



14ème législature

Question N° : 60784	De M. Pierre Morel-A-L'Huissier (Union pour un Mouvement Populaire - Lozère)	Question écrite
Ministère interrogé > Commerce extérieur, tourisme et Français de l'étranger		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports par eau	Tête d'analyse > transports maritimes	Analyse > protection. conséquences.
Question publiée au JO le : 15/07/2014 Réponse publiée au JO le : 23/09/2014 page : 8127 Date de changement d'attribution : 27/08/2014		

Texte de la question

M. Pierre Morel-A-L'Huissier attire l'attention de Mme la secrétaire d'État, auprès du ministre des affaires étrangères et du développement international, chargée du commerce extérieur, de la promotion du tourisme et des Français de l'étranger, sur la loi n° 2014-742 du 1er juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires. Cette loi vise à garantir la sécurité des navires battant pavillon français confrontés à des risques d'attaques dans les zones de piraterie. Il lui demande son avis quant à un potentiel effet sur la compétitivité du pavillon français et du transport maritime.

Texte de la réponse

Dans les zones à risque (nord de l'Océan Indien, Golfe de Guinée notamment) la possibilité de disposer d'une protection embarquée est devenue une condition d'entrée sur le marché, sur la pression des assureurs et des chargeurs. La contrainte que fait peser la piraterie sur le commerce maritime international comporte une dimension particulière s'agissant des navires sous pavillon français. La législation française n'envisageait, en effet, qu'une protection exercée par l'autorité publique alors même que les principaux partenaires - et concurrents - de la France admettent le recours à des protections privées. Si la qualité du service fourni par la marine nationale n'a jamais été mise en cause, cette institution peut éprouver des difficultés à honorer des demandes de protection souvent formulées au coup par coup et avec un faible préavis. Les armateurs français soulignent que l'amélioration du taux de réponse aux demandes formulées n'est pas décisive dès lors qu'un aléa subsiste quant à l'attribution d'une équipe, aléa commercialement inacceptable pour le client et pour les assureurs, dans un contexte de forte concurrence avec les armateurs étrangers. La France est l'un des derniers grands États maritimes de l'Union européenne à adopter une législation autorisant le recours à des entreprises privées de protection des navires, solution qui, en outre, est devenue courante et qui fait l'objet de recommandations de l'Organisation maritime internationale (OMI). De fait, les compagnies maritimes nationales voient des marchés leur échapper, faute de pouvoir systématiquement garantir la protection des navires et de leurs cargaisons. La compétitivité des entreprises françaises étant compromise, une tendance naturelle est donc de passer les navires sous un pavillon étranger. Armateurs de France souligne combien tout facteur d'incertitude qui prévaut face aux besoins exprimés par les affréteurs et les chargeurs, nuit à l'attractivité du pavillon français. De fait, 40 % des navires contrôlés par des entreprises françaises sont aujourd'hui exploités sous pavillon étranger. S'il convient de ne pas mésestimer les autres causes de dépavillonnement, la loi n° 2014-742 du 1er juillet 2014 permet de supprimer une motivation de ce phénomène, et, sur cet aspect, d'aligner les armements français sur leurs concurrents étrangers.

