



HAL
open science

La lutte contre la piraterie en mer par les entreprises privées de protection des navires

Sandrine Drapier

► **To cite this version:**

Sandrine Drapier. La lutte contre la piraterie en mer par les entreprises privées de protection des navires. Patrick Chaumette. ESPACES MARINS: SURVEILLANCE ET PRÉVENTION DES TRAFICS ILLICITES EN MER, GOMYLEX, pp.247-263, 2016, ESPACES MARINS: SURVEILLANCE ET PRÉVENTION DES TRAFICS ILLICITES EN MER, 978-84-15176-72-5. hal-01525273

HAL Id: hal-01525273

<https://hal.science/hal-01525273v1>

Submitted on 19 May 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



CHAPTER XIII

La lutte contre la piraterie en mer par les entreprises privées de protection des navires

Sandrine DRAPIER

Maître de conférences en droit privé et sciences criminelles
(H.D.R.)
Université du Maine - Thémis UM (EA 4333)

Abstract: *Romantic fiction giving way to contemporary realities, international organizations attempt - because of the additional costs in global trade - to eradicate maritime piracy. While ocean is in principle a peaceful space, the proliferation of floating arsenals raises international law issues and concerns about regionalization of the sea and risk assessment. The privatization of sovereign missions to protect ships at sea becomes a lucrative trade to which France did not want or has not been able to resist. An Act of 1 July 2014 enshrines the «private enterprises for protecting vessels» as commercial companies whose object is to protect vessels flying the French flag against external threats, as well as the crew and goods on board. No international regulations regulate the activities of private security companies at sea. Of all the questions raised by the national system, such as the role of captain in hazardous areas, the agreement of the countries peacefully crossed or the risks related to the presence of a stock of weapons on board, only the internationalist approach will be adopted here. Indeed, the presence of armed private guards on vessels requires to analyse their activities in relation to two main issues: first, the control operated in risky areas in view of the threats incurred or the presence of weapons on board and secondly, the conditions of arrest and detention of pirates on board in light of fundamental rights or local law applicable close to the area of intervention.*

SANDRINE DRAPIER

Résumé : *La fiction romanesque cédant le pas aux réalités contemporaines, les organisations internationales tentent – en raison des surcoûts occasionnés dans le commerce mondial – d'éradiquer la piraterie maritime. Si l'Océan constitue, en principe, un espace pacifique, la multiplication d'arsenaux flottants pose tout à la fois des questions de droit international, de territorialisation de la mer et d'évaluation des risques. La privatisation de missions régaliennes de protection des navires en mer devient un commerce lucratif auquel la France n'a pas voulu ou su résister. Une loi du 1^{er} juillet 2014 consacre les « entreprises privées de protection des navires » en tant que sociétés commerciales dont l'objet est de protéger en mer les navires battant pavillon français contre les menaces extérieures, ainsi que l'équipage et les biens à bord. Aucune réglementation internationale ne vient pourtant encadrer les activités des sociétés privées de sécurité en mer. Parmi l'ensemble des interrogations que soulève le dispositif national, comme par exemple le rôle du capitaine dans les zones à risques, l'accord des pays traversés à titre pacifique ou les risques liés à la présence d'un stock d'armes à bord, seule l'approche internationaliste sera retenue ici. En effet, la présence de gardes privés armés sur les navires suppose d'analyser leurs activités au regard de deux questions essentiellement : d'une part, le contrôle opéré dans les zones à risques en considération des menaces encourues ou de la présence d'armes à bord et d'autre part, les conditions d'appréhension et de retenue des pirates à bord au regard des droits fondamentaux ou du droit local proche de la zone d'intervention.*

La piraterie en mer a connu son apogée au dix-septième siècle pour inspirer de nombreux récits¹ exaltant voyages extraordinaires, chasses aux trésors et exotisme. Sa résurgence, depuis quelques années, constitue une entrave à la libre circulation en mer². Si l'Océan doit rester pacifique et partagé, les actes de piraterie menacent cet équilibre et pèsent économiquement sur le commerce mondial et la sécurité des approvisionnements³.

La piraterie représente un risque majeur sur certaines mers du globe avec un mode d'action très violent et des zones d'activités très étendues. Pour faire face à ce risque, la France, soucieuse de maintenir l'attractivité de ses pavillons, a instauré primitivement un dispositif permettant d'embarquer à bord des navires vulnérables - thoniers au large des Seychelles ou câbliers notamment - des équipes de protection embarquées⁴. Ces équipes de la marine nationale, composées généralement d'une dizaine de militaires, protègent les navires arborant pavillon français sur certaines mers du globe⁵ sous trois conditions. Il est nécessaire que des ressortissants français soient présents à bord, que le propriétaire du navire soit de nationalité française et que la cargaison ou l'activité exercée ait un caractère stratégique pour la France⁶.

D'autres Etats européens, comme le Royaume-Uni, l'Allemagne ou l'Italie, ont préféré d'emblée autoriser la présence de gardes armés, « dits privés », pour les activités de sécurisation à bord des navires battant leur pavillon⁷ au moyen, si nécessaire, d'escortes armées⁸. Une série de contraintes⁹ a obligé les pouvoirs publics français

1) V. notamment les romans d'aventures de R.-L. Stevenson ou H. de Monfreid.

2) Parmi les ouvrages consacrés à la piraterie, v. spéc. O. D'AUZON, *Piraterie maritime : l'Afrique à l'abordage !*, Panazol, Lavauzelle, 2014. – Entretiens de Royan, recherches et études sociétales appliquées à la justice et à l'économie, *La piraterie maritime*, Larcier, 2011. – Ch. HOURY et J. LUTHAUD, *La piraterie maritime au regard du droit international : incertitudes et évolutions contemporaines*, L'Harmattan, 2014. – P. ROYER, *Géopolitique des mers et des océans. Qui tient la mer tient le monde*, PUF, 2012.

3) En ce sens, v. le rapport de la Banque mondiale sur *Les pirates en Somalie*, 11 avril 2013 : la piraterie coûte à l'économie mondiale, en raison des surcoûts occasionnés, 18 milliards de dollars par an (www.banquemondiale.org). - Rapport du Sénat n° 499 par J.-Cl. PEYRONNET et F. TRUCY sur l'application de la loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer, le 11 avril 2012, spéc. p. 8 et 47.

