisation d'exercice distincte est délivrée pour l'établissement principal de l'entreprise et pour chacun de ses établissements secondaires. »</p>	<p><u>« Pour l'exercice de l'activité mentionnée au 4° du même article L. 611-1, cette autorisation est en outre soumise à une certification, selon les modalités définies à l'article L. 616-1. »</u></p>
	Article 5	Article 5	Article 5
	<p>L'autorisation prévue à l'article 3 est refusée si l'exercice d'une activité mentionnée à l'article 1^{er} par la personne intéressée est de nature à causer un trouble à l'ordre public.</p>	<p>À la même section 1, il est inséré un article L. 5442-4 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 5442-4.— L'autorisation d'exercice prévue à l'article L. 5442-2 est refusée si l'exercice de l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 par la personne intéressée est de nature à causer un trouble à l'ordre public. »</p>	Supprimé
Chapitre VI : Contrôle administratif	Article 6	Article 6	Article 6
	<p>En vue de l'obtention de l'autorisation mentionnée à l'article 3, les entreprises privées de protection des navires justifient auprès du Conseil national des activités privées de sécurité de l'obtention :</p>	<p>À la même section 1, il est inséré un article L. 5442-5 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 5442-5. — En vue de l'obtention de l'autorisation d'exercice mentionnée à l'article L. 5442-2, les entreprises privées de protection des navires justifient auprès du Conseil national des activités privées de sécurité de l'obtention :</p>	<p><u>Au chapitre VI du titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure, est insérée une section 1 intitulée : « Certification » et qui comprend l'article L. 616-1 ainsi rétabli :</u></p> <p><u>« Art. L. 616-1. — En vue de l'obtention de l'autorisation d'exercice mentionnée à l'article L. 612-9, les entreprises privées de protection des navires justifient auprès du Conseil national des activités privées de sécurité de l'obtention d'une certification. Les normes et référentiels applicables ainsi que les modalités de désignation des organismes certificateurs sont précisés par décret.</u></p>
	<p>1° D'une certification garantissant notamment la</p>	<p>« 1° D'une certification garantissant notamment la</p>	« 1° Supprimé

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	<p>définition de procédures de gestion des opérations, d'évaluation des risques, de signalement des incidents et d'évaluation des connaissances des dirigeants et des agents. Les normes applicables et les modalités de désignation des organismes certificateurs sont précisées par décret ;</p> <p>2° D'une assurance couvrant leur responsabilité professionnelle.</p> <p>Si l'entreprise n'a pas encore exercé l'activité définie à l'article 1^{er}, le Conseil national des activités privées de sécurité peut lui délivrer une autorisation provisoire, pour une durée maximale de six mois, après avoir vérifié l'engagement par l'entreprise d'une démarche de certification. Les modalités de délivrance de l'autorisation provisoire sont définies par décret en Conseil d'État.</p>	<p>définition de procédures de gestion des opérations, d'évaluation des risques, de signalement des incidents, de sélection des agents en vue de leur recrutement et d'évaluation des connaissances des dirigeants et des agents. Les normes et référentiels applicables ainsi que les modalités de désignation des organismes certificateurs sont précisés par décret ;</p> <p>« 2° Sans modification</p> <p>« Si l'entreprise n'a pas encore exercé l'activité définie à l'article L. 5441-1, le Conseil national des activités privées de sécurité peut lui délivrer une autorisation d'exercice provisoire pour une durée maximale de six mois, après avoir vérifié l'engagement par l'entreprise d'une démarche de certification. Les modalités de délivrance de l'autorisation d'exercice provisoire sont définies par décret en Conseil d'État. »</p>	<p>« 2° Supprimé</p>
Article 7	Article 7	Article 7	Article 7
<p>La dénomination d'une personne morale exerçant une activité mentionnée à l'article 1^{er} fait ressortir qu'il s'agit d'une personne de droit privé. Elle doit éviter toute confusion avec un service public, notamment un service de police ou une force armée.</p>	<p>À la même section 1, il est inséré un article L. 5442-6 ainsi rédigé :</p>	<p>« Art. L. 5442-6. La dénomination d'une personne morale exerçant une activité mentionnée à l'article L. 5441-1 fait ressortir qu'il s'agit d'une personne de droit privé. Elle doit éviter toute confusion avec un service public, notamment un service de police ou une force armée. »</p>	<p>Supprimé</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>—</p> <p>Chapitre II : Conditions d'exercice</p> <p>Section 3 : Autorisation d'exercice délivrée aux exploitants individuels et aux personnes morales</p>	<p>—</p> <p>Article 8</p> <p>L'autorisation administrative d'exercer ne confère aucune prérogative de puissance publique à l'entreprise ou aux personnes qui en bénéficient.</p>	<p>—</p> <p>Article 8</p> <p>À la même section 1, il est inséré un article L. 5442-7 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 5442-7. — L'autorisation d'exercice ne confère aucune prérogative de puissance publique à l'entreprise ou aux personnes qui en bénéficient. »</p>	<p>—</p> <p>Article 8</p> <p><u>L'article L. 612-14 du code de la sécurité intérieure</u> est ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. <u>612-14</u>. — L'autorisation d'exercice ne confère aucune prérogative de puissance publique à l'entreprise ou aux personnes qui en bénéficient. »</p>
<p>—</p> <p>Art. L. 612-14. — L'autorisation administrative préalable ne confère aucun caractère officiel à l'entreprise ou aux personnes qui en bénéficient. Elle n'engage en aucune manière la responsabilité des pouvoirs publics.</p>	<p>Article 9</p> <p>Tout document de nature contractuelle ou publicitaire, y compris toute annonce ou correspondance, émanant d'une entreprise privée de protection des navires, reproduit l'identification de l'autorisation prévue à l'article 3 ainsi que les dispositions de l'article 8.</p> <p>Il ne peut être fait état dans ces documents de la qualité d'ancien fonctionnaire de police ou d'ancien militaire que pourrait avoir l'un des dirigeants ou agents de l'entreprise.</p>	<p>Article 9</p> <p>À la même section 1, il est inséré un article L. 5442-8 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 5442-8. — Tout document de nature contractuelle ou publicitaire, y compris toute annonce ou correspondance, émanant d'une entreprise privée de protection des navires reproduit l'identification de l'autorisation prévue à l'article L. 5442-2 ainsi que les dispositions de l'article L. 5442-7.</p> <p>Alinéa sans modification</p>	<p>Article 9</p> <p>Supprimé</p>
<p>Section 1 : Dispositions générales</p>	<p>Article 10</p>	<p>Article 10</p> <p>À la même section 1, il est inséré un article L. 5442-9</p>	<p>Article 10</p> <p><u>L'article L. 612-2 du code de la sécurité intérieure</u> est <u>complété par un alinéa</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Art. L. 612-2. – L'exercice d'une activité mentionnée aux 1° et 2° de l'article L. 611-1 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.</p> <p>L'exercice de l'activité mentionnée au 3° de l'article L. 611-1 est exclusif de toute autre activité.</p>	<p>L'exercice par une entreprise de l'activité mentionnée à l'article 1^{er} est exclusif de toute autre activité.</p>	<p>ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 5442-9. – L'exercice par une entreprise de l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 est exclusif de toute autre activité, à l'exception du conseil et de la formation en matière de sûreté maritime. »</p>	<p>ainsi rédigé :</p> <p>« L'exercice de l'activité mentionnée au 4° du même article L. 611-1 est exclusif de toute autre activité, à l'exception du conseil et de la formation en matière de sûreté maritime. »</p>
	<p>CHAPITRE II Personnes physiques</p>	<p>CHAPITRE II Personnes physiques</p>	<p>CHAPITRE II Personnes physiques</p>
	<p>Section 1 Dirigeants ou gérants des entreprises privées de protection des navires</p>	<p>Section 1 Dirigeants, associés ou gérants des entreprises privées de protection des navires</p>	<p>Section 1 Dirigeants, associés ou gérants des entreprises privées de protection des navires</p>
	<p>Article 11</p>	<p>Article 11</p>	<p>Article 11</p>
		<p>I. Au chapitre II du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 2, est insérée une section 2 intitulée : « Personnes physiques » et comprenant les articles L. 5442-10 et L. 5442-11.</p>	<p>Supprimé</p>
		<p>II. Au début de la même section 2, est insérée une sous-section 1 ainsi rédigée :</p>	
		<p>« Sous-section 1</p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	<p>Nul ne peut diriger, ni gérer ni être l'associé d'une entreprise privée de protection des navires :</p> <p>1° S'il n'est de nationalité française ou ressortissant d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ;</p> <p>2° S'il a fait l'objet d'une condamnation à une peine correctionnelle ou à une peine criminelle inscrite au bulletin n° 2 du casier judiciaire ou, pour les ressortissants étrangers, dans un document équivalent, pour des motifs incompatibles avec l'exercice de l'activité ;</p> <p>3° S'il fait l'objet d'un arrêté d'expulsion ou d'une interdiction du territoire français non entièrement exécutée ;</p> <p>4° S'il exerce l'une des activités, énumérées par décret en Conseil d'État, incompatibles par leur nature avec celle mentionnée à l'article 1^{er} ;</p> <p>5° S'il ne justifie d'une aptitude professionnelle dans des conditions définies par décret en Conseil d'État lorsqu'il exerce effectivement l'activité mentionnée à l'article 1^{er} ;</p> <p>6° S'il ressort de l'enquête administrative, ayant le cas échéant donné lieu à consultation, par des</p>	<p>« Dirigeants, associés ou gérants des entreprises privées de protection des navires</p> <p>« Art. L. 5442-10.— Nul ne peut diriger, ni gérer, ni être l'associé d'une entreprise privée de protection des navires :</p> <p>« 1° Sans modification</p> <p>« 2° Sans modification</p> <p>« 3° Sans modification</p> <p>« 4° S'il exerce l'une des activités, énumérées par décret en Conseil d'État, incompatibles par leur nature avec celle mentionnée à l'article L. 5441-1 ;</p> <p>« 5° S'il ne justifie d'une aptitude professionnelle, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État, lorsqu'il exerce effectivement l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 ;</p> <p>« 6° S'il ressort de l'enquête administrative, ayant le cas échéant donné lieu à consultation, par des agents</p>	—

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	<p>agents du Conseil national des activités privées de sécurité spécialement habilités dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État et individuellement désignés, des traitements de données à caractère personnel gérés par les services de police et de gendarmerie nationales relevant des dispositions de l'article 26 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, à l'exception des fichiers d'identification, que son comportement ou ses agissements sont contraires à l'honneur, à la probité, aux bonnes mœurs ou sont de nature à porter atteinte à la sécurité des personnes ou des biens, à la sécurité publique ou à la sûreté de l'État et sont incompatibles avec l'exercice des fonctions mentionnées au premier alinéa ;</p>	<p>du Conseil national des activités privées de sécurité spécialement habilités dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État et individuellement désignés, des traitements de données à caractère personnel gérés par les services de police et de gendarmerie nationales relevant de l'article 26 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, à l'exception des fichiers d'identification, que son comportement ou ses agissements sont contraires à l'honneur, à la probité, aux bonnes mœurs ou sont de nature à porter atteinte à la sécurité des personnes ou des biens, à la sécurité publique ou à la sûreté de l'État et sont incompatibles avec l'exercice des fonctions mentionnées au premier alinéa du présent article;</p>	—
	<p>7° S'il fait l'objet d'une décision, prononcée sur le fondement des dispositions du chapitre III du titre V du livre VI du code de commerce ou prise en application des textes antérieurs à ce code ou d'une décision de nature équivalente dans un autre État membre de l'Union européenne ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen.</p>	<p>« 7° S'il fait l'objet d'une décision prononcée en application du chapitre III du titre V du livre VI du code de commerce ou d'une décision de nature équivalente dans un autre État membre de l'Union européenne ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen.</p>	
	<p>Le respect de ces conditions est attesté par la détention d'un agrément délivré par le Conseil national des activités privées de sécurité.</p>	<p>« Le respect des conditions mentionnées aux 1° à 7° est attesté par la détention d'un agrément délivré par le Conseil national des activités privées de sécurité.</p>	
	<p>Le représentant de l'État dans le département du siège de l'entreprise peut</p>	<p>« Le représentant de l'État peut retirer l'agrément en cas de nécessité tenant à</p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
	<p>retirer l'agrément en cas de nécessité tenant à l'ordre public.</p> <p style="text-align: center;">Section 2</p> <p style="text-align: center;">Agents employés par les entreprises privées de protection des navires</p> <p style="text-align: center;">Article 12</p>	<p>l'ordre public.»</p> <p style="text-align: center;">Section 2</p> <p style="text-align: center;">Agents employés par les entreprises privées de protection des navires</p> <p style="text-align: center;">Article 12</p>	<p style="text-align: center;">Section 2</p> <p style="text-align: center;">Agents employés par les entreprises privées de protection des navires</p> <p style="text-align: center;">Article 12</p>