4) Ces navires sont encore aujourd'hui protégés par des forces de la marine nationale.

5) Objectif du projet de loi n° 1674 de F. CUVILLIER relatif aux activités privées de protection des navires, déposé le 3 janvier 2014.

6) V. le rapport du Sénat n° 499, préc. spéc. p. 50.

7) La palette de services offerte par les « entreprises militaires et de sécurité privée » couvre tout le spectre des activités autrefois réservées aux armées, y compris le domaine du combat : les sociétés proposant ces services offrent des prestations variées, allant du conseil aux escortes armées, en passant par la négociation pour la libération d'otages retenus à bord. Sur le théâtre de guerre afghan, près de soixante pour cent des personnels envoyés par les Etats-Unis faisaient partie d'entreprises privées de sécurité ou défense. - V. à propos du Royaume-Uni, depuis 2011, le rapport du Sénat n° 499, préc., spéc. p. 51.

8) Rapport du 30 juin 2010 de l'Institut des Hautes Etudes de la Défense nationale sur « Les « Entreprises

à réviser leur modèle primitif pour le faire converger vers ces pratiques retenues par d'autres pays européens.

Outre le règlement préalable de questions primordiales¹⁰ de souveraineté et de privatisation de missions régaliennes¹¹, admettre ainsi la présence de gardes armés privés, à bord de navires, suppose que soit garantie la maîtrise absolue de la chose confiée par l'Etat français. Les hésitations sur l'appellation des sociétés privées de sécurité, parmi la floraison d'acronymes, démontrent au départ l'absence d'une définition organique ou matérielle de ces entreprises¹². Loin d'être subsidiaire, ce débat sémantique sur la dénomination des sociétés privées, auxquelles sont déléguées des prérogatives de puissance publique, doit marquer la différence entre entreprenariat de défense maritime et mercenariat¹³.

Si le mercenariat fait l'objet d'un traitement pénal, c'est en tant qu'activité menée par un « soldat privé », étranger aux parties en conflit, spécialement recruté dans le pays théâtre des opérations de guerre ou à l'étranger, en prenant directement part aux hostilités et en retirant un avantage personnel¹⁴. Les activités menées par des gardes privés armés doivent s'en distinguer. A bord des navires en circulation dans les zones à risques, les gardes ne doivent nullement être recrutés à l'étranger, ni prendre part à un acte concerté de violence visant à renverser les institutions ou porter atteinte à l'intégrité territoriale d'un Etat.

Militaires et de Sécurité Privée » : outil indispensable ou abandon par l'Etat de ses prérogatives de souveraineté ? », spéc. p. 5.

9) Comme le redéploiement des militaires sur d'autres priorités stratégiques, les réductions budgétaires, la concurrence sur les activités de protection : v. le rapport du Sénat n° 499, préc. spéc. p. 50 et 51.

10) Sur cette vision, v. la position initiale des Armateurs de France expliquée par A.-S. AVE, extrait de *Pirates en Somalie*, J. GUISEL et V. MAHLER (2012), Grasset, p. 256.

11) La détermination des principes fondamentaux de l'organisation générale de la défense nationale relève de la seule compétence de la loi et selon l'art. 12 de la Déclaration des Droits de l'Homme, la nature de la force chargée de défendre les droits de l'Homme et du citoyen est publique.

12) Par ex. SPIM (sociétés privées d'intérêt militaire) ou SPIDS (sociétés privées d'intérêt de défense et de sécurité) ou EMSP (entreprise militaire et de sécurité privée). C'est cette dernière acception qu'a retenu le document de Montreux, élaboré par le CICR et la Suisse, *sur les obligations juridiques pertinentes et les bonnes pratiques pour les Etats en ce qui concerne les opérations des entreprises militaires et de sécurité privées opérant pendant les conflits armés*. – Rappr. le rapport de la « Commission de Venise » sur les EMSP et l'érosion du monopole étatique du recours à la force, adopté par le Conseil de l'Europe en juin 2009.

13) En ce sens, le rapport du 30 juin 2010 de l'Institut des Hautes Etudes de la Défense nationale sur « *Les « Entreprises Militaires et de Sécurité Privée* » : outil indispensable ou abandon par l'Etat de ses prérogatives de souveraineté ? », spéc. p. 8. – Ces entreprises, appelées SMP, sont des « organismes civils privés impliqués dans le cadre d'opérations militaires dans la fourniture d'aide, de conseil et d'appui militaire et offrant des prestations traditionnellement assurées par des forces armées » : le livre Banc sur *la défense et la sécurité nationale* (2008), tome I, Glossaire, p. 329.

14) V. l'art. L. 436-1, L. 436-2 et L. 436-3 C. pén. – Cela n'est pas sans rappeler aussi l'époque des corsaires et la guerre de course abolie en 1856.

Aucune réglementation internationale ne venant directement encadrer l'activité de ces sociétés privées¹⁵, on se contentera des textes référents sur la lutte contre les attaques violentes en mer, essentiellement la Convention de Montego Bay sur la piraterie. D'après l'article 107, « seuls les navires de guerre ou aéronefs militaires, ou les autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet peuvent effectuer une saisie pour cause de piraterie ».

Faudrait-il en déduire que la lutte contre la piraterie au moyen de sociétés privées se limite exclusivement à des activités de protection qui ne doivent jamais aboutir à l'appréhension de présumés pirates, ni à la saisie d'embarcations pirates ? L'essor actuel des activités d'embarquement de gardes armés privés, développées dans d'autres Etats, pose des questions de délimitation de leur mandat civil, d'évaluation des risques et de responsabilité.