<p>Livre VI : Activités privées de sécurité</p> <p>Titre I^{er} : Activités privées de surveillance et de gardiennage, de transport de fonds et de protection physique des personnes</p>	<p>Nul ne peut être employé ou affecté pour participer à l'activité mentionnée à l'article 1^{er} s'il ne satisfait aux conditions énumérées aux 2° à 6° de</p>	<p>À la section 2 du chapitre II du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, telle qu'elle résulte de l'article 11, est insérée une sous-section 2 ainsi rédigée :</p> <p style="text-align: center;">« Sous-section 2</p> <p style="text-align: center;">« Agents employés par les entreprises privées de protection des navires</p> <p style="text-align: center;">« Art. L. 5442-11. — Nul ne peut être employé ou affecté pour participer à l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 s'il ne satisfait aux conditions énumérées</p>	<p><u>Le titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :</u></p> <p style="text-align: center;"><u>1° Au chapitre VI, tel qu'il résulte de l'article 2, est insérée une section 2 intitulée : « Carte professionnelle » et qui comprend un article L. 616-2 ainsi rédigé :</u></p> <p style="text-align: center;"><u>« Art. L. 616-2. — Pour exercer l'activité de garde privé à bord des navires, la première demande de carte professionnelle donne lieu à la délivrance d'une carte provisoire, d'une durée de validité d'un an. Après ce délai, en fonction du niveau d'activité démontré et du comportement professionnel de son détenteur, en tenant compte des informations apportées par les employeurs, la carte est soit délivrée de plein droit, pour le reste de la durée fixée à cinq ans, soit refusée à l'agent.</u></p> <p style="text-align: center;"><u>« À peine d'irrecevabilité, la première demande est accompagnée d'une lettre d'intention d'embauche rédigée par une entreprise titulaire de</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Chapitre II : Conditions d'exercice</p> <p>Section 4 : Autorisation d'exercice des employés</p> <p>Sous-section 1 : Délivrance de la carte professionnelle</p> <p>Art. L. 612-20. – Nul ne peut être employé ou affecté pour participer à une activité mentionnée à l'article L. 611-1 :</p> <p>.....</p> <p>En cas d'urgence, le président de la commission régionale d'agrément et de contrôle peut retirer la carte professionnelle. En outre, le représentant de l'Etat peut retirer la carte professionnelle en cas de nécessité tenant à l'ordre public.</p> <p>Titre IV : Dispositions relatives à l'outre-mer</p> <p>Chapitre V : Dispositions applicables en Polynésie française</p> <p>Art. L. 645-1. – Le titre I^{er}, à l'exception de l'article L. 613-10, et le titre III sont applicables en</p>	<p>l'article 11.</p> <p>Le respect de ces conditions est attesté par la détention d'une carte professionnelle délivrée par le Conseil national des activités privées de sécurité selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État.</p>	<p>aux 2° à 6° de l'article L. 5442-10.</p> <p>« Le respect de ces conditions est attesté par la détention d'une carte professionnelle délivrée par le Conseil national des activités privées de sécurité.</p> <p>« La première demande donne lieu à la délivrance d'une carte provisoire, d'une durée de validité d'un an, prorogeable selon le niveau d'activité démontré et le comportement professionnel de son détenteur, en tenant compte des informations apportées par les employeurs.</p>	<p><u>l'autorisation d'exercice mentionnée à l'article L. 612-9. » ;</u></p> <p><u>2° Après le neuvième alinéa de l'article L. 612-20, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</u></p> <p><u>« Pour l'exercice de l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1, la délivrance de la carte professionnelle répond en outre aux conditions supplémentaires exigées à l'article L. 616-2. » ;</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
Polynésie française sous réserve des adaptations suivantes :			
6° À l'article L. 612-20 :			
b) À l'avant-dernier alinéa, les mots : « prévues à l'article L. 214-1 du code rural et de la pêche maritime » sont remplacés par les mots : « applicables localement » ;		« Les modalités de délivrance de la carte professionnelle sont fixées par décret en Conseil d'État. À peine d'irrecevabilité, la première demande est accompagnée d'une lettre d'intention d'embauche rédigée par une entreprise titulaire de l'autorisation d'exercice mentionnée à l'article L. 5442-2. »	<u>3° Au b du 6° des articles L. 645-1 et L. 647-1 et au b du 7° de l'article L. 646-1, les mots : « à l'avant-dernier » sont remplacés par les mots : « au neuvième ».</u>
Chapitre VII : Dispositions applicables à Wallis-et-Futuna			
Art. L. 647-1. – Le titre I ^{er} , à l'exception des articles L. 613-10 et L. 613-11, et le titre III sont applicables dans les îles Wallis et Futuna sous réserve des adaptations suivantes :			
6° À l'article L. 612-20 :			
b) À l'avant-dernier alinéa, les mots : « prévues à l'article L. 214-1 du code rural et de la pêche maritime » sont remplacés par les mots : « applicables localement ».			
Chapitre VI : Dispositions applicables en Nouvelle-Calédonie			
Art. L. 646-1. – Le titre I ^{er} , à l'exception des articles L. 613-10 et L. 613-11, et le titre III sont applicables en			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
Nouvelle-Calédonie sous réserve des adaptations suivantes :			
7° À l'article L. 612-20 :			
b) À l'avant-dernier alinéa, les mots : « prévues à l'article L. 214-1 du code rural et de la pêche maritime » sont remplacés par les mots : « applicables localement » ;			
	Cette carte peut être retirée lorsque son titulaire cesse de remplir l'une des conditions prévues au premier alinéa. En outre, elle peut également être retirée par le représentant de l'État en cas de nécessité tenant à l'ordre public.	« Cette carte peut être retirée par le représentant de l'État en cas de nécessité tenant à l'ordre public. »	Alinéa supprimé
	CHAPITRE III Dispositions communes	CHAPITRE III Dispositions communes	CHAPITRE III Dispositions communes
Article 13	Article 13	Article 13	Article 13
		I. Au chapitre II du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 2, est insérée une section 3 intitulée : « Dispositions communes » et comprenant les articles L. 5442-12 à L. 5442-16.	Supprimé
		H. Au début de la même section 3, il est inséré un article L. 5442-12 ainsi rédigé :	
L'une des commissions régionales d'agrément et de contrôle du Conseil national des activités	des commissions régionales d'agrément et de contrôle du Conseil national des activités	« Art. L. 5442-12. Le Conseil national des activités privées de sécurité est chargé	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	<p>privées de sécurité, désignée par décret, est chargée, au nom de ce Conseil :</p> <p>1° De délivrer, refuser, retirer ou suspendre les autorisations, agréments et cartes professionnelles prévus aux articles 3, 11 et 12 ;</p> <p>2° De prononcer les sanctions disciplinaires prévues à l'article 36.</p> <p>Sa composition pour l'exercice des attributions énumérées au présent article est déterminée par décret en Conseil d'État. Elle élit son président parmi les représentants de l'État, les magistrats de l'ordre judiciaire ou les membres des juridictions administratives.</p> <p>Son président prend les décisions conservatoires qu'appelle l'urgence, notamment en prononçant la suspension des autorisations, agréments ou cartes professionnelles.</p>	<p>de :</p> <p>« 1° Délivrer, refuser, retirer ou suspendre les autorisations, agréments et cartes professionnelles prévus aux articles L. 5442 2, L. 5442 10 et L. 5442 11 ;</p> <p>« 2° Prononcer les sanctions disciplinaires et les pénalités financières prévues à l'article L. 5445 1.</p> <p>« Les attributions mentionnées au présent article sont exercées selon des modalités déterminées par décret en Conseil d'État.</p> <p>« Le Conseil national des activités privées de sécurité prend les décisions conservatoires qu'appelle l'urgence, notamment en prononçant la suspension des autorisations, agréments ou cartes professionnelles. »</p>	—
	Article 14	Article 14	Article 14
	<p>La demande d'autorisation, d'agrément ou de carte professionnelle est déposée auprès de la commission mentionnée à l'article 13 dans des conditions et selon des modalités fixées par décret.</p>	<p>À la même section 3, il est inséré un article L. 5442-13 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 5442 13. La demande d'autorisation, d'agrément ou de carte professionnelle est déposée auprès de l'organisme mentionné à l'article L. 5442 12, dans des conditions et selon des modalités fixées par décret. »</p>	Supprimé

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	Article 15	<p data-bbox="916 416 1027 443">Article 15</p> <p data-bbox="804 477 1134 566">À la même section 3, il est inséré un article L. 5442-14 ainsi rédigé :</p> <p data-bbox="804 600 1134 1485">« Art. L. 5442-14. — Pour l'application de l'article L. 5442-2 aux personnes morales mentionnées au 2° de l'article L. 5442-1, de l'article L. 5442-10 à leurs dirigeants, gérants ou associés ou de l'article L. 5442-11 à l'un de leurs agents, l'organisme mentionné à l'article L. 5442-12 délivre l'autorisation, l'agrément ou la carte professionnelle au vu des conditions et garanties exigées, pour l'exercice des mêmes activités ou fonctions, par la législation et la réglementation de l'État membre de l'Union européenne ou de l'État partie à l'accord sur l'Espace économique européen dans lequel cette personne est établie, dès lors que les justifications produites sont regardées comme équivalentes à celles qui sont exigées en vertu du présent chapitre. »</p>	<p data-bbox="1262 416 1374 443">Article 15</p> <p data-bbox="1225 477 1345 510">Supprimé</p>
	Article 16	<p data-bbox="916 1552 1027 1579">Article 16</p> <p data-bbox="804 1612 1134 1702">À la même section 3, il est inséré un article L. 5442-15 ainsi rédigé :</p> <p data-bbox="804 1736 1134 1951">« Art. L. 5442-15. — Dès lors que les conditions d'exercice définies au présent titre ne sont plus remplies, l'autorisation, l'agrément ou la carte professionnelle peuvent être retirés ou suspendus. »</p>	<p data-bbox="1262 1552 1374 1579">Article 16</p> <p data-bbox="1225 1612 1345 1646">Supprimé</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	Article 17	Article 17 À la même section 3, il est inséré un article L. 5442-16 ainsi rédigé : « Art. L. 5442-16.— Tout recours contentieux à l'encontre des décisions mentionnées à l'article L. 5442-12 est précédé, à peine d'irrecevabilité, d'un recours administratif préalable devant la Commission nationale d'agrément et de contrôle du Conseil national des activités privées de sécurité, selon des modalités définies par décret en Conseil d'État. »	Article 17 Supprimé
	TITRE III MODALITÉS D'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES	TITRE III MODALITÉS D'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES	TITRE III MODALITÉS D'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES
	CHAPITRE I ^{ER} Champ d'action	CHAPITRE I ^{ER} Champ d'action	CHAPITRE I ^{ER} Champ d'action
	Article 18	Article 18 I. – Au titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 1 ^{er} , il est inséré un chapitre III intitulé : « Modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires » et comprenant les articles L. 5443-1 à L. 5443-12. II. – Au début du même chapitre III, est insérée une section 1 ainsi rédigée : « Section 1	Article 18 I. – Sans modification II. – Alinéa sans modification Alinéa sans modification

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	<p>Sans préjudice de l'application d'accords internationaux, l'activité mentionnée à l'article 1^{er} est exercée au-delà de la mer territoriale des États, dans des zones fixées par décret en raison des menaces encourues.</p>	<p>« Champ d'action</p> <p>« Art. L. 5443-1. – Sans préjudice de l'application d'accords internationaux, l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 est exercée au delà de la mer territoriale des États, dans des zones fixées par arrêté du Premier ministre en raison des menaces encourues. Un comité réunissant notamment des représentants des armateurs, du ministre de la défense, du ministre chargé des transports et du ministre des affaires étrangères peut, de sa propre initiative, recommander au Premier ministre de redéfinir ces zones au regard de l'évolution des menaces identifiées.</p>	<p>Alinéa sans modification</p> <p>« Art. L. 5443-1. – Alinéa sans modification</p>
		<p>« Ce comité se réunit dans les quinze jours suivant la demande d'un de ses membres.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
	<p>Un décret fixe les types de navires éligibles.</p>	<p>« Un décret fixe les types de navires non éligibles ainsi que les circonstances dérogatoires dans lesquelles ceux-ci peuvent embarquer des agents de protection. »</p>	<p>Alinéa supprimé</p>
	<p>CHAPITRE II Nombre, tenue et armement des agents</p>	<p>CHAPITRE II Nombre, tenue et armement des agents</p>	<p>CHAPITRE II Nombre, tenue et armement des agents</p>
	<p>Article 19</p>	<p>Article 19</p>	<p>Article 19</p>
		<p>I. – Au chapitre III du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 18, est insérée une section 2 intitulée : « Nombre, tenue et armement des agents » et comprenant les articles L. 5443-2 à L. 5443-6.</p>	<p>Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	<p>Le nombre minimum d'agents exerçant l'activité mentionnée à l'article 1^{er} embarqués à bord d'un navire est fixé par décret.</p>	<p>II. – Au début de la même section 2, il est inséré un article L. 5443-2 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 5443-2. – Le nombre d'agents exerçant l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 embarqués à bord d'un navire protégé est fixé, conjointement et à l'issue d'une analyse de risque, par l'armateur et l'entreprise privée de protection des navires, en prenant en compte les moyens de défense passive équipant ledit navire. Ce nombre ne peut être inférieur à trois. »</p>	—
	Article 20	Article 20	Article 20
	<p>Les agents portent, dans l'exercice de leurs fonctions, une tenue qui n'entraîne aucune confusion avec les tenues des forces de police, des forces armées ou de la douane françaises. Ils peuvent être armés dans l'exercice de ces fonctions.</p>	<p>À la même section 2, il est inséré un article L. 5443-3 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 5443-3. – Les agents portent, dans l'exercice de leurs fonctions, une tenue qui n'entraîne aucune confusion avec les tenues des forces de police, des forces armées, de l'administration des affaires maritimes ou de la douane françaises. Ils peuvent être armés dans l'exercice de ces fonctions et sont dotés d'équipements de protection balistique. »</p>	Sans modification
	Article 21	Article 21	Article 21
	<p>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.</p>	<p>À la même section 2, il est inséré un article L. 5443-4 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 5443-4. – Les agents peuvent employer la force pour assurer la protection des personnes et des biens dans le cadre des articles 122-5 à 122-7 du code</p>	<p>Alinéa sans modification</p> <p>« Art. L. 5443-4. – Les agents peuvent employer la force pour assurer la protection des personnes et des biens dans le cadre des articles <u>122-4</u> à 122-7 du code</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	Article 22	<p>pénal. »</p> <p>Article 22</p> <p>À la même section 2, il est inséré un article L. 5443-5 ainsi rédigé :</p>	<p>pénal. »</p> <p>Article 22</p> <p>Sans modification</p>
	<p>Les entreprises exerçant l'activité mentionnée à l'article 1^{er} sont autorisées, dans des conditions définies par un décret en Conseil d'État, à acquérir, détenir, transporter et mettre à disposition de leurs agents, pour les besoins de leurs activités, des armes et des munitions.</p> <p>Ces entreprises ne peuvent importer sur le territoire national des armes et des munitions acquises dans un État non membre de l'Union européenne. Elles ne peuvent revendre dans un État non membre de l'Union européenne des armes et munitions acquises sur le territoire national.</p>	<p>« Art. L. 5443-5. – Les entreprises exerçant l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 sont autorisées, dans des conditions définies par un décret en Conseil d'État, à acquérir, détenir, transporter et mettre à disposition de leurs agents, pour les besoins de leurs activités, des armes et des munitions.</p> <p>« Ces entreprises ne peuvent importer sur le territoire national ni armes, ni munitions acquises dans un État non membre de l'Union européenne. Elles ne peuvent revendre dans un État non membre de l'Union européenne ni armes, ni munitions acquises sur le territoire national. »</p>	
	Article 23	<p>Article 23</p> <p>À la même section 2, il est inséré un article L. 5443-6 ainsi rédigé :</p>	<p>Article 23</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>« Art. L. 5443-6. – Alinéa sans modification</p>
	<p>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.</p> <p>À bord du navire protégé, seuls les agents des entreprises privées de protection sont autorisés à manipuler les armes et munitions. Le nombre</p>	<p>« Art. L. 5443-6. – Les conditions dans lesquelles les armes sont embarquées, stockées et remises aux agents à bord des navires protégés sont définies par décret en Conseil d'État.</p> <p>« À bord du navire protégé, seuls les agents des entreprises privées de protection sont autorisés à manipuler les armes et les munitions mentionnées à</p>	<p>« Art. L. 5443-6. –</p> <p>« À bord du navire protégé, seuls les agents des entreprises privées de protection sont autorisés à manipuler les armes et les munitions mentionnées à</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	d'armes autorisé est défini par décret.	l'article L. 5443-5. Le nombre d'armes et les catégories d'armes autorisés sont définis par décret. »	l'article L. 5443-5. Le nombre d'armes et les catégories d'armes autorisés sont définis par décret <u>en Conseil d'État.</u> »
	CHAPITRE III Droits et obligations	CHAPITRE III Droits et obligations	CHAPITRE III Droits et obligations
	Article 24	Article 24	Article 24
		I. – Le chapitre III du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 18, est complété par une section 3 intitulée : « Droits et obligations » et comprenant les articles L. 5443-7 à L. 5443-12.	I. – Sans modification
		II. – Au début de la même section 3, il est inséré un article L. 5443-7 ainsi rédigé :	II. – Alinéa sans modification
	L'armateur, au sens des dispositions des articles L. 5411-1 et L. 5411-2 du code des transports, ayant recours aux services d'une entreprise privée de protection des navires demande communication des références de l'autorisation d'exercice de l'entreprise, de la carte professionnelle de chacun des agents participant à l'exécution de la prestation, de l'assurance prévue à l'article 6 ainsi que des marques, modèles et numéros de série des armes embarquées. Ces informations sont portées sur le contrat établi entre l'armateur et l'entreprise.	« Art. L. 5443-7. – L'armateur, au sens des articles L. 5411-1 et L. 5411-2, ayant recours aux services d'une entreprise privée de protection des navires demande communication des références de l'autorisation d'exercice de l'entreprise, de la carte professionnelle de chacun des agents participant à l'exécution de la prestation, de l'assurance prévue à l'article L. 5442-5 ainsi que des marques, modèles et numéros de série des armes embarquées. Ces informations font l'objet d'une annexe au contrat établi entre l'armateur et l'entreprise, le cas échéant mise à jour avant l'embarquement. Cette annexe identifie notamment l'agent investi de la fonction de chef des agents présents à bord du navire, lequel est capable de communiquer avec le capitaine dans la langue de	« Art. L. 5443-7. – L'armateur, au sens des articles L. 5411-1 et L. 5411-2, ayant recours aux services d'une entreprise privée de protection des navires demande communication des références de l'autorisation d'exercice de l'entreprise, de la carte professionnelle de chacun des agents participant à l'exécution de la prestation, de l'assurance prévue à l'article L. <u>612-5 du code de la sécurité intérieure</u> ainsi que des marques, modèles et numéros de série des armes embarquées. Ces informations font l'objet d'une annexe au contrat établi entre l'armateur et l'entreprise, le cas échéant mise à jour avant l'embarquement. Cette annexe identifie notamment l'agent investi de la fonction de chef des agents présents à bord du navire, lequel est capable de communiquer avec

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	—	—	—
		travail à bord définie à l'article L. 5513-1.	le capitaine dans la langue de travail à bord définie à l'article L. 5513-1.
		« L'armateur vérifie la validité des cartes professionnelles soixante-douze heures au plus tôt avant l'embarquement des agents et transmet cette information au capitaine.	Alinéa sans modification
	L'armateur informe les autorités de l'État du recours à ces services, dans des conditions définies par décret.	Alinéa sans modification	Alinéa sans modification
	Article 25	Article 25	Article 25
	Il est interdit à l'entreprise choisie par l'armateur pour assurer la protection d'un navire de sous-traiter l'exercice de cette activité.	Supprimé	Suppression maintenue
	Article 26	Article 26	Article 26
	Le capitaine du navire protégé dispose d'un exemplaire du contrat établi entre l'armateur et l'entreprise privée de protection des navires.	À la même section 3, il est inséré un article L. 5443-8 ainsi rédigé :	Sans modification
		« Art. L. 5443-8. – Le capitaine du navire protégé dispose d'une copie de l'annexe mentionnée à l'article L. 5443-7.	
	Il procède à la vérification de l'identité des agents qui embarquent, s'assure de la validité de leurs cartes professionnelles de même que de la conformité des armes embarquées avec celles portées sur le contrat.	« Il procède à la vérification de l'identité des agents qui embarquent et de la conformité des numéros de série des armes embarquées avec ceux portés sur ladite annexe.	
	Il informe les autorités de l'État de cet embarquement dans des conditions définies par décret.	« Il informe les autorités de l'État de l'embarquement et du débarquement des agents, dans des conditions définies	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	—	—	—
	Article 27	Article 27	Article 27
	Les agents présents à bord du navire sont placés sous l'autorité du capitaine conformément aux dispositions de l'article L. 5531-1 du code des transports.	À la même section 3, il est inséré un article L. 5443-9 ainsi rédigé :	Sans modification
	Ils ne peuvent exercer aucune prestation sans rapport avec la protection des personnes ou des biens ou avec les conséquences directes qui en découlent.	« Art. L. 5443-9. – Les agents présents à bord du navire sont placés sous l'autorité du capitaine en application de l'article L. 5531-1.	
	Article 28	Article 28	Article 28
	Les entreprises privées de protection des navires tiennent un registre de leur activité selon des modalités définies par décret.	Alinéa sans modification	
	Les entreprises privées de protection des navires tiennent un registre de leur activité selon des modalités définies par décret.	À la même section 3, il est inséré un article L. 5443-10 ainsi rédigé :	Alinéa sans modification
	Les entreprises privées de protection des navires tiennent un registre de leur activité selon des modalités définies par décret.	« Art. L. 5443-10. – Les entreprises privées de protection des navires tiennent un registre de leur activité, selon des modalités définies par décret . Ce registre est transmis, sur demande, aux agents de contrôle mentionnés aux articles L. 5444-1 et L. 5444-3 .	« Art. L. 5443-10. – Les entreprises privées de protection des navires tiennent un registre de leur activité, selon des modalités définies par <u>voie réglementaire</u> . Ce registre est transmis, sur demande, aux agents de contrôle mentionnés aux articles L. <u>611-2</u> et L. <u>634-3</u> du code de la <u>sécurité intérieure</u> .
	Le chef des agents présents à bord du navire tient un registre de leur activité, selon des modalités définies par ce même décret .	Alinéa sans modification	« Le chef des agents présents à bord du navire tient un registre de leur activité, selon des modalités définies par <u>voie réglementaire</u> . »
	Article 29	Article 29	Article 29
		À la même section 3, il est inséré un article	Sans modification

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	<p>Le capitaine du navire protégé retranscrit dans le livre de bord tout événement impliquant les agents de l'entreprise privée de protection des navires ou relatif à leurs armes et munitions. En particulier, il mentionne les embarquements et débarquements, les stockages et déstockages des armes et munitions ainsi que, le cas échéant, les circonstances et les conséquences de leur utilisation.</p>	<p>L. 5443-11 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 5443-11. – Le capitaine du navire protégé retranscrit dans le livre de bord tout événement impliquant les agents de l'entreprise privée de protection des navires ou relatif à leurs armes et munitions. En particulier, il mentionne les embarquements et débarquements, les stockages et déstockages des armes et munitions ainsi que, le cas échéant, les circonstances et les conséquences de leur utilisation.</p>	—
	Article 30	Article 30	Article 30
	<p>En cas d'incident ayant entraîné l'usage de la force, le capitaine du navire protégé rédige un rapport de mer qu'il transmet dans les meilleurs délais au représentant de l'État en mer compétent.</p>	<p>À la même section 3, il est inséré un article L. 5443-12 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 5443-12. – En cas d'incident ayant entraîné l'usage de la force, le capitaine du navire protégé rédige un rapport de mer, qu'il transmet dans les meilleurs délais au représentant de l'État en mer compétent.</p>	Sans modification
	<p>Le chef des agents présents à bord rédige un rapport à destination du capitaine du navire protégé, qui l'annexe au rapport de mer mentionné à l'alinéa ci-dessus. Son contenu est précisé par décret.</p>	<p>« Le chef des agents présents à bord rédige un rapport à destination du capitaine du navire protégé, qui l'annexe au rapport de mer mentionné au premier alinéa. Son contenu est précisé par décret.</p> <p>« Tout individu demeuré ou recueilli à bord</p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	—	—	—
		après avoir représenté une menace extérieure à l'encontre du navire, au sens de l'article L. 5441-1, fait l'objet d'une consignation, dans les conditions prévues à l'article L. 5531-19. Le capitaine informe sans délai la représentation française du pays de la prochaine escale du navire. »	Article 30 bis (nouveau)
			<u>Au chapitre VI du titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure, tel qu'il résulte de l'article 2, est insérée une section 3 intitulée : « Modalités d'exercice spécifiques » et qui comprend un article L. 616-3 ainsi rédigé :</u>
			<u>« Art. L. 616-3. – Les modalités d'exercice spécifiques aux activités de protection des navires sont définies au chapitre III du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports. »</u>
	TITRE IV CONTRÔLE ADMINISTRATIF DE L'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES ET CONSTATATION DES INFRACTIONS EN MER	TITRE IV CONTRÔLE ADMINISTRATIF DE L'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES ET CONSTATATION DES INFRACTIONS EN MER	TITRE IV CONTRÔLE ADMINISTRATIF DE L'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES ET CONSTATATION DES INFRACTIONS EN MER
	CHAPITRE I ^{ER} Contrôle administratif sur le territoire national	CHAPITRE I ^{ER} Contrôle administratif sur le territoire national	CHAPITRE I ^{ER} Contrôle administratif sur le territoire national
	Article 31	Article 31	Article 31
		I. Au titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports,	<u>Après le deuxième alinéa de l'article L. 611-2 du code de la sécurité intérieure,</u>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	<p>Les commissaires de police, les officiers de police, les officiers et sous-officiers de la gendarmerie nationale s'assurent, pour le compte de l'autorité administrative, du respect des dispositions du titre II.</p>	<p>tel qu'il résulte de l'article 4^{er}, il est inséré un chapitre IV intitulé : « Contrôle administratif de l'exercice de l'activité privée de protection des navires et constatation des infractions en mer » et comprenant les articles L. 5444 1 à L. 5444 5.</p>	<p>tel qu'il résulte de l'article <u>2</u>, il est inséré un <u>alinéa</u> ainsi rédigé :</p>
		<p>II. Au début du même chapitre IV, est insérée une section 1 intitulée : « Contrôle administratif sur le territoire national » et comprenant les articles L. 5444 1 à L. 5444 3.</p>	<p>« <u>Dans l'exercice du contrôle des sociétés exerçant l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1, ils peuvent également obtenir communication des registres prévus à l'article L. 5443-10 du code des transports. »</u></p>
		<p>III. Au début de la même section 1, il est inséré un article L. 5444 1 ainsi rédigé :</p>	<p>III. – Supprimé</p>
	<p>Sans préjudice des compétences des inspecteurs et contrôleurs du travail, ils peuvent demander la communication du registre unique du personnel prévu aux articles L. 1221-13 et L. 1221-15 du code du travail et de tous autres registres, livres et documents mentionnés aux articles L. 3171-3, L. 8113-4 et L. 8113-5 du même code ainsi que des registres prévus à l'article 29. Ils peuvent</p>	<p>« Art. L. 5444 1. Les commissaires de police, les officiers de police et les officiers et sous-officiers de la gendarmerie nationale s'assurent du respect du chapitre II du présent titre pour le compte du Conseil national des activités privées de sécurité ainsi que du représentant de l'État dans le département ou, à Paris, du préfet de police.</p>	
		<p>« Sans préjudice des compétences des inspecteurs et contrôleurs du travail, ils peuvent demander la communication du registre unique du personnel prévu aux articles L. 1221 13 et L. 1221 15 du code du travail et de tous autres registres, livres et documents mentionnés aux articles L. 3171-3, L. 8113-4 et L. 8113-5 du même code ainsi que des registres prévus à l'article L. 5443 10 du présent</p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	<p>également recueillir, sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications nécessaires.</p>	<p>code. Ils peuvent également recueillir, sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications nécessaires.</p>	—
	<p>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.</p>	<p>« 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 à usage d'habitation.</p>	
	<p>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.</p>	<p>« Un compte rendu de visite est établi, dont copie est remise immédiatement au responsable de l'entreprise et est adressée aux autorités mentionnées au premier alinéa. »</p>	