La position française a elle-même évolué depuis 2011¹⁶, essayant de concilier les règles directrices du droit maritime, humanitaire et européen sur la délégation de services publics. L'originalité française consiste à mettre en place un système d'encadrement et de contrôle par l'Etat des entreprises de services de sécurité et de défense en mer, là où le modèle anglo-saxon privilégie essentiellement l'autorégulation. L'appellation officielle des sociétés de sécurité privée, dénommées « entreprises privées de protection des navires »¹⁷, tend à se démarquer de toute référence « militaire ». Ce sont des sociétés commerciales qui proposent des prestations d'aide, de conseil et de soutien aux navires battant pavillon français dans des zones à risques. Ce choix des mots a eu finalement raison d'un certain nombre de questions ou d'objections. Il s'inscrit dans un effort de clarification et d'encadrement des activités autorisées ; leur périmètre d'action devant rester à la

15) V. sur cette question le rapport d'information du 14 février 2012, n° 4350, *sur les sociétés militaires privées*, de Ch. MENARD et J.-Cl. VIOLLET.

16) V. la recommandation du 11 mars 2010 de la Commission européenne, relative aux mesures d'autoprotection et de prévention des actes de piraterie, selon laquelle « la compagnie est libre de faire appel à des agents de sécurité privés supplémentaires, mais le recours à des gardes armés n'est pas recommandé ».

17) V. la différenciation opérée dans le rapport d'information n° 4350 *sur les sociétés militaires privées*, de Ch. MENARD et J.-Cl. VIOLLET, du 14 février 2012. Par comparaison, le langage courant réserve le terme de « sociétés de sécurité privée » aux entreprises qui assurent sur le territoire national des prestations de gardiennage, de convoyage de fonds ou encore d'escorte de personnalités. Le terme de « sociétés militaires privées » est la traduction de la notion anglo-saxonne de « *private military companies* ». Ces entreprises assurent en France des activités variées comme le conseil en sécurité internationale, la sécurisation d'investissements à l'étranger, le soutien de bases militaires ou des services de logistique. Ces missions sont néanmoins moins étendues que celles proposées par les sociétés anglo-saxonnes, lesquelles sont autorisées à intervenir en appont des forces armées, empiétant au besoin sur le domaine régalién de l'Etat.

périphérie de ce qui constitue le cœur du pouvoir régalien.

La notion d'activités privées de protection des navires méritait par suite d'être strictement délimitée dans le cadre de la loi. C'est chose faite avec la loi du 1^{er} juillet 2014, *relative aux activités privées de protection des navires*¹⁸. Malheureusement, beaucoup d'interrogations demeurent sur la nature des menaces, le degré de contrôle et de maîtrise de ses arsenaux flottants ; ce qui laisse l'impression d'un cadre juridique inachevé (I). Il est aussi nécessaire de vérifier la régularité des actions autorisées au regard du droit local des zones d'intervention et, surtout, des règles internationales ratifiées par la France (II).

I. Un cadre juridique inachevé

Pour fixer les conditions d'exercice des activités de protection à bord des navires arborant pavillon français, s'appuyer sur le *corpus* réglementaire existant en matière de sécurité privée était une solution envisageable¹⁹. Le choix d'une législation spéciale a paru cependant indispensable pour répondre à cette forme particulière de violence armée que constitue la piraterie. D'emblée, une des spécificités de ces équipes embarquées à bord des navires, dont il faut tenir compte, c'est d'intervenir à l'étranger dans des zones conflictuelles à risques imminents.

Après avoir précisé la définition organique et matérielle des activités couvertes par la loi française (A), l'enjeu reste essentiellement pour l'Etat la maîtrise de ces activités de défense privée, surtout à l'étranger ... sans sous-estimer les retombées commerciales attendues (B).

A. Limites et interrogations quant à la définition des activités de protection

Aux termes de l'article L. 5441-1 du Code des transports²⁰, l'activité des sociétés privées de protection consiste, à la demande d'un armateur, à « protéger, contre les menaces extérieures, des navires battant pavillon français », ainsi que l'équipage²¹,

18) Loi n° 2014-742 du 1^{er} juillet 2014, *relative aux activités privées de protection des navires* : JO n°0151 du 2 juillet 2014, p. 10890.

19) Sur le plan réglementaire, la détention et la conservation d'armes sur un navire auraient pu être aménagées dans le cadre du décret encadrant l'activité des convoyeurs de fonds, complété peut-être par une liste précise d'armes autorisées lors de ces transports en mer.

20) La nature des activités autorisées, précisée dans l'article 1^{er} de la loi du 1^{er} juillet 2014 est intégrée dans un nouveau titre (IV) du livre IV de la cinquième partie du Code des transports.

21) Le marin, comme tout salarié, dispose d'un droit de retrait en cas d'exposition à un danger imminent. Ce droit de retrait s'exerce en tenant compte des impératifs de sécurité à bord et il peut être

les passagers ou les biens qui se trouvent à leur bord²².

A partir de cette définition, deux précisions sont apportées.

La première porte sur la manière dont les sociétés de protection entendent exercer leurs activités. Deux hypothèses sont exclues de leur champ d'intervention. Ces sociétés ne peuvent être rattachées d'une façon ou d'une autre à l'Etat, soit parce que leurs activités sont exercées par des agents de l'Etat²³, soit parce que des agents privés agissent pour le compte de l'Etat. Elles ne peuvent non plus mettre en place des escortes armées autour des navires à protéger²⁴.

La seconde information donnée par le législateur vise le type de navires non éligibles à ce système de protection. La liste fixée est susceptible d'évoluer, ainsi que les conditions pour obtenir une éventuelle dérogation²⁵. Les navires référencés comme étant exclus du dispositif sont les transporteurs de passagers : les navires de plaisance, y compris à utilisation commerciale, et les navires de passagers sauf ceux dont la longueur est supérieure ou égale à 24 mètres sous réserve qu'ils ne transportent aucune personne à bord, hormis l'équipage professionnel²⁶.

Pour résumer, seuls les navires transportant des marchandises sont autorisés à faire appel à ces sociétés privées, sans précaution ou précision fonction des risques présentés par les marchandises à bord. Il en résulte que des gardes privés armés peuvent opérer à bord de navires transportant des matières classées dangereuses, quel que soit le risque auquel se trouveraient exposés l'environnement, l'équipage ou la population locale.

Qui plus est, la loi du 1^{er} juillet 2014 n'a réglé aucune question de responsabilité en cas d'incidents faisant suite à l'action de ces sociétés de protection à bord.