	Article 32	Article 32	Article 32
		<p>À la section 1 du chapitre IV du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, telle qu'elle résulte de l'article 31, il est inséré un article L. 5444 2 ainsi rédigé :</p>	Supprimé
	<p>Sans préjudice des dispositions de l'article 31 et du chapitre II du présent titre, les agents du Conseil national des activités privées de sécurité assurent le contrôle des personnes exerçant l'activité mentionnée à l'article 1^{er}. 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</p>	<p>« Art. L. 5444 2. — Sans préjudice des dispositions de l'article L. 5444 1 et de la section 2 du présent chapitre, les agents du Conseil national des activités privées de sécurité assurent le contrôle des personnes exerçant l'activité mentionnée à l'article L. 5441 1. Ils peuvent, pour l'exercice de leur mission et après en avoir informé le procureur de la République territorialement compétent, accéder aux locaux à usage professionnel de l'employeur ou de l'armateur, à l'exclusion des</p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	<p>présence de l'occupant des lieux ou de son représentant.</p> <p>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.</p> <p>En cas d'opposition du responsable des lieux ou de son représentant, le directeur du Conseil national des activités privées de sécurité peut saisir le juge des libertés et de la détention statuant au siège du tribunal de grande instance dans le ressort duquel sont situés les locaux à visiter. Ce magistrat statue par une ordonnance motivée, conformément aux dispositions des articles 493 à 498 du code de procédure civile. La procédure est sans représentation obligatoire. La visite s'effectue sous l'autorité et le contrôle du juge qui l'a autorisée. Celui-ci peut se rendre dans les locaux durant l'intervention. À tout moment, il peut décider de l'arrêt ou de la suspension de la visite.</p> <p style="text-align: center;">Article 33</p> <p>Les agents du Conseil national des activités privées de sécurité peuvent demander communication de tout document nécessaire à l'accomplissement de leur mission, quel qu'en soit le support, et en prendre copie. Ils peuvent recueillir, sur</p>	<p>locaux à usage d'habitation, en présence de l'occupant des lieux ou de son représentant.</p> <p>« L'occupant 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.</p> <p>« En cas de refus de l'occupant des lieux ou de son représentant, le directeur du Conseil national des activités privées de sécurité peut saisir le juge des libertés et de la détention statuant au siège du tribunal de grande instance dans le ressort duquel sont situés les locaux à visiter. Ce magistrat statue par une ordonnance motivée. La procédure est sans représentation obligatoire. La visite s'effectue sous l'autorité et le contrôle du juge qui l'a autorisée. Celui-ci peut se rendre dans les locaux durant l'intervention. À tout moment, il peut décider de l'arrêt ou de la suspension de la visite. »</p> <p style="text-align: center;">Article 33</p> <p>À la même section 1, il est inséré un article L. 5444 3 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 5444 3. — Les agents du Conseil national des activités privées de sécurité peuvent demander communication de tout document nécessaire à l'accomplissement de leur mission, quel qu'en soit le support, et en prendre copie.</p>	<p style="text-align: center;">Article 33</p> <p style="text-align: center;">Supprimé</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	<p>place ou sur convocation, tout renseignement et toute justification utiles. Ils peuvent consulter le registre unique du personnel prévu à l'article L. 1221-13 du code du travail. Ils peuvent à la demande du directeur du Conseil national des activités privées de sécurité, être assistés par des experts désignés par l'autorité dont ceux-ci dépendent. Il est dressé contradictoirement un compte rendu de visite en application du présent article dont une copie est remise immédiatement au responsable de l'entreprise concernée.</p>	<p>Ils peuvent recueillir, sur place ou sur convocation, tout renseignement et toute justification utiles. Ils peuvent consulter le registre unique du personnel prévu à l'article L. 1221-13 du code du travail. Ils peuvent, à la demande du directeur du Conseil national des activités privées de sécurité, être assistés par des experts. Il est dressé contradictoirement un compte rendu de visite en application du présent article, dont une copie est remise immédiatement au responsable de l'entreprise concernée.»</p>	—
	<p>CHAPITRE II Contrôle administratif à bord des navires</p>	<p>CHAPITRE II Contrôle administratif à bord des navires</p>	<p>CHAPITRE II Contrôle administratif à bord des navires</p>
	<p>Article 34</p>	<p>Article 34</p>	<p>Article 34</p>
	<p>I. – Outre les agents mentionnés à l'article 31, les administrateurs et officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les commandants, commandants en second ou officiers de bâtiments de l'État et les commandants des aéronefs de l'État affectés à la surveillance maritime, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires</p>	<p>Au chapitre IV du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 34, est insérée une section 2 ainsi rédigée :</p> <p>« Section 2-</p> <p>« Contrôle administratif à bord des navires</p> <p>« Art. L. 5444-4. – I. – Outre les agents mentionnés à l'article L. 5444-1, les administrateurs et officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les commandants, commandants en second ou officiers de bâtiments de l'État et les commandants des aéronefs de l'État affectés à la surveillance maritime, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le</p>	<p>Au chapitre <u>VI</u> du titre <u>I^{er}</u> du livre <u>VI</u> du code de la <u>sécurité intérieure</u>, tel qu'il résulte de l'article <u>2</u>, est insérée une section <u>4</u> ainsi rédigée :</p> <p>« Section <u>4</u></p> <p>« Contrôle à bord des navires</p> <p>« Art. L. <u>616-4</u>. – I. – Outre les agents mentionnés à l'article L. <u>616-1</u>, les administrateurs et officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les commandants, commandants en second ou officiers de bâtiments de l'État et les commandants des aéronefs de l'État affectés à la surveillance maritime, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	<p>maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer et les agents des douanes s'assurent, à bord des navires battant pavillon français et pour le compte de l'autorité administrative, du respect des dispositions de la présente loi.</p>	<p>domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer et les agents des douanes s'assurent, à bord des navires battant pavillon français et pour le compte de l'autorité administrative, du respect du présent titre.</p>	<p>domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer et les agents des douanes assurent, à bord des navires battant pavillon français et pour le compte de l'autorité administrative, <u>le contrôle des personnes exerçant l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1.</u></p>
	<p>Les contrôles s'effectuent à toute heure.</p>	<p>« I bis (nouveau). – Lorsque l'accès à bord s'est trouvé matériellement impossible ou que des investigations approfondies qui ne peuvent être effectuées doivent être diligentées à bord, les commandants des bâtiments de l'État peuvent ordonner le déroutement du navire vers une position ou un port appropriés.</p>	<p>« I bis. – Sans modification</p>
	<p>II. – Les agents mentionnés au I peuvent vérifier les cartes professionnelles des agents exerçant l'activité mentionnée à l'article 1^{er} présents à bord ainsi que les documents d'identité de toute autre personne. Ils peuvent obtenir communication de tous documents de bord, notamment ceux relatifs à l'activité mentionnée à l'article 1^{er}.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	<p>« II. – Les agents mentionnés au I du présent article peuvent vérifier les cartes professionnelles des agents exerçant l'activité mentionnée <u>au 4° de l'article L. 611-1</u> présents à bord ainsi que les documents d'identité de toute autre personne. Ils peuvent obtenir communication de tous documents de bord, notamment ceux relatifs à l'activité mentionnée au même <u>4° de l'article L. 611-1.</u></p>
	<p>III. – Ils peuvent procéder à la visite des ponts et locaux des différentes zones du navire et notamment des lieux de stockage des armes et munitions.</p>	<p>« II. – Les agents mentionnés au I du présent article peuvent vérifier les cartes professionnelles des agents exerçant l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 présents à bord ainsi que les documents d'identité de toute autre personne. Ils peuvent obtenir communication de tous documents de bord, notamment ceux relatifs à l'activité mentionnée au même article L. 5441-1.</p>	<p>« III. – Sans modification</p>
	<p>IV. – Lorsque les locaux sont affectés à un usage privé ou de domicile et que le navire est en mer ou</p>	<p>« III. – Ils peuvent procéder à la visite des ponts et locaux des différentes zones du navire, notamment des lieux de stockage des armes et munitions.</p>	<p>« IV. – Sans modification</p>
	<p>que le navire est en mer ou</p>	<p>« IV. – Lorsque les locaux sont affectés à un usage privé ou d'habitation et que le navire est en mer ou</p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	<p>depuis moins de soixante-douze heures à quai, les visites sont effectuées en présence de l'occupant des lieux, ou à défaut du capitaine.</p>	<p>depuis moins de soixante-douze heures dans un port, dans une rade ou à quai, les visites sont effectuées en présence de l'occupant des lieux ou, à défaut, du capitaine ou de son représentant.</p>	—
	<p>V. – Lorsque la visite des locaux mentionnés au paragraphe précédent intervient alors que le navire est à quai depuis soixante-douze heures au moins, elle ne peut être effectuée, en cas de refus de l'occupant des lieux, qu'après autorisation du juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel se trouve le navire.</p>	<p>« V. – Lorsque la visite des locaux mentionnés au IV intervient alors que le navire est dans un port, dans une rade ou à quai depuis soixante-douze heures au moins, elle ne peut être effectuée, en cas de refus de l'occupant des lieux, qu'après autorisation du juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel se trouve le navire.</p>	« V. – Sans modification
	<p>L'ordonnance ayant autorisé la visite est exécutoire au seul vu de la minute. La procédure est sans représentation obligatoire. La visite s'effectue sous l'autorité et le contrôle du juge qui l'a autorisée. Celui-ci peut se rendre dans les locaux durant l'intervention. À tout moment, il peut décider de l'arrêt ou de la suspension de la visite.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
	<p>L'ordonnance peut faire l'objet d'un appel devant le premier président de la cour d'appel.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
	<p>VI. – Un procès-verbal de visite du navire est établi et contresigné par le capitaine, à qui une copie est immédiatement remise, ainsi</p>	<p>« VI. – Un procès-verbal de visite du navire est établi et contresigné par le capitaine ou son représentant, à qui une copie</p>	« VI. – Sans modification

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	<p>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.</p>	<p>est immédiatement remise, ainsi que, le cas échéant, à l'occupant des locaux affectés à un usage privé ou d'habitation, 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.</p>	—
<p>VII. – L'occupant des locaux mentionnés aux IV et V 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.</p>	<p>« VII. – L'occupant des locaux mentionnés aux IV et V peut contester la régularité de leur visite devant le premier président de la cour d'appel.</p>	<p>« VII. – Sans modification</p>	
<p></p>	<p>« VIII (nouveau). – Ce recours doit être formé par déclaration remise ou adressée, par pli recommandé, au greffe de la cour dans un délai de quinze jours. Ce délai court à compter de la remise ou de la réception du procès-verbal. Ce recours n'est pas suspensif.</p>	<p>« VIII. – Sans modification</p>	
<p></p>	<p>« L'ordonnance du premier président de la cour d'appel est susceptible d'un pourvoi en cassation selon les règles de la procédure sans représentation. Le délai du pourvoi en cassation est de quinze jours.</p>	<p></p>	
<p></p>	<p>« Le code de procédure civile s'applique sous réserve des dispositions prévues au présent article. »</p>	<p></p>	
<p>Code des douanes</p>	<p>Article 34 bis (nouveau)</p>	<p>Article 34 bis</p>	
<p></p>	<p>I. – Le code des douanes est ainsi modifié :</p>	<p>Sans modification</p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Titre II : Organisation et fonctionnement du service des douanes</p> <p>Chapitre IV : Pouvoirs des agents des douanes</p> <p>Section 1 : Droit de visite des marchandises, des moyens de transport et des personnes</p> <p>Art. 62. – Les agents des douanes peuvent visiter tout navire se trouvant dans la zone maritime du rayon des douanes et dans la zone définie à l'article 44 bis dans les conditions prévues à cet article.</p>		<p style="text-align: center;">—</p> <p>1° L'article 62 est ainsi rédigé :</p> <p>« Art. 62. – I. – Pour l'application du présent code et en vue de la recherche de la fraude, les agents des douanes peuvent, à toute heure, accéder à bord et visiter tout navire se trouvant dans la zone maritime du rayon des douanes, ou dans la zone définie à l'article 44 bis dans les conditions prévues à ce même article, ou circulant sur les voies navigables.</p> <p>« II. – Lorsque l'accès à bord s'est trouvé matériellement impossible ou que des investigations approfondies qui ne peuvent être effectuées doivent être diligentées à bord, les agents des douanes exerçant les fonctions de capitaine à la mer peuvent ordonner le déroutement du navire vers une position ou un port appropriés.</p> <p>« III. – Chaque visite se déroule en présence du capitaine du navire ou de son représentant.</p> <p>« Lorsque la visite concerne des locaux affectés à un usage privé ou d'habitation, la visite est effectuée en présence de l'occupant des lieux. En l'absence de l'occupant des lieux, les agents des douanes ne peuvent procéder à celle-ci qu'en présence du capitaine</p>	<p style="text-align: center;">—</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	—	<p>du navire ou de son représentant.</p> <p>« IV. – Chaque visite fait l'objet d'un procès-verbal relatant le déroulement des opérations de contrôle, dont une copie est immédiatement remise au capitaine du navire ou à son représentant et à l'occupant des locaux affectés à un usage privé ou d'habitation visités.</p> <p>« V. – L'occupant des locaux à usage privé ou d'habitation visités dispose d'un recours contre le déroulement des opérations de visite devant le premier président de la cour d'appel du lieu de la direction des douanes dont dépend le service chargé de la procédure.</p> <p>« Le procès-verbal rédigé à l'issue des opérations de visite mentionne le délai et la voie de recours. Les parties ne sont pas tenues de constituer avocat.</p> <p>« VI. – Ce recours doit être exclusivement formé par déclaration remise ou adressée, par pli recommandé, au greffe de la cour dans un délai de quinze jours. Ce délai court à compter de la remise ou de la réception du procès-verbal. Ce recours n'est pas suspensif.</p> <p>« VII. – L'ordonnance du premier président de la cour d'appel est susceptible d'un pourvoi en cassation. Le délai du pourvoi en cassation est de quinze jours.</p> <p>« VIII. – Le code de procédure civile s'applique sous réserve des dispositions</p>	—

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Art. 63. – 1. Les agents des douanes peuvent aller à bord de tous les bâtiments, y compris les navires de guerre, qui se trouvent dans les ports ou rades ou qui montent ou descendent les rivières et canaux. Ils peuvent y demeurer jusqu'à leur déchargement ou sortie.</p>		<p>prévues au présent article. » ;</p>	
<p>2. Les capitaines et commandants doivent recevoir les agents des douanes, les accompagner et, s'ils le demandent, faire ouvrir les écoutilles, les chambres et armoires de leur bâtiment, ainsi que les colis désignés pour la visite. En cas de refus, les agents peuvent demander l'assistance d'un juge (ou, s'il n'y en a pas sur le lieu, d'un officier municipal dudit lieu ou d'un officier de police judiciaire), qui est tenu de faire ouvrir les écoutilles, chambres, armoires et colis ; il est dressé procès-verbal de cette ouverture et des constatations, faites aux frais des capitaines ou commandants.</p>		<p>2° L'article 63 est ainsi rédigé :</p>	
<p>3. Les agents chargés de la vérification des bâtiments et cargaisons peuvent, au coucher du soleil, fermer les écoutilles, qui ne pourront être ouvertes qu'en leur présence.</p>		<p>« Art. 63. – I. – Pour l'application du présent code et en vue de la recherche de la fraude, les agents des douanes peuvent accéder à bord et visiter tout navire qui se trouve dans un port, dans une rade ou à quai.</p>	
<p>4. Sur les navires de guerre, les visites ne peuvent être faites après le coucher du soleil.</p>		<p>« II. – Lorsque la visite concerne des navires qui se trouvent dans un port, dans une rade ou à quai depuis moins de soixante-douze heures, elle se déroule selon les conditions prévues à l'article 62.</p>	
		<p>« III. – A. – Lorsque la visite concerne des navires qui se trouvent dans un port, dans une rade ou à quai depuis soixante-douze heures au moins, elle se déroule en présence du capitaine du navire ou de son représentant.</p>	
		<p>« B. – Lorsque la visite concerne des locaux affectés à un usage privé ou d'habitation, elle ne peut être effectuée, en cas de refus de l'occupant des lieux, qu'après autorisation du juge des</p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	—	libertés et de la détention du tribunal de grande instance du lieu de la direction des douanes dont dépend le service chargé de la procédure. « La visite s'effectue sous le contrôle du juge qui l'a autorisée. Lorsqu'elle a lieu en dehors du ressort de son tribunal de grande instance, il délivre une commission rogatoire, pour exercer ce contrôle, au juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel s'effectue la visite. « Le juge peut se rendre dans les locaux pendant l'intervention. « À tout moment, il peut décider la suspension ou l'arrêt de la visite. « L'ordonnance est exécutoire au seul vu de la minute. « L'ordonnance est notifiée verbalement et sur place au moment de la visite à l'occupant des lieux ou, en son absence, au capitaine du navire ou à son représentant, qui en reçoit copie intégrale contre récépissé ou émargement au procès-verbal prévu au V. « Le délai et la voie de recours prévus au VII sont mentionnés dans l'ordonnance. « L'ordonnance peut faire l'objet d'un appel devant le premier président de la cour d'appel. Les parties ne sont pas tenues de constituer avocat.	—

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	—	<p data-bbox="804 383 1137 808">« IV. – Chaque visite fait l'objet d'un procès-verbal relatant le déroulement des opérations de contrôle, dont une copie est immédiatement remise au capitaine du navire, à son représentant et à l'occupant des locaux affectés à un usage privé ou d'habitation visités. Une copie du procès-verbal est transmise au juge des libertés et de la détention dans les trois jours suivant son établissement.</p> <p data-bbox="804 846 1137 1178">« V. – L'occupant des locaux à usage privé ou d'habitation visités dispose d'un recours contre le déroulement des opérations de visite devant le premier président de la cour d'appel du lieu de la direction des douanes dont dépend le service chargé de la procédure.</p> <p data-bbox="804 1216 1137 1391">« Le procès-verbal rédigé à l'issue des opérations de visite mentionne le délai et la voie de recours prévus au VI. Les parties ne sont pas tenues de constituer avocat.</p> <p data-bbox="804 1429 1137 1883">« VI. – Les recours contre l'ordonnance du juge des libertés et de la détention prévue au III et contre le déroulement des opérations de visite prévus au V doivent être exclusivement formés par déclaration remise ou adressée, par pli recommandé, au greffe de la cour dans un délai de quinze jours. Ce délai court à compter de la remise ou de la réception du procès-verbal. Ces recours ne sont pas suspensifs.</p> <p data-bbox="804 1921 1137 2067">« VII. – L'ordonnance du premier président de la cour d'appel est susceptible d'un pourvoi en cassation. Le délai du pourvoi en cassation</p>	—

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>—</p> <p>Titre XII : Contentieux et recouvrement</p> <p>Chapitre VI : Dispositions répressives</p> <p>Section 1 : Classification des infractions douanières et peines principales</p> <p>Paragraphe 2 : Contraventions douanières</p> <p>E. - Cinquième classe</p> <p>Art. 413 bis. – 1. Est passible d'un emprisonnement d'un mois et d'une amende de 90 euros à 450 euros, toute infraction aux dispositions des articles 53-1, 61-1, 69 b, 71 et 117-2 ci-dessus, ainsi que tout refus de communication de pièces, toute dissimulation de pièces ou d'opérations dans les cas prévus aux articles 65 et 92 ci-dessus.</p> <p>.....</p> <p>Paragraphe 3 : Délits douaniers</p> <p>C. – Troisième classe</p>		<p>—</p> <p>est de quinze jours.</p> <p>« VIII. – Le code de procédure civile s'applique sous réserve des dispositions prévues au présent article. » ;</p>	
<p>Paragraphe 3 : Délits douaniers</p> <p>C. – Troisième classe</p>		<p>3° Au premier alinéa de l'article 413 bis, les références : « des articles 53-1, 61-1 » sont remplacées par les mots : « du a du 1 de l'article 53 et des articles » ;</p> <p>4° Le C du paragraphe 3 de la section 1 du chapitre VI du titre XII est complété par un article 416 bis ainsi rédigé :</p> <p>« Art. 416 bis. – Est passible d'un emprisonnement d'un an et d'une amende de 15 000 € le fait de s'opposer à l'exercice des fonctions dont sont chargés les agents des douanes et de refuser de se soumettre à leurs injonctions conformément au b du 1 de l'article 53 et au 1 de l'article 61 du code</p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p align="center">Loi n° 93-1 du 4 janvier 1993 portant dispositions diverses relatives aux départements d'outre-mer, aux territoires d'outre-mer et aux collectivités territoriales de Mayotte et de Saint-Pierre-et-Miquelon</p>			
<p>Art. 52. – I. – Les articles 7, 38, 44, 53 à 56, 59, 59 bis, 59 ter, 60, 60 bis, 61, 62, 63, 64, 64 A, 65, 66, 67, 215 et le titre XII du code des douanes sont applicables à la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon.</p>		<p>des douanes. »</p>	
<p>Pour leur application à Saint-Pierre-et-Miquelon, les articles 44, 62, 65 et 215 du même code font l'objet des adaptations suivantes :</p>			
<p>.....</p>			
<p>B. – À l'article 62, les mots : « et dans la zone définie à l'article 44 bis, dans les conditions prévues à cet article » sont supprimés.</p>		<p>II. – Au B du I de l'article 52 de la loi n° 93-1 du 4 janvier 1993 portant dispositions diverses relatives aux départements d'outre-mer, aux territoires d'outre-mer et aux collectivités territoriales de Mayotte et de Saint-Pierre-et-Miquelon, les mots : « et dans la zone définie à l'article 44 bis, dans les conditions prévues à cet » sont remplacés par les mots : « ou dans la zone définie à l'article 44 bis dans les conditions prévues à ce même ».</p>	
<p>.....</p>			
	<p align="center">CHAPITRE III Constatation des infractions à bord des navires</p>	<p align="center">CHAPITRE III Constatation des infractions à bord des navires</p>	<p align="center">CHAPITRE III Constatation des infractions à bord des navires</p>
	<p align="center">Article 35</p>	<p align="center">Article 35</p>	<p align="center">Article 35</p>
		<p>Àu chapitre IV du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 34, est insérée une section 3 ainsi rédigée :</p>	<p>La <u>section 4</u> du chapitre VI du titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure, telle qu'elle résulte de l'article 34, est <u>complétée par un article L. 616-5</u> ainsi rédigé :</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	<p>Outre les officiers et agents de police judiciaire agissant conformément aux dispositions du code de procédure pénale, les agents des douanes, les commandants et commandants en second des navires de l'État, les commandants des aéronefs de l'État affectés à la surveillance maritime ainsi que, lorsqu'ils sont spécialement habilités dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, les administrateurs et officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les officiers de la marine nationale, les commissaires des armées embarqués à bord des bâtiments de la marine nationale et les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer peuvent constater, à bord des navires, les infractions aux dispositions de la présente loi et aux dispositions réglementaires prises pour son application.</p> <p>Le procureur de la République compétent est informé par tout moyen des infractions constatées. 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.</p>	<p>« Section 3</p> <p>« Constatation des infractions à bord des navires</p> <p>« Art. L. 5444-5. – Outre les officiers et agents de police judiciaire agissant conformément au code de procédure pénale, les agents des douanes, les commandants et commandants en second des navires de l'État, les commandants des aéronefs de l'État affectés à la surveillance maritime ainsi que, lorsqu'ils sont spécialement habilités dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, les administrateurs et officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les officiers de la marine nationale, les commissaires des armées embarqués à bord des bâtiments de la marine nationale et les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer peuvent constater, à bord des navires, les infractions au présent titre et aux dispositions réglementaires prises pour son application.</p>	<p>Alinéa supprimé</p> <p>Alinéa supprimé</p> <p>« Art. L. 616-5. – Outre les officiers et agents de police judiciaire agissant conformément au code de procédure pénale, les agents des douanes, les commandants et commandants en second des navires de l'État, les commandants des aéronefs de l'État affectés à la surveillance maritime ainsi que, lorsqu'ils sont spécialement habilités dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, les administrateurs et officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les officiers de la marine nationale, les commissaires des armées embarqués à bord des bâtiments de la marine nationale et les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer peuvent constater, à bord des navires, les infractions au présent titre et aux dispositions réglementaires prises pour son application.</p>
		<p>Alinéa sans modification</p>	<p>Alinéa sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission	
—	<p>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.</p>	<p>« Sauf extrême urgence, il ne peut être procédé qu'avec l'autorisation du procureur de la République à des perquisitions et à la saisie des armes, munitions ainsi que des objets ou documents qui paraissent provenir de la commission d'une infraction au présent titre et aux dispositions réglementaires prises pour son application, ou qui paraissent destinés à la commettre. Cette autorisation est transmise par tout moyen.</p>	Alinéa modification	sans
	<p>Les armes, munitions, objets ou documents saisis sont placés immédiatement sous scellés.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	Alinéa modification	sans
	<p>Pour la poursuite, l'instruction et le jugement de ces infractions, sans préjudice des dispositions des articles 43, 52, 382, 706-42 et 706-75 du code de procédure pénale, sont compétents le procureur de la République, le juge d'instruction et la juridiction de jugement du lieu dans lequel le navire, à bord duquel l'infraction est constatée, est immatriculé ou du lieu de résidence administrative de l'agent qui a constaté cette infraction.</p>	<p>« Pour la poursuite, l'instruction et le jugement de ces infractions, sans préjudice des articles 43, 52, 382, 706-42 et 706-75 du code de procédure pénale, sont compétents le procureur de la République, le juge d'instruction et la juridiction de jugement du lieu dans lequel le navire à bord duquel une infraction est constatée est immatriculé ou du lieu de résidence administrative de l'agent qui a constaté cette infraction. »</p>	Alinéa modification	sans
	<p align="center">TITRE V SANCTIONS DISCIPLINAIRES ET PÉNALES</p>	<p align="center">TITRE V SANCTIONS DISCIPLINAIRES ET PÉNALES</p>	<p align="center">TITRE V SANCTIONS DISCIPLINAIRES ET PÉNALES</p>	
	<p align="center">Article 36</p>	<p align="center">Article 36</p>	<p align="center">Article 36</p>	