La seule exigence posée est la souscription d'une assurance rendue obligatoire.

suspendu par le capitaine si nécessaire pour garantir la sécurité immédiate du navire et des personnes à bord ou pour porter secours à des personnes ou navires en détresse : v. art. 3 du décret n° 2016-303 du 17 mars 2016, JORF n° 0065.

22) Art. L. 5441-1 C. transp.

23) Cas par exemple de détachement de forces de protection nationale ou de délégation de forces de la marine nationale.

24) V. le 2^e al. de l'art. 5441-1 C. transp. indiquant que les activités de protection ne peuvent être exercées qu'à bord des navires qu'elles ont pour finalité de protéger.

25) V. art. 13 de la loi n° 2014-742 du 1^{er} juillet 2014, *relative aux activités privées de protection des navires*, devenu art. L. 5442-1 al. 3 C. transp.

26) Annexe du décret n° 2014-1418 du 28 novembre 2014 *pris pour l'application de l'article L 5442-1 du code des transports*.

SANDRINE DRAPIER

Mais l'étendue des risques couverts reste librement négociable et variable au gré des risques réellement encourus dans les zones d'intervention ou de la dangerosité des marchandises transportées²⁷. En raison de la nature périlleuse de ces activités, les sinistres encourus sont-ils seulement assurables et réparables ? Il sera parfois difficile, voire impossible, de trouver une telle couverture proposée par une compagnie d'assurance en France.

Pour ne rien arranger, le législateur est resté assez elliptique sur la nature des menaces à même de justifier le recours à une société privée de sécurité. Si la piraterie en mer est parfaitement définie par les conventions maritimes internationales²⁸, les autres « menaces extérieures », auxquelles pourraient faire face les gardes armés à bord, laissent planer une impression de flou extrême. Jaillissent plusieurs interrogations, et non des moindres : ces menaces comprennent-elles les conflits régionaux où se situent des lignes maritimes fréquentées ? Englobent-elles les risques terroristes ou insurrectionnels²⁹ ? Ou bien visent-elles les risques naturels ou climatiques qui traversent certaines régions du globe, entraînant sur leur passage des risques humanitaires ? Si la souplesse laissée dans la définition des menaces couvertes peut être comprise comme un signe d'adaptabilité au contexte international, elle peut aussi contribuer à ajouter des tensions politiques et diplomatiques par la présence d'arsenaux flottants dans des zones déjà en conflit.

Pour l'instant, la seule précision concernant les menaces encourues résulte indirectement de la délimitation du périmètre géographique d'intervention par arrêté du Premier ministre³⁰ ... toujours au-delà des mers territoriales et dans des zones connues comme repères de pirates. Cela suffira-t-il à limiter les risques politiques liés à l'exercice d'activités de sécurité privée à l'étranger ?

B. Un contrôle extra territorial peu probable

Du point de vue des symboles, il paraît indispensable d'éviter tout risque de confusion avec les missions exercées par les forces publiques et d'assurer la nécessaire transparence de l'activité de protection à titre privé. Pour ce faire, l'équipe de protection embarquée doit porter des tenues vestimentaires différentes de celles des forces

27) V. l'art. L. 612-5 C. sécurité intérieure sur l'exigence d'une assurance mise à la charge des entreprises privées de protection des navires.

28) La piraterie est définie comme les actes de violence contre des personnes ou des biens exercés illégalement en haute mer ou dans une zone ne relevant d'aucune juridiction par ou sur des navires privés : v. art. 6 de la Convention sur la Haute mer de 1958 et art. 92 de la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer.

29) Comme envisagés au cours de la discussion dudit projet de loi.

30) Objet de l'arrêté du 28 novembre 2014 *fixant les zones dans lesquelles les entreprises privées de protection des navires peuvent exercer leur activité* : JO 30 novembre 2014, p. 19999.

publiques, telles la marine nationale, la gendarmerie, les forces spéciales ou les douanes³¹.

Sur le territoire national, une autorisation administrative doit être sollicitée par les sociétés de protection privée comme par leurs agents³². Cette précaution d'usage permet de conserver la maîtrise sur le territoire national des prérogatives de puissance publique que représente la défense des intérêts de ressortissants français en mer, y compris lors d'activités de protection externalisées. Ce régime de contrôle administratif, mis en place par l'Etat, repose sur trois acteurs du secteur : l'administration des douanes et celle des affaires maritimes pour les contrôles réalisés à bord des navires battant pavillon français³³, ainsi que le Conseil national des activités privées de sécurité chargé, si nécessaire, de suspendre ou retirer les agréments³⁴. Parallèlement à ce contrôle dans les ports français, les sociétés commerciales doivent répondre à un référentiel de normes³⁵ pour obtenir leur certification après vérification par ledit conseil³⁶. Ce dernier est d'ailleurs chargé de délivrer la carte professionnelle aux agents employés et envoyés à bord des navires³⁷, ainsi que, le cas échéant, du retrait ou du non renouvellement à échéance de ces attributs³⁸.

Là où le contrôle s'avère plus périlleux à opérer, c'est sur le théâtre d'actions, *a fortiori* dans des zones à risques. Les infractions sont censées être relevées par les commandants, et leurs seconds, des navires de l'Etat, les commandants des aéronefs affectés à la surveillance maritime, ainsi que, dans certaines circonstances, les administrateurs des affaires maritimes, les officiers de la marine nationale ou les commissaires des armées embarqués à bord des bâtiments de la marine nationale³⁹.

31) Art. L. 5442-3 C. transp.

32) Cette autorisation est délivrée par le préfet du département où se trouve le siège de l'entreprise par application de l'art. R. 5442-2 C. transp. issu du décret n° 2014-1416 du 28 novembre 2014 *relatif aux modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires* (JO 30 novembre 2014, p. 20003).

33) Art. L. 616-4-I C. sécurité intérieure.

34) V. not. l'art. L. 611-1, L. 611-2 C. sécurité intérieure.

35) Dont la liste est fixée par le décret n° 2014-1417 du 28 novembre 2014 *relatif aux normes et référentiels admis en application de l'article L. 616-1 du code de la sécurité intérieure*.

36) Issu de la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983, le CNAPS est un établissement public administratif créé par le décret n° 2011-1919 du 22 décembre 2011.

37) Conditions de délivrance et de retrait de la carte professionnelle : art. R. 616-6 et s. et art. R. 612-4 et s. C. sécurité intérieure, issus du décret n° 2014-1415 du 28 novembre 2014 *relatif aux conditions d'exercice de l'activité privée de protection des navires* (JO 30 novembre 2014, p. 19999).

38) Pour l'autorisation accordée à l'EPPN, v. art. L. 611-1 et s. C. sécurité intérieure. – Pour la carte professionnelle des agents, v. les conditions posées aux art. L. 616-2 et s. C. sécurité intérieure.

39) Sur la constatation des infractions à bord des navires : art. L. 616-4 C. sécurité intérieure : I.- « outre les agents mentionnés à l'article L. 611-2, les administrateurs et officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les commandants, commandants en second ou officiers de bâtiments de l'Etat et les commandants des aéronefs de l'Etat affectés à la surveillance maritime, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité

Que l'action des sociétés commerciales soit ainsi placée sous la responsabilité d'un commandement militaire, pour constater les chefs d'infractions envisagés, semble naturelle mais peut poser des difficultés sur le terrain⁴⁰. En dépit de la multiplicité des contrôles théoriquement possibles, ils paraissent assez improbables, puisque les zones définies pour les activités d'intervention en mer ne coïncideront pas toujours avec les zones d'engagement des forces militaires françaises.

Au final, le seul garant de la régularité des actions accomplies en mer demeure le commandant de bord, responsable en toute circonstance du maintien de l'ordre, de la sûreté et de la sécurité du navire, des personnes et de la cargaison embarquées⁴¹. Les agents de sécurité, comme toutes les autres personnes à bord, restent placés sous sa seule autorité. Particulièrement, en cas d'incidents ayant entraîné l'usage de la force, il lui revient de rédiger un rapport de mer, auquel il annexe le rapport du chef des agents à bord ; le tout devant être remis dans les meilleurs délais au Procureur de la République⁴².

Mais sur le terrain procédural, faute d'officiers de police judiciaire à bord, quelle autorité s'assurera et vérifiera que des agissements en dehors du cadre strict des lois seront toujours dénoncés, surtout dans l'hypothèse où les rapporteurs auront eux-mêmes été réellement exposés à des menaces sérieuses en mer ? La réalité du théâtre des opérations et les circonstances de mer suffiront-elles à justifier d'éventuelles violations aux dispositions de la Convention européenne des droits de l'Homme ?

II. Une adaptation contrastée au droit international

L'action des gardes armés à bord doit être menée dans le respect des droits fondamentaux, largement promus par l'Europe à travers le monde. La procédure d'interpellation des présumés pirates, ainsi que la localisation des opérations de protection deviennent essentielles⁴³, dans et hors zones maritime d'intervention (A).

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, le contrôle des personnes exerçant l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1. 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 commandants des bâtiments de l'Etat peuvent ordonner le déroutement du navire vers une position ou un port appropriés ».

40) Cons. art L. 617-12-1 et L. 617-12-2 du C. sécurité intérieure.

41) A savoir le capitaine du navire concerné selon les art. L. 5542-9 et L. 5531-1 C. transp.

42) Art. L. 616 C. sécurité intérieure.

43) Par GPS ou AIS cybersécurité notamment, même s'il existe toujours un risque de manipulation de ces données.

Le sort du pirate contemporain dépend en grande partie des conditions de constatation de l'infraction de piraterie, rendue quasiment impossible par les seules sociétés de sécurité privée à bord (B).

A. La poursuite des pirates dans et hors zone maritime d'intervention

En vertu de la définition des actes de piraterie posée par l'article 105 de la Convention de Montego Bay⁴⁴, « tout Etat peut, en haute mer, saisir un navire pirate ou capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord »⁴⁵. Les zones, à l'intérieur desquelles les activités de protection pourront être menées, sont nécessairement au-delà de la mer territoriale d'un Etat. Cet article 105 autorise tout navire de guerre ou aéronef militaire à arraisonner un navire suspect et à lutter contre les actes de piraterie en haute mer, sans autorisation de l'Etat du pavillon arboré par le navire suspect.

Ce dispositif prévoit aussi pour les Etats qui ne disposeraient pas de marine militaire la possibilité de confier aux navires d'Etat affectés à un service public une autorisation de réaliser des saisies pour cause de piraterie. Mais, dans cette hypothèse d'absence de marine nationale, la délégation des compétences à des sociétés privées de sécurité laisse les Etats responsables des éventuels actes illicites commis. En conséquence, partant du constat simple que la France compte parmi les principales puissances maritimes armées, il est peu de dire que cette loi française du 1^{er} juillet 2014, *relative aux activités privées de protection des navires*⁴⁶ s'éloigne des exigences posées par *Montego Bay*.

Plus généralement se pose la question du rôle des entreprises de protection dans les poursuites et arrestations éventuellement opérées. Une chose est claire selon *Montego Bay* : si les pirates traqués quittent la haute mer pour gagner des eaux territoriales, leur poursuite doit s'arrêter là. Leur capture n'est possible que par l'Etat riverain. En effet, seul l'Etat maître des eaux territoriales peut décider, ou non, de donner son consentement à l'intervention d'une puissance étrangère dans sa zone de souveraineté et, dans les meilleurs des cas, procéder au jugement des personnes ainsi interpellées. L'Etat côtier, qui exerce sa pleine souveraineté, est donc fondé à interdire que des hommes armés transitent dans ses eaux territoriales⁴⁷. Confronté à cette réalité contemporaine que constitue le délitement complet, voire la disparition de l'appareil d'Etat dans certaines zones maritimes, ce principe tiré de la souveraineté

44) Article 105 de la Convention de Montego Bay de 1982 sur le droit de la mer.

45) Repris par l'art. 224-6-1 C. pén.