		<p>I. Au titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 1^{er}, il est inséré un chapitre V intitulé : « Sanctions disciplinaires et pénales » et</p>	<p align="center">Supprimé</p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	<p>Lorsque les agents publics mentionnés aux articles 31, 32 et 34 constatent un manquement à l'une des dispositions prévues par la présente loi, des sanctions disciplinaires peuvent être prononcées. Le Conseil national des activités privées de sécurité ne peut être saisi pour des faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, leur constatation ou leur sanction.</p> <p>Les sanctions applicables aux personnes physiques et morales exerçant l'activité définie à l'article 1^{er} sont, compte tenu de la gravité des faits reprochés : l'avertissement, le blâme, la suspension pour une durée de deux ans de l'autorisation d'exercice, de l'agrément ou de la carte professionnelle, le retrait de cette autorisation, agrément ou carte professionnelle et l'interdiction d'exercice de l'activité à titre temporaire pour une durée qui ne peut excéder cinq ans.</p> <p>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</p>	<p>comprenant les articles L. 5445-1 à L. 5445-5.</p> <p>II. Au début du même chapitre V, il est inséré un article L. 5445-1 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 5445-1. — Lorsque les agents publics mentionnés aux articles L. 5444-1, L. 5444-2 et L. 5444-4 constatent un manquement à l'une des dispositions prévues au présent titre, des sanctions disciplinaires peuvent être prononcées. Le Conseil national des activités privées de sécurité ne peut être saisi pour des faits remontant à plus de trois ans s'il n'a été fait aucun acte tendant à leur recherche, leur constatation ou leur sanction. »</p> <p>« Les sanctions disciplinaires applicables aux personnes physiques et morales exerçant l'activité définie à l'article L. 5441-1 sont, en fonction de la gravité du manquement : 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, de cet agrément ou de cette carte professionnelle et l'interdiction d'exercice de l'activité à titre temporaire pour une durée qui ne peut excéder cinq ans. »</p> <p>« En outre, les personnes morales et les personnes physiques non salariées peuvent se voir infliger des pénalités financières. Leur montant est proportionné à la gravité du manquement et aux éventuels avantages retirés de sa</p>	—

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">Code de la sécurité intérieure</p> <p style="text-align: center;">Livre VI : Activités privées de sécurité</p> <p style="text-align: center;">Titre I^{er} : Activités privées de surveillance et de gardiennage, de transport de fonds et de protection physique des personnes</p> <p style="text-align: center;">Chapitre VII : Dispositions pénales</p> <p style="text-align: center;">Section 2 : Modalités d'exercice</p>	<p>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.</p> <p>Les sanctions disciplinaires et pénalités financières peuvent être prononcées dans des conditions définies par un décret en Conseil d'État.</p>	<p>commission, sans pouvoir excéder 3 % du chiffre d'affaires hors taxes réalisé au cours du dernier exercice clos, calculé sur une période de douze mois. Ce maximum est porté à 5 % en cas de nouvelle violation de la même obligation.</p> <p>« Les sanctions disciplinaires et les pénalités financières sont prononcées dans des conditions définies par un décret en Conseil d'État. »</p>	<p style="text-align: center;">Article 37</p> <p style="text-align: center;">I (nouveau). – La section 2 du chapitre VII du titre I^{er} du livre VI du code de la sécurité intérieure est complétée par une sous-section 3 ainsi rédigée :</p> <p style="text-align: center;">« <u>Sous-section 3</u></p> <p style="text-align: center;">« <u>Activités de protection des navires</u></p> <p style="text-align: center;">« Art. L. 617-12-1. – Est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende :</p>
	Article 37	Article 37	
	<p>Est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende :</p>	<p>« Art. L. 5445-2. – Est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende :</p>	<p>« Art. L. 617-12-1. – Est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende :</p>
	<p>1° Le fait, pour le dirigeant ou le gérant d'une entreprise privée de protection des navires d'exercer l'activité mentionnée à l'article 1^{er} sans que l'entreprise soit titulaire de</p>	<p>1° Le fait, pour le dirigeant ou le gérant d'une entreprise privée de protection des navires, d'exercer l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 sans que l'entreprise soit titulaire de</p>	<p>« 1° Supprimé</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	—	—	—
	<p>l'autorisation prévue à l'article 3 ;</p>	<p>l'autorisation d'exercice prévue à l'article L. 5442-2 ;</p>	
	<p>2° Le fait pour un armateur d'avoir recours à une entreprise privée de protection des navires n'étant pas titulaire de l'autorisation prévue à l'article 3 ;</p>	<p>« 2° Le fait, pour un armateur, d'avoir recours à une entreprise privée de protection des navires n'étant pas titulaire de l'autorisation d'exercice prévue au même article L. 5442-2 ;</p>	<p>« 2° Le fait, pour un armateur, d'avoir recours à une entreprise privée de protection des navires n'étant pas titulaire de l'autorisation d'exercice prévue à l'article L. 612-9 ;</p>
	<p>3° Le fait d'exercer l'activité mentionnée à l'article 1^{er} sans immatriculation au registre du commerce et des sociétés, sauf pour les personnes mentionnées au 2° de l'article 2, ou lorsque l'une des conditions prévues par l'article 6 n'est pas respectée ;</p>	<p>« 3° Le fait d'exercer l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 sans immatriculation au registre du commerce et des sociétés, sauf pour les personnes mentionnées au 2° de l'article L. 5442-1 ;</p>	<p>« 3° Supprimé</p>
		<p>« 3° bis (nouveau) Le fait d'exercer l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 en violation des obligations assignées à l'article L. 5442-5 ;</p>	<p>« 3° bis Le fait d'exercer l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1 en violation des obligations assignées à l'article L. 616-1 ;</p>
	<p>4° Le fait de diriger ou de gérer, en violation des dispositions de l'article 11, une entreprise privée de protection des navires ou d'exercer en fait, directement ou par personne interposée la direction ou la gestion d'une telle entreprise, en lieu et place de ses représentants légaux ;</p>	<p>« 4° Le fait de diriger ou de gérer, en violation de l'article L. 5442-10, une entreprise privée de protection des navires ou d'exercer en fait, directement ou par personne interposée, la direction ou la gestion d'une telle entreprise, en lieu et place de ses représentants légaux ;</p>	<p>« 4° Supprimé</p>
	<p>5° Le fait de sous-traiter l'exercice de l'activité mentionnée à l'article 1^{er} ;</p>	<p>« 5° Le fait, pour l'entreprise contractant avec l'armateur, de sous-traiter l'exercice de l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 ou, pour l'armateur, d'avoir recours à plusieurs entreprises pour une même prestation ;</p>	<p>« 5° Le fait, pour l'entreprise contractant avec l'armateur, de sous-traiter l'exercice de l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1 ou, pour l'armateur, d'avoir recours à plusieurs entreprises pour une même prestation ;</p>
	<p>6° Le fait de recourir à une entreprise privée de protection des navires sans respecter les zones où ce</p>	<p>« 6° Le fait de recourir à une entreprise privée de protection des navires sans respecter les zones où ce</p>	<p>« 6° Supprimé</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	<p>recours est autorisé ainsi que le type de navire éligible définis par les dispositions réglementaires prises en application de l'article 18 ;</p>	<p>recours est autorisé ainsi que le type de navire éligible, définis par les dispositions réglementaires prises en application de l'article L. 5443-1 ;</p>	—
	<p>7° Le fait d'acquérir, détenir, transporter et mettre à disposition des armes et munitions sans respecter les dispositions réglementaires prises en application du premier alinéa de l'article 22 ;</p>	<p>« 7° Le fait d'acquérir, détenir, transporter et mettre à disposition des armes et munitions sans respecter les dispositions réglementaires prises en application du premier alinéa de l'article L. 5443-5 ;</p>	<p>« 7° Le fait d'acquérir, détenir, transporter et mettre à disposition des armes et munitions sans respecter les dispositions réglementaires prises en application du premier alinéa de l'article L. 5443-5 <u>du code des transports</u> ;</p>
	<p>8° Le fait d'importer, sur le territoire national, des armes et des munitions acquises dans un État non membre de l'Union européenne en méconnaissance des dispositions du deuxième alinéa de l'article 22 ;</p>	<p>« 8° Le fait d'importer sur le territoire national des armes et des munitions acquises dans un État non membre de l'Union européenne en méconnaissance du second alinéa du même article L. 5443-5 ;</p>	<p>« 8° Le fait d'importer sur le territoire national des armes et des munitions acquises dans un État non membre de l'Union européenne en méconnaissance du second alinéa du même article L. 5443-5 <u>du code des transports</u> ;</p>
	<p>9° Le fait de revendre dans un État non membre de l'Union européenne des armes et des munitions acquises sur le territoire national en méconnaissance des dispositions du deuxième alinéa de l'article 22 ;</p>	<p>« 9° Le fait de revendre dans un État non membre de l'Union européenne des armes et des munitions acquises sur le territoire national en méconnaissance du même second alinéa ;</p>	<p>« 9° Sans modification</p>
	<p>10° Le fait d'exercer l'activité définie à l'article 1^{er} depuis tout autre navire que celui que cette activité a pour but de protéger.</p>	<p>« 10° Le fait d'exercer l'activité définie à l'article L. 5441-1 depuis tout autre navire que celui que cette activité a pour but de protéger ;</p>	<p>« 10° Le fait d'exercer l'activité définie <u>au 4° de l'article L. 611-1</u> depuis tout autre navire que celui que cette activité a pour but de protéger ;</p>
		<p>« 11° (nouveau) Le fait de mettre à disposition ou d'avoir recours à un nombre d'agents inférieur à celui prévu à l'article L. 5443-2. »</p>	<p>« 11° Le fait de mettre à disposition ou d'avoir recours à un nombre d'agents inférieur à celui prévu à l'article L. 5443-2 <u>du code des transports.</u> »</p>
<p>Section 1 : Conditions d'exercice</p>			<p><u>II (nouveau). – L'article L. 617-1 du même code est ainsi modifié :</u></p>
<p>Sous-section 1 : Dispositions</p>			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">générales</p> <p>Art. L. 617-1. – Est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende :</p> <p>1° Le fait, sauf pour les personnes mentionnées au 2° de l'article L. 612-1 et sous réserve des dispositions de l'article 29 du code de procédure pénale, d'exercer pour autrui, à titre professionnel, les activités mentionnées aux 1° à 3° de l'article L. 611-1 sans être immatriculé au registre du commerce et des sociétés ;</p> <p>.....</p> <p>3° Le fait d'exercer l'activité mentionnée au 3° de l'article L. 611-1 et d'avoir une autre activité ;</p> <p>4° Le fait de commettre l'un des agissements mentionnés à l'article L. 612-4.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 38</p> <p>Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende le fait d'employer une personne non titulaire de la carte</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 38</p> <p>Au même chapitre V, il est inséré un article L. 5445-3 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 5445-3. – Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende le fait d'employer une personne non</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>1° <u>Au 1°, la référence : « 3° » est remplacée par la référence : « 4° » ;</u></p> <p>2° <u>Après le 3°, il est inséré un 3° bis ainsi rédigé :</u></p> <p><u>« 3° bis Le fait d'exercer l'activité mentionnée au 4° du même article L. 611-1 et d'avoir en outre une activité autre que le conseil et la formation en matière de sûreté maritime : ».</u></p> <p style="text-align: center;">Article 38</p> <p style="text-align: center;">Supprimé</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	—	—	—
	professionnelle mentionnée à l'article 12 en vue de la faire participer à l'activité mentionnée à l'article 1 ^{er} .	titulaire de la carte professionnelle mentionnée à l'article L. 5442-11 en vue de la faire participer à l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1. »	
<p>Section 4 : Contrôle administratif</p>	Article 39	Article 39	Article 39
<p>Art. L. 617-14. – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende le fait de mettre obstacle à l'accomplissement des contrôles exercés, dans les conditions prévues à l'article L. 616-1, par les agents mentionnés au premier alinéa de cet article.</p>	<p>Au même chapitre V, il est inséré un article L. 5445-4 ainsi rédigé :</p> <p>Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende :</p> <p>1° Le fait de conclure un contrat de travail en tant que salarié d'une entreprise privée de protection des navires en vue d'exercer l'activité définie à l'article 1^{er}, 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 ;</p> <p>2° Le fait de faire obstacle aux contrôles prévus aux articles 31 à 34.</p>	<p>Au même chapitre V, il est inséré un article L. 5445-4 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 5445-4. – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende :</p> <p>« 1° Le fait de conclure un contrat de travail en tant qu'agent d'une entreprise privée de protection des navires en vue d'exercer l'activité définie à l'article L. 5441-1 sans être titulaire de la carte professionnelle mentionnée à l'article L. 5442-11 ou lorsqu'une des conditions nécessaires à son obtention n'est plus remplie ;</p> <p>« 2° Le fait de faire obstacle aux contrôles prévus aux articles L. 5444-1 à L. 5444-4. »</p>	<p>I (nouveau). – L'article L. 617-14 du code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :</p> <p>1° La référence : « L. 616-1 » est remplacée par la référence : « L. 611-2 » ;</p> <p>2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« Est puni de la même peine le fait de mettre obstacle à l'accomplissement des contrôles prévus aux articles L. 611-2, L. 616-4, L. 634-1 à L. 634-3, lorsqu'ils sont relatifs à l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1. »</p>
<p>Titre IV : Dispositions relatives à l'outre-mer</p> <p>Chapitre II : Dispositions particulières à Mayotte</p>			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Art. L. 642-1. – Pour l'application du présent livre à Mayotte :</p> <p>.....</p>			
<p>7° Aux articles L. 616-1 et L. 623-1, les mots : « aux articles L. 1221-13 et L. 1221-15 du code du travail » sont remplacés par les mots : « à l'article L. 620-3 du code du travail applicable à Mayotte » et les mots : « aux articles L. 3171-3, L. 8113-4 et L. 8113-5 du même code » sont remplacés par les mots : « à l'article L. 610-8 du code du travail applicable à Mayotte » ;</p> <p>.....</p>			
<p>Chapitre V : Dispositions applicables en Polynésie française</p>			
<p>Art. L. 645-1. – Le titre I^{er}, à l'exception de l'article L. 613-10, et le titre III sont applicables en Polynésie française sous réserve des adaptations suivantes :</p> <p>.....</p>			
<p>10° À l'article L. 616-1, les mots : « prévu aux articles L. 1221-13 et L. 1221-15 du code du travail » sont remplacés par les mots : « conformément aux dispositions applicables localement » et les mots : « mentionnés aux articles L. 3171-3, L. 8113-4 et L. 8113-5 du même code » sont remplacés par les mots : « obligatoires aux termes des dispositions applicables localement » ;</p>			<p><u>II (nouveau). – Au 7° de l'article L. 642-1, au 10° de l'article L. 645-1, au 11° de l'article L. 646-1 et au 10° de l'article L. 647-1 du même code, la référence : « L. 616-1 » est remplacée par la référence : « L. 611-2 ».</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	—	—	—
.....			