46) Loi n° 2014-742 du 1^{er} juillet 2014, *relative aux activités privées de protection des navires* : JO n°0151 du 2 juillet 2014, p. 10890.

47) Par ex., 5 ans de prison pour l'équipage d'un navire américain anti-pirate entré dans les eaux territoriales indiennes : v. The Hindu, 11/01/2016, <http://www.thehindu.com/>

des Etats dans l'ordre international crée un effet d'aubaine pour les pirates.

Dans cette situation, seuls des accords bilatéraux ou multilatéraux peuvent autoriser les agents privés de sécurité à traverser des mers territoriales armés. Si certains de ces accords existent déjà⁴⁸ - conclus sous l'égide de l'ONU⁴⁹ ou de l'Union européenne⁵⁰ - tous les Etats dont les eaux territoriales se trouvent proches de zones d'actions des pirates n'en ont pas nécessairement conclus. Dans ces conditions, les autorités judiciaires françaises ne manqueront pas d'exiger la preuve de l'autorisation de l'Etat riverain⁵¹ pour toute arrestation de personnes soupçonnées de piraterie et ramenées sur le sol français⁵².

En effet, pour être effectivement jugés, si nécessaire⁵³ en France, les pirates présumés - tout d'abord retenus et privés de liberté à bord du navire capteur - doivent encore être transférés sur le territoire français. Autrement dit, en l'absence des auteurs présumés de piraterie sur le sol français⁵⁴, la compétence des juridictions françaises n'est pas universelle ; de sorte que l'accord de l'Etat du pavillon⁵⁵ arboré par le navire suspect - quand il en a un⁵⁶ - reste indispensable pour assurer la régularité de

48) En dehors du consentement de l'Etat riverain, les résolutions du Conseil de sécurité en matière de lutte contre la piraterie (2008), impulsées notamment par les attaques contre les convois maritimes du Programme alimentaire mondial à destination de la Somalie, constituaient déjà une base juridique justifiant l'intervention des Etats capteurs dans les eaux territoriales d'Etats n'ayant pas la capacité de mettre en œuvre leurs compétences de police et de répression des actes de piraterie. V. le 5^e objectif proclamé par le secr. gén. de l'OMI : assister les Etats côtiers à développer leur système judiciaire de manière à ce que des sanctions pénales puissent être prononcées localement (discours du 3 février 2011 de EFTHIMIOS. E. MITROPOULOS, *Piracy : orchestrating the response. Launch of World maritime Day theme for 2011*).

49) Par ex. la Résolution 1846 accordant aux Etats coopérant avec les autorités somaliennes la capacité d'agir dans les eaux territoriales somaliennes pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer ; la Résolution 1851 étendant les autorisations accordées par la résolution 1846 ; la Résolution 2077 prolongeant les précédentes.

50) Par ex., l'opération EUNAVFOR Atalante (www.eunavfor.eu), EUCAP Nestor (mission civile de renforcement des capacités maritimes et judiciaires des Etats de la Corne de l'Afrique) par Council décision 2013/660/CFSP of 15 November 2013, ou le programme MASE (Maritime Security).

51) V. not. les résolutions onusiennes et européennes qui autorisent des opérations militaires dans certaines zones avec l'accord des Etats côtiers.

52) La répression se fait sur la base de l'infraction de détournement d'aéronef ou de navire selon l'art. 224-6 à 7 C. pén. ; sur les infractions d'enlèvement et de séquestration visées aux art. 224-1 et s. et celle de participation à une association de malfaiteurs définie aux art. 450-1 et s. du Code pénal. V. Cass. crim., 17 février 2010 (Carré d'As) : DMF 2011, p. 569, obs. P. BONASSIES.

53) V. la décision attendue après l'entrée en vigueur de la loi du 5 janvier 2011, v. Cass.crim. 11 mai 2011 : p n° 09-87.606. – V. Cour d'assises des mineurs de Paris (Carré d'As), 30 novembre 2011 (inédit) : un des présumés pirates somaliens a été acquitté et les cinq autres personnes jugées ont été condamnées de quatre à huit années de prison.

54) Volontairement ou avec l'autorisation de l'Etat où ils sont arrêtés. Art. L. 113-12 C. pén.

55) CEDH 26 juin 1992 § 91 : *Drodz et Janouzek c/ France et Espagne*.

56) Rappr. concernant la lutte contre le trafic de stupéfiants : Cass. crim. 8 août 2007 : Bull. crim. 2007 n°

l'action pénale.

C'est bien là toute la faiblesse du dispositif de lutte contre la piraterie en mer. Certes, les zones d'opérations concernées par les activités de protection privées à bord sont nécessairement en dehors des mers territoriales ; mais les pirates le savent aussi, agissant à proximité de zones territoriales où ils pourront se réfugier. Fin 2014, les zones maritimes d'intervention des sociétés privées de sécurité sont au nombre de deux : d'un côté, en Afrique de l'Ouest⁵⁷ et de l'autre, dans l'Océan Indien et la Mer Rouge⁵⁸. Néanmoins, si le spectre de couverture des menaces encourues à bord des navires s'élargit au point d'englober les actes à mains armées à des fins non lucratives mais terroristes, la détermination, par arrêté, des zones à risques relèvera soit de l'impossible, soit de l'art divinatoire. En effet, ce type d'actions a vocation, par principe même, à frapper là où elles ne sont pas attendues...

B. L'impossible constatation de l'infraction de piraterie en mer

Il est communément admis que « protéger » consiste à prendre la défense de quelqu'un, ou de quelque chose, et à prêter son secours⁵⁹. C'est implicitement admettre que cette action ne peut se concevoir, dans bien des cas, sans usage de la force. Par principe, cette violence reste l'apanage exclusif de l'Etat souverain, détenteur du monopole du pouvoir de coercition.

La présence d'armes à bord crée naturellement une situation de tension entre les différentes autorités à bord, sans même évoquer les conditions de stockage des armes et munitions embarquées⁶⁰. Ces modalités sont arrêtées par le capitaine du

190 (arraisonnement en haute mer par les autorités françaises d'un voilier immatriculé à Gibraltar, avec autorisation des autorités britanniques). – Cass. crim. 29 avril 2009 : D. 2010, ét. 187, note G. POISSONNIER.

57) En 2014, 104 attaques ont été recensées dans le Golf de Guinée ; les côtes du Nigéria concentrant 60 % des attaques mais les menaces se dispersent d'est en ouest en s'éloignant des côtes. Les zones portuaires comme Lagos, Abidjan ou Lomé sont très vulnérables. En 2014, 245 attaques se sont produites en Asie du Sud-Est et sous-continent indien, not. dans le détroit de Singapour et en mer de Chine du Sud. Les ports indonésiens sont les plus risqués de nuit : v. pour des informations actualisées, www.diplomatie.gouv.fr.

58) Autour du Golfe d'Aden particulièrement. Pour plus de précisions, cons. l'arrêté du 28 novembre 2014 *fixant les zones dans lesquelles les entreprises privées de protection des navires peuvent exercer leur activité* : JO 30 novembre 2014, p. 19999.

59) Le Nouveau petit LITRE, V. « Protéger ».

60) Les modalités d'acquisition, de transfert, d'embarquement, de détention, d'usage, de stockage à bord, ainsi que leur nombre et leur genre, doivent être précisément définis. C'est l'objet de deux décrets pris fin 2014 : l'un porte sur les conditions d'armement des agents, ainsi que de transport et stockage des armes et munitions (décret n° 2014-1416 du 28 novembre 2014 *relatif aux modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires*) ; l'autre fixe le nombre d'armes autorisées à bord, ainsi que les conditions d'information des autorités étatiques lors de l'embarquement et débarquement d'équipe de protection

navire sur proposition du chef de l'équipe de protection à bord⁶¹ une fois le navire arrivé sur zone. En cas d'analyse divergente, et plus encore en cas de désaccord sur l'appréciation de la dangerosité de la situation, il revient théoriquement au capitaine du navire d'avoir le dernier mot...

L'usage des armes à bord dépend étroitement de l'intensité et de l'imminence des menaces encourues. Il suppose une situation de légitime défense⁶², à laquelle sont exposés les agents de protection au sens des articles L. 122-5 et 122-6 du Code pénal. Cette circonstance, telle qu'elle est définie dans le Code pénal français, correspond à un acte de défense, autre qu'un homicide volontaire, pour interrompre l'exécution d'un crime ou d'un délit contre un bien, lorsque cet acte est strictement nécessaire au but poursuivi et les moyens employés proportionnés à la gravité de l'infraction. Au soutien de ce mode exonératoire de la responsabilité pénale, il existe deux présomptions légitimant ce moyen de défense : l'une pour « repousser, de nuit, l'entrée par effraction, violence ou ruse dans un lieu habité » ; l'autre « pour se défendre contre les auteurs de vols ou pillages exécutés avec violence ».

La mise en œuvre des conditions de légitime défense par les agents privés de sécurité pose néanmoins deux séries de problèmes, l'un théorique, l'autre pratique. Théoriquement, l'existence même de la légitime défense peut être discutée en tant que cause exonératoire de responsabilité, surtout lorsque l'agent est attiré devant un tribunal étranger, car les conditions de légitime défense ne sont pas universellement reconnues. Pratiquement, l'état de légitime défense suppose que les agents de protection soient sous l'assaut des assaillants, montés à bord et exerçant physiquement une menace contre eux, les biens ou personnes à bord, ou contre le navire, avant de pouvoir agir. Qu'en est-il alors de tirs de sommation effectués par un garde privé bien avant à l'assaut, lesquels peuvent malencontreusement avoir blessé un potentiel futur assaillant ?

Globalement, c'est la question de l'appréhension même des auteurs de violence en mer qui suscite le plus de circonspection. Les entreprises privées de protection des navires sont normalement exclues du processus. En se référant à la loi du 5 janvier 2011 qui réintègre le chef de piraterie dans le Code pénal, les pouvoirs de police sont exclusivement confiés aux « commandants des bâtiments de l'Etat, officiers de la marine nationale embarqués sur ces bâtiments et commandants des aéronefs de l'Etat, chargés de la surveillance en mer ». Seuls ces militaires procèdent en mer à

(spéc. art. D. 5442-1-1 et D. 5442-1-2 du décret n° 2014-1419 du 28 novembre 2014 pris pour l'application des dispositions du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports et relatif aux modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires).

61) Art. R. 5442-1 C. transp. et art. R 315-13 à R 315-18 C. sécurité intérieure.

62) Les conditions de légitime défense édictées par l'art. L. 4123-12 du Code de la Défense semblent réservées aux seuls militaires dans les zones de défense hautement sensibles.

la constatation des infractions de piraterie, à la recherche et à la capture de leurs auteurs ou complices. Autrement dit, tout individu interpellé et amené à bord du navire de guerre, ou assimilé, ne peut l'être que par les commandants des bâtiments de l'Etat⁶³.

Aucune rétention de pirate à bord ne paraît envisageable si des officiers publics, mentionnés à l'article L 1521-2 du Code de la défense, n'y procèdent pas. En conséquence, nulle interpellation, retenue ou mesure de contrainte n'étant autorisée, peu d'options s'offrent aux gardes armés privés : soit laisser s'enfuir les assaillants, ce qui apparaîtra, dans bien des cas, contraire à la raison ; soit invoquer la légitime défense, imposant alors une démonstration bien souvent périlleuse.

En l'état actuel, la seule véritable alternative - bien que très contestable - serait de suivre l'interprétation *lato sensu* que font les Etats-Unis d'Amérique de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime⁶⁴, dont l'objet est, en principe, de couvrir les détournements de navires n'entrant pas dans le champ de la Convention de Montego Bay⁶⁵.