Chapitre VI : Dispositions applicables en Nouvelle-Calédonie			
Art. L. 646-1. – Le titre I ^{er} , à l'exception des articles L. 613-10 et L. 613-11, et le titre III sont applicables en Nouvelle-Calédonie sous réserve des adaptations suivantes :			
.....			
11° À l'article L. 616-1, les mots : « prévu aux articles L. 1221-13 et L. 1221-15 du code du travail » sont remplacés par les mots : « conformément aux dispositions applicables localement » et les mots : « mentionnés aux articles L. 3171-3, L. 8113-4 et L. 8113-5 du même code » sont remplacés par les mots : « obligatoires aux termes des dispositions applicables localement » ;			
.....			
Chapitre VII : Dispositions applicables à Wallis-et-Futuna			
Art. L. 647-1. – Le titre I ^{er} , à l'exception des articles L. 613-10 et L. 613-11, et le titre III sont applicables dans les îles Wallis et Futuna sous réserve des adaptations suivantes :			
.....			
10° À l'article L. 616-1, les mots : « prévu aux articles L. 1221-13 et L. 1221-15 du code du travail » sont remplacés par les mots : « conformément			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>aux dispositions applicables localement » et les mots : « mentionnés aux articles L. 3171-3, L. 8113-4 et L. 8113-5 du même code » sont remplacés par les mots : « obligatoires aux termes des dispositions applicables localement » ;</p> <p>.....</p>	<p>Article 40</p>	<p>Article 40</p>	<p>Article 40</p>
	<p>Est puni de 3 750 € d'amende :</p>	<p>« Art. L. 5445-5. – Est puni de 3 750 € d'amende :</p>	<p>« Art. L. <u>617-12-2</u>. – Est puni de 3 750 € d'amende :</p>
	<p>1° Le fait de ne pas mentionner dans la dénomination d'une entreprise privée de protection des navires, en méconnaissance des dispositions de l'article 7, son caractère de personne de droit privé ;</p>	<p>« 1° Le fait de ne pas faire ressortir dans la dénomination d'une entreprise privée de protection des navires, en méconnaissance de l'article L. 5442-6, son caractère de personne de droit privé ;</p>	<p>« 1° Supprimé</p>
	<p>2° Le fait de ne pas reproduire sur un document visé à l'article 9 les mentions prévues par cet article ou d'y faire état de la qualité d'ancien fonctionnaire de police ou d'ancien militaire que pourrait avoir l'un des dirigeants ou agents de l'entreprise ;</p>	<p>« 2° Le fait de ne pas reproduire sur un document mentionné à l'article L. 5442-8 les mentions prévues à ce même article ;</p>	<p>« 2° Supprimé</p>
	<p>3° Le fait d'exercer ou de faire exercer à bord du navire protégé l'activité mentionnée à l'article 1^{er} dans une tenue entraînant la confusion avec les tenues des forces de police, des forces armées ou de la douane</p>	<p>« 3° Le fait d'exercer ou de faire exercer à bord du navire protégé l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 dans une tenue entraînant la confusion avec les tenues des forces de police, des forces armées ou</p>	<p>« 3° Le fait d'exercer ou de faire exercer à bord du navire protégé l'activité mentionnée <u>au 4° de</u> l'article L. <u>611-1</u> dans une tenue entraînant la confusion avec les tenues des forces de police, des forces armées ou de la douane</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	<p>françaises ;</p> <p>5° Le fait de ne pas tenir les registres prévus à l'article 28 ;</p> <p>6° Le fait, pour un armateur de navire battant pavillon français ayant recours aux services d'une entreprise privée de protection des navires, de ne pas en informer l'autorité de l'État compétente en méconnaissance du dernier alinéa de l'article 24 ;</p> <p>7° Le fait, pour un capitaine de navire battant pavillon français embarquant une entreprise privée de protection des navires, de ne pas en informer l'autorité de l'État compétente.</p>	<p>de la douane françaises ;</p> <p>« 4° Le fait de ne pas tenir les registres prévus à l'article L. 5443-10 ;</p> <p>« 5° Le fait, pour un armateur de navire battant pavillon français ayant recours aux services d'une entreprise privée de protection des navires, de ne pas en informer les autorités de l'État compétentes, en méconnaissance du dernier alinéa de l'article L. 5443-7 ;</p> <p>« 6° Le fait, pour un capitaine de navire battant pavillon français embarquant ou débarquant des agents de protection, de ne pas en informer les autorités de l'État en violation de l'article L. 5443-8. »</p>	<p>françaises ;</p> <p>« 4° Le fait de ne pas tenir les registres prévus à l'article L. 5443-10 <u>du code des transports</u> ;</p> <p>« 5° Le fait, pour un armateur de navire battant pavillon français ayant recours aux services d'une entreprise privée de protection des navires, de ne pas en informer les autorités de l'État compétentes, en méconnaissance du dernier alinéa de l'article L. 5443-7 <u>du même code</u> ;</p> <p>« 6° Le fait, pour un capitaine de navire battant pavillon français embarquant ou débarquant des agents de protection, de ne pas en informer les autorités de l'État en violation de l'article L. 5443-8 <u>dudit code</u>. »</p>
<p>Code des transports</p> <p>Première partie : Dispositions communes</p> <p>Livre VIII : Dispositions propres à l'outre-mer</p> <p>Titre Préliminaire : Dispositions communes aux collectivités d'outre-mer</p> <p>Chapitre II : Dispositions générales d'adaptation</p> <p>Section 6 : Dispositions relatives à la Nouvelle-Calédonie</p>	<p>TITRE VI OUTRE-MER</p>	<p>TITRE VI OUTRE-MER</p> <p>Article 41 A (nouveau)</p> <p>Le livre VIII de la première partie du code des transports est ainsi modifié :</p>	<p>TITRE VI OUTRE-MER</p> <p>Article 41 A</p> <p>Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Art. L. 1802-6. – Les dispositions du présent code applicables en Nouvelle-Calédonie sont ainsi adaptées :</p> <p>.....</p>		<p>1° L'article L. 1802-6 est complété par un 7° ainsi rédigé :</p>	
<p>Section 7 : Dispositions relatives à la Polynésie française</p>		<p>« 7° Les montants exprimés en euros sont applicables en Nouvelle-Calédonie sous réserve de leur contre-valeur en monnaie locale. » ;</p>	
<p>Art. L. 1802-7. – Les dispositions du présent code applicables en Polynésie française sont ainsi adaptées :</p> <p>.....</p>		<p>2° L'article L. 1802-7 est complété par un 7° ainsi rédigé :</p>	
<p>Section 8 : Dispositions relatives à Wallis-et-Futuna</p>		<p>« 7° Les montants exprimés en euros sont applicables en Polynésie française sous réserve de leur contre-valeur en monnaie locale. » ;</p>	
<p>Art. L. 1802-8. – Les dispositions du présent code applicables à Wallis-et-Futuna sont ainsi adaptées :</p> <p>.....</p>		<p>3° L'article L. 1802-8 est complété par un 7° ainsi rédigé :</p>	
		<p>« 7° Les montants exprimés en euros sont applicables dans les îles Wallis et Futuna sous réserve de leur contre-valeur en monnaie locale. »</p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	Article 41	Article 41	Article 41
	I. – La présente loi est applicable sur l'ensemble du territoire de la République sous réserve des adaptations suivantes.	Le livre VII de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :	Supprimé
	II. – Pour son application à Mayotte :	1° Le chapitre IV du titre II est complété par un article L. 5724 3 ainsi rédigé :	
	1° La référence au représentant de l'État dans le département est remplacée par la référence au représentant de l'État dans le département de Mayotte ;	« Art. L. 5724 3. — Pour l'application du titre IV du livre IV à Mayotte :	
	2° Aux articles 31 et 33, les mots : « aux articles L. 1221-13 et L. 1221-15 du code du travail » sont remplacés par les mots : « à l'article L. 620-3 du code du travail applicable à Mayotte » et les mots : « aux articles L. 3171-3, L. 8113-4 et L. 8113-5 du même code » sont remplacés par les mots : « à l'article L. 610-8 du code du travail applicable à Mayotte ».	« 1° À l'article L. 5444 1, les références : «aux articles L. 1221 13 et L. 1221 15 du code du travail» sont remplacées par la référence : «à l'article L. 620 3 du code du travail applicable à Mayotte» et les références : «aux articles L. 3171 3, L. 8113 4 et L. 8113 5 du même code» sont remplacées par la référence : «à l'article L. 610 8 du code du travail applicable à Mayotte» ;	
	III. – Pour son application à Saint-Barthélemy et à Saint-Pierre-et-Miquelon :	« 2° À l'article L. 5444 3, la référence : «L. 1221 13 du code du travail» est remplacée par la référence : «L. 620 3 du code du travail applicable à Mayotte». » ;	
	1° Les références au représentant de l'État dans le département sont remplacées par la référence au représentant de l'État dans la collectivité ;	2° Le chapitre IV du titre III est complété par un article L. 5734 3 ainsi rédigé :	
	2° Les mots : « ou un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » mentionnés	« Art. L. 5734 3. — Pour l'application à Saint-Barthélemy du titre IV du	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	<p>au 2° de l'article 2 et au 7° de l'article 11, ainsi que les mots : « ou d'un d'État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » mentionnés au 1° de l'article 11 et à l'article 15 sont supprimés.</p>	<p>livre IV :</p>	—
	<p>IV. – Pour son application à Saint-Martin, la référence au représentant de l'État dans le département est remplacée par la référence au représentant de l'État dans la collectivité.</p>	<p>« 1° Au 2° de l'article L. 5442-1 et au 7° de l'article L. 5442-10, les mots : « ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés ;</p>	
	<p>V. – Pour son application en Polynésie française :</p>	<p>« 2° À la fin du 1° de l'article L. 5442-10, les mots : « ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés ;</p>	
	<p>1° La référence au représentant de l'État dans le département est remplacée par la référence au haut-commissaire de la République en Polynésie française ;</p>	<p>« 3° (nouveau) À l'article L. 5442-14, les mots : « ou de l'État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés. » ;</p>	
	<p>2° La référence au tribunal de grande instance est remplacée par la référence au tribunal de première instance ;</p>	<p>3° Le chapitre IV du titre V est complété par un article L. 5754-2 ainsi rédigé :</p>	
	<p>3° Les mots : « ou un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » mentionnés au 2° de l'article 2 et au 7° de l'article 11, ainsi que les mots : « ou d'un d'État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » mentionnés au 1° de l'article 11 et à l'article 15 sont supprimés ;</p>	<p>« Art. L. 5754-2. — Pour l'application à Saint-Pierre et Miquelon du titre IV du livre IV :</p>	
	<p>4° Aux articles 31 et 33, les mots : « prévu aux articles L. 1221-13 et L. 1221-15 du code du travail » sont remplacés par les mots : « conformément</p>	<p>« 1° Au 2° de l'article L. 5442-1 et au 7° de l'article L. 5442-10, les mots : « ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont</p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
	<p>aux dispositions applicables localement » et les mots : « mentionnés aux articles L. 3171-3, L. 8113-4 et L. 8113-5 du même code » sont remplacés par les mots : « obligatoires aux termes des dispositions applicables localement » ;</p>	supprimés ;	
	<p>5° À l'article 32, les mots : « conformément aux dispositions des articles 493 à 498 du code de procédure civile » sont remplacés par les mots : « conformément aux dispositions des articles 295 à 298 du code de procédure civile de Polynésie française » ;</p>	<p>« 2° À la fin du 1° de l'article L. 5442-10, les mots : « ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés ;</p>	
	<p>6° Les montants exprimés en euros sont applicables en Polynésie française sous réserve de leur contre-valeur en monnaie locale.</p>	<p>« 3° (nouveau) À l'article L. 5442-14, les mots : « ou de l'État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés. » ;</p>	
	<p>VI. – Pour son application en Nouvelle-Calédonie :</p>	<p>4° Le chapitre IV du titre VI est complété par un article L. 5764-2 ainsi rédigé :</p>	
	<p>1° La référence au représentant de l'État dans le département est remplacée par la référence au haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie ;</p>	<p>« Art. L. 5764-2. Le titre IV du livre IV est applicable en Nouvelle-Calédonie, sous réserve des adaptations suivantes :</p>	