Cette lecture extensive – qui se joue des qualifications pénales du droit interne - présente l'avantage de ne pas limiter la zone couverte à la haute mer⁶⁶ et d'obliger les Etats, soit à juger les auteurs des faits illicites, soit à les extradier. Y inclure les actions de lutte contre la piraterie permettrait au capitaine d'un navire d'un Etat partie de remettre aux autorités de tout autre Etat partie, à proximité de sa zone de navigation, toute personne dont il a de sérieuses raisons de croire qu'elle a commis l'une des infractions visées par ladite convention⁶⁷. Suivant cette logique, l'Etat du pavillon arboré par le navire capteur doit uniquement veiller à ce que le capitaine notifie aux autorités de cet Etat les raisons qui motivent sa décision, ainsi que les éléments de preuve en sa possession sur l'infraction présumée⁶⁸. Cette notification est elle-même accomplie, si possible, avant d'entrer en mer territoriale de l'Etat

63) V. la liste des agents mentionnés à l'art. 4 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'Etat en mer, devenu art. L. 1521-2 C. défense. – Décret n° 2011-1213 du 29 septembre 2011 pris pour l'application de la loi du 5 janvier 2011 : JO 01 octobre 2011, lequel fixe les conditions d'habilitation desdits agents.

64) Convention de 1988 (SUA) pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, et son Protocole de 2005.

65) En particulier celles commises pour des raisons terroristes.

66) Cela englobe l'action en mer territoriale mais aussi l'action au sol.

67) Art. 8 1 de la Convention de 1988 (SUA) pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, et son Protocole de 2005. L'art. 3 précise que commet une infraction pénale toute personne qui, « illicitement et intentionnellement s'empare d'un navire ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence ».

68) Art. 8 2 de la Convention de 1988 (SUA) pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime.

destinataire avec à son bord la personne qu'il se propose de lui remettre.

Empiétant sur la Convention de Montego Bay, l'interprétation *lato sensu* de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime risque bien de prospérer, surtout si les menaces auxquelles doivent répondre les sociétés de protection privée recouvrent également les actes terroristes...

Une fois scellé le droit de détenir à bord les présumés pirates, comme pour n'importe quel auteur présumé d'infraction, la conduite de la procédure pénale dépend du respect de garanties fondamentales posées par la Convention européenne des droits de l'Homme. Ainsi est-il impossible qu'ils puissent être transférés vers des lieux où ils risquent de subir des traitements inhumains et dégradants ou vers des pays pratiquant la peine de mort. Dans le même ordre d'idées, sauf adoption éventuelle d'une disposition⁶⁹ dérogatoire propre aux personnes privées de liberté à bord d'un navire⁷⁰, les droits de la défense de tout gardé à vue, comme celui d'être immédiatement⁷¹ assisté par un avocat⁷², ou de pouvoir faire appel aux autorités consulaires de son pays, devraient être observés.

La prise de contact avec des personnes extérieures au navire, parfois naviguant dans des zones en conflit, s'avère pourtant difficilement réaliste et praticable en mer. Aussi bien la recherche de la nationalité des pirates que leur rattachement effectif à un Etat, parfois déliquescents, constituent d'authentiques obstacles à la formulation et au respect des règles procédurales. Même constat à propos des droits des familles des pirates présumés pour le temps que va durer la privation de liberté, y compris durant leur détention. Il apparaît bien peu probable, dans les faits, que l'Etat français organise les conditions nécessaires de leur visite ou de leur soutien tout au long de la procédure.

69) Il est à noter que la loi du 5 janvier 2011 relative à la piraterie maritime est issue des travaux de la Commission des affaires étrangères de l'Assemblée Nationale, tandis que la loi du 14 avril 2011 relative à la garde à vue est issue, elle, de la Commission des lois. Ce « télescopage » n'a pas permis de sceller le sort des personnes privées de liberté à bord d'un navire...même si la retenue à bord n'est pas la garde à vue en principe... V. CEDH 27 juin 2013 (*Vassis et autres C/ France*) n° 62736/09 : la garde à vue est jugée inutile en raison de la durée de dix-huit jours de la traversée ramenant les trafiquants sur le territoire français. *Adde* sur les « circonstances exceptionnelles de mer », CEDH 29 mars 2010 (*Medvedyev et autres c/ France*) n° 33941/03.

70) Art. 1 de la loi du 14 avril 2011 relative à la garde à vue, qui exclut désormais en droit français toute condamnation d'une personne « sur le seul fondement de déclarations (...) faites sans avoir pu s'entretenir avec un avocat et être assistée par lui ».

71) V. CEDH, 4 décembre 2012 (Ali Samatar et Hassan) n° 17110/10 et 46695/10. – J.-F. RENUCCI, *L'obligation de présenter « aussitôt » le gardé à vue à l'autorité judiciaire : présentation « à court délai » ou présentation « sans délai » ?*, D. 2015, p. 303 et s.

72) Le recours, par exemple, à la visioconférence, à la supposer possible, mettant en présence le mis en cause, son avocat et les enquêteurs sera-t-il suffisant pour respecter le cadre procédural imposé par la CEDH ?

XIII. La lutte contre la piraterie en mer par les entreprises privée de ...

En d'autres termes, face à un péril réel et imminent, les gardes armés semblent juridiquement fort démunis pour procéder à l'arrestation des auteurs de violence⁷³. Etant donnée l'urgence caractérisant ces interventions, les garanties fondamentales offertes en matière d'interpellations et d'arrestations risquent – pour le plus grand profit des pirates et plus encore de leurs futurs conseils – d'être bien souvent occultées. Il paraît tout aussi improbable que le droit local, théâtre des opérations, soit lui même systématiquement respecté, en cas de dérive vers une mer territoriale notamment.

Pour conclure, il est regrettable que la réparation des risques encourus en cas d'incidents graves provoqués par les entreprises privées de protection n'ait pas même été évoquée, ni la question du partage de responsabilités entre les sociétés privées et l'Etat.

En droit international, rappelons que l'ensemble des actions de l'Etat menées à l'étranger, y compris celles externalisées ou déléguées, l'engage. La question de la responsabilité diplomatique et financière de l'Etat risque immanquablement de se poser à propos d'actions commises par les sociétés de sécurité privée, dans un coin ou l'autre du globe, surtout face aux formes multiples des menaces actuelles... sans que l'Etat français soit préservé de sinistres annoncés.

73) Malgré d'indéniables efforts de clarification des conditions de transfèrement des personnes soupçonnées de piraterie : art. L. 1521-11 et suivants du Code de la défense.