	<p>2° La référence au tribunal de grande instance est remplacée par la référence au tribunal de première instance ;</p>	<p>« 1° Au 2° de l'article L. 5442-1 et au 7° de l'article L. 5442-10, les mots : « ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés ;</p>	
	<p>3° Les mots : « ou un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » mentionnés au 2° de l'article 2 et au 7° de l'article 11, ainsi que les mots : « ou d'un d'État partie</p>	<p>« 2° À la fin du 1° de l'article L. 5442-10, les mots : « ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés ;</p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	<p>à l'accord sur l'Espace économique européen » mentionnés au 1° de l'article 11 et à l'article 15 sont supprimés ;</p>	<p>« 3° (nouveau) À l'article L. 5442-14, les mots : « ou de l'État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés. » ;</p>	—
	<p>4° Aux articles 31 et 33, les mots : « prévu aux articles L. 1221-13 et L. 1221-15 du code du travail » sont remplacés par les mots : « conformément aux dispositions applicables localement » et les mots : « mentionnés aux articles L. 3171-3, L. 8113-4 et L. 8113-5 du même code » sont remplacés par les mots : « obligatoires aux termes des dispositions applicables localement » ;</p>		
	<p>5° À l'article 32, les mots : « conformément aux dispositions des articles 493 à 498 du code de procédure civile » sont remplacés par les mots : « conformément aux dispositions des articles 493 à 498 du code de procédure civile de la Nouvelle-Calédonie » ;</p>	<p>5° Le chapitre IV du titre VII est complété par un article L. 5774-2 ainsi rédigé :</p>	
	<p>6° Les montants exprimés en euros sont applicables en Nouvelle-Calédonie sous réserve de leur contre-valeur en monnaie locale.</p>	<p>« Art. L. 5774-2. Le titre IV du livre IV est applicable en Polynésie française, sous réserve des adaptations suivantes :</p>	
	<p>VII. – Pour son application aux îles Wallis et Futuna :</p>	<p>« 1° Au 2° de l'article L. 5442-1 et au 7° de l'article L. 5442-10, les mots : « ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés ;</p>	
	<p>1° La référence au représentant de l'État dans le département est remplacée par la référence à l'administrateur supérieur des îles Wallis et Futuna ;</p>	<p>« 2° À la fin du 1° de l'article L. 5442-10, les mots : « ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés ;</p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	<p>2° La référence au tribunal de grande instance est remplacée par la référence au tribunal de première instance ;</p>	<p>« 2° bis (nouveau) À l'article L. 5442-14, les mots : « ou de l'État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés ;</p>	—
	<p>3° Les mots : « ou un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » mentionnés au 2° de l'article 2 et au 7° de l'article 11, ainsi que les mots : « ou d'un d'État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » mentionnés au 1° de l'article 11 et à l'article 15 sont supprimés ;</p>	<p>« 3° À la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 5444-1, les mots : « prévu aux articles L. 1221-13 et L. 1221-15 du code du travail » sont remplacés par les mots : « conformément aux dispositions applicables localement » et les mots : « mentionnés aux articles L. 3171-3, L. 8113-4 et L. 8113-5 du même code » sont remplacés par les mots : « obligatoires aux termes des dispositions applicables localement » ;</p>	
	<p>4° Aux articles 31 et 33, les mots : « prévu aux articles L. 1221-13 et L. 1221-15 du code du travail » sont remplacés par les mots : « conformément aux dispositions applicables localement » et les mots : « mentionnés aux articles L. 3171-3, L. 8113-4 et L. 8113-5 du même code » sont remplacés par les mots : « obligatoires aux termes des dispositions applicables localement » ;</p>	<p>« 4° (nouveau) Après le mot : « personnel », la fin de la troisième phrase de l'article L. 5444-3 est ainsi rédigée : « conformément aux dispositions applicables localement. » » ;</p>	
	<p>5° Les montants exprimés en euros sont applicables dans les îles Wallis et Futuna sous réserve de leur contre-valeur en monnaie locale.</p>	<p>6° Le chapitre IV du titre VIII est complété par un article L. 5784-2 ainsi rédigé :</p>	
	<p>VIII. – Pour son application aux Terres australes et antarctiques françaises, les mots : « ou un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » mentionnés au 2° de l'article 2 et au 7° de l'article 11, ainsi que les</p>	<p>« Art. L. 5784-2. – Le titre IV du livre IV est applicable à Wallis et Futuna, sous réserve des adaptations suivantes :</p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	mots : « ou d'un d'État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » mentionnés au 1° de l'article 11 et à l'article 15 sont supprimés.	<p data-bbox="804 600 1139 813">« 1° Au 2° de l'article L. 5442 1 et au 7° de l'article L. 5442 10, les mots : « ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés ;</p> <p data-bbox="804 846 1139 999">« 2° À la fin du 1° de l'article L. 5442 10, les mots : « ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés ;</p> <p data-bbox="804 1032 1139 1184">« 2° bis (nouveau) À l'article L. 5442 14, les mots : « ou de l'État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés ;</p> <p data-bbox="804 1218 1139 1733">« 3° À la première phrase du deuxième alinéa de l'article L. 5444 1, les mots : « prévu aux articles L. 1221 13 et L. 1221 15 du code du travail » sont remplacés par les mots : « conformément aux dispositions applicables localement » et les mots : « mentionnés aux articles L. 3171 3, L. 8113 4 et L. 8113 5 du même code » sont remplacés par les mots : « obligatoires aux termes des dispositions applicables localement » ;</p> <p data-bbox="804 1767 1139 1980">« 4° (nouveau) Après le mot : « personnel », la fin de la troisième phrase de l'article L. 5444 3 est ainsi rédigée : « conformément aux dispositions applicables localement. » » ;</p> <p data-bbox="804 2013 1139 2069">7° Le chapitre IV du titre IX est complété par un</p>	—

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	—	<p>article L. 5794 2 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 5794 2. — Le titre IV du livre IV est applicable aux Terres australes et antarctiques françaises, sous réserve des adaptations suivantes :</p> <p>« 1° Au 2° de l'article L. 5442 1 et au 7° de l'article L. 5442 10, les mots : « ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés ;</p> <p>« 2° À la fin du 1° de l'article L. 5442 10, les mots : « ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés ;</p> <p>« 3° (nouveau) À l'article L. 5442 14, les mots : « ou de l'État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont supprimés. »</p>	—
<p>Cinquième Partie : Transport et navigation maritimes</p>		<p>Article 42 (nouveau)</p> <p>I. – Le même livre VII est ainsi modifié :</p>	<p>Article 42</p> <p>Sans modification</p>
<p>Livre VII : Dispositions relatives à l'outre-mer</p>		<p>1° Le premier alinéa de l'article L. 5763-1 est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :</p>	
<p>Titre VI : Nouvelle-Calédonie</p>		<p>« Les articles L. 5332-1 à L. 5332-7, L. 5336-1, L. 5336-8, L. 5336-10 et L. 5341-11 à L. 5342-6 sont applicables en Nouvelle-Calédonie.</p>	
<p>Chapitre III : Les ports maritimes</p>		<p>« Pour l'application de l'article L. 5336-8, les mots : « mentionnés à l'article</p>	
<p>Art. L. 5763-1. – Les dispositions des articles L. 5341-11 à L. 5342-6 sont applicables en Nouvelle-Calédonie.</p>			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>L'article L. 5342-3 s'applique dans sa rédaction antérieure à la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports.</p>		<p>L. 5336-3» sont supprimés. » ;</p>	
		<p>2° Au chapitre III du titre VII, il est inséré un article L. 5773-1 ainsi rédigé :</p>	
		<p>« Art. L. 5773-1. - Les articles L. 5332-1 à L. 5332-7, L. 5336-1, L. 5336-8 et L. 5336-10 sont applicables en Polynésie française.</p>	
		<p>« Pour l'application de l'article L. 5336-8, les mots : «mentionnés à l'article L. 5336-3» sont supprimés. » ;</p>	
		<p>3° Au début de l'article L. 5783-1, sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :</p>	
		<p>« Les articles L. 5332-1 à L. 5332-7, L. 5336-1, L. 5336-8 et L. 5336-10 sont applicables à Wallis-et-Futuna.</p>	
		<p>« Pour l'application de l'article L. 5336-8, les mots : «mentionnés à l'article L. 5336-3» sont supprimés. »</p>	
<p>Titre VIII : Wallis-et-Futuna</p>			
<p>Chapitre III : Les ports maritimes</p>			
<p>Art. L. 5783-1. – L'article L. 5342-3 s'applique dans sa rédaction antérieure à la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports.</p>			
<p>Loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne</p>			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Art. 71. —</p> <p>VII. — En Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, dans les îles Wallis et Futuna et à Mayotte, afin d'assurer préventivement la sûreté des transports maritimes et des opérations portuaires qui s'y rattachent, les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire et les agents de police judiciaire adjoints mentionnés aux 1°, 1° bis et 1° ter de l'article 21 du code de procédure pénale peuvent procéder à la viste des personnes, des bagages, des colis, des marchandises, des véhicules et des navires, à l'exception des parties à usage exclusif d'habitation et des locaux syndicaux, pénétrant ou se trouvant dans les zones portuaires non librement accessibles au public, délimitées par arrêté du représentant de l'État.</p> <p>Les officiers de police judiciaire peuvent également faire procéder à ces opérations sous leurs ordres par des agents de nationalité française ou ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne, agréés par le représentant de l'État dans la collectivité et par le procureur de la République, que les personnes publiques gestionnaires du port désignent pour cette tâche. En ce qui concerne la visite des bagages à main, ces agents procèdent à leur inspection visuelle et, avec le consentement de leur propriétaire, à leur fouille. En ce qui concerne la visite des personnes, leur intervention porte sur la mise en oeuvre</p>	<p style="text-align: center;">—</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>II. — Le VII de l'article 71 de la loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne est abrogé.</p>	<p style="text-align: center;">—</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>—</p> <p>des dispositifs de contrôle. Avec le consentement de la personne, ils peuvent procéder à des palpations de sécurité. Dans ce cas, la palpation de sécurité doit être faite par une personne du même sexe que la personne qui en fait l'objet.</p>			
<p>Les agréments prévus au précédent alinéa sont refusés ou retirés lorsque la moralité de la personne ou son comportement apparaît incompatible avec l'exercice des missions susmentionnées. L'agrément ne peut être retiré par le représentant de l'État dans la collectivité et par le procureur de la République qu'après que l'intéressé a été mis en mesure de présenter ses observations. Il peut faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.</p>			
<p>Les agents des douanes peuvent, sous les mêmes conditions et dans les zones visées au premier alinéa, procéder à la visite des personnes, des bagages, des colis, des marchandises, des véhicules et des navires, à l'exception des parties à usage exclusif d'habitation et des locaux syndicaux. Ils peuvent y faire procéder sous leurs ordres par des agents désignés dans les conditions et selon les modalités fixées aux deux alinéas précédents.</p>			
<p>Les agents de l'État précités peuvent se faire communiquer tous documents nécessaires aux visites auxquelles ils procèdent.</p>			
<p>Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article.</p>			

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	—	—	— Article 43 (nouveau) <u>La présente loi est applicable en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, aux îles Wallis et Futuna et aux Terres australes et antarctiques françaises.</u>