

Le Centre d'Etudes et de Recherche de l'Ecole Militaire (CEREM), placé sous l'autorité du directeur de l'enseignement militaire supérieur, a pour mission de développer et promouvoir la pensée stratégique de sécurité et de défense française en contribuant à la diffusion de nouvelles idées avec pour objectifs :

- d'effectuer des études en stratégie militaire et de favoriser et animer les débats sur ce sujet ;
- de contribuer à la fonction enseignement de l'enseignement militaire supérieur ;
- de susciter et soutenir les initiatives des officiers de toutes les armées qui souhaitent s'investir dans le débat stratégique et de valoriser leurs travaux par la publication.

A cet effet, le centre s'intéresse en priorité aux thèmes suivants :

- le monde conflictuel contemporain,
- le traitement des conflits et des crises,
- les aspects diplomatiques et juridiques (les armées dans les crises contemporaines).

Les études réalisées par le centre peuvent être consultées sur le site :

<http://www.cerems-biblio.fr/>



CEREM
Ecole Militaire
21, place Joffre – 75007 Paris

<http://www.cerems.defense.gouv.fr>

ISSN: 1963-1995

J U I L L E T 2 0 0 9



Cahier du CEREM n°10



LE DÉFI DE LA PIRATERIE
MARITIME ET DE SON
TRAITEMENT JUDICIAIRE



CENTRE D'ÉTUDES
ET DE RECHERCHE
DE L'ÉCOLE MILITAIRE



CENTRE D'ÉTUDES
ET DE RECHERCHE
DE L'ÉCOLE MILITAIRE



LE DÉFI DE LA PIRATERIE MARITIME ET DE SON TRAITEMENT JUDICIAIRE

JUILLET 2009

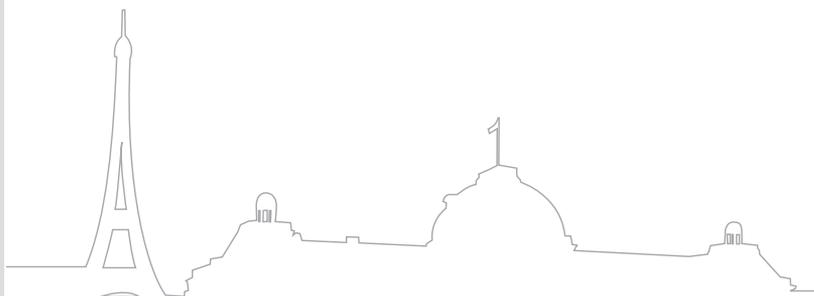
AVERTISSEMENT

*Les opinions émises dans ce document
n'engagent que leurs auteurs.*

*Elles ne constituent en aucune manière une position
officielle du ministère de la défense*

Cahiers du CEREM déjà parus :

- N°1 Principales mutations du système géostratégique mondial depuis 2000 (acte du séminaire de juin 2007)
- N°2 Réflexions sur l'environnement stratégique
- N°3 La légitimité des interventions militaires
- N°4 L'ambition sociale de l'armée française
- N°5 L'asymétrie dans les conflits contemporains
- N°6 Sécuriser le développement durable de la méditerranée (acte du colloque d'avril 2008)
- N°7 La présidence française de l'Union européenne et la PESD
- N°8 Hautes études militaires - Repères utiles
- N°9 L'Europe face aux nouveaux défis de la maîtrise de l'espace





LE DÉFI DE LA PIRATERIE MARITIME ET DE SON TRAITEMENT JUDICIAIRE

Ancienneté et pérennité de la piraterie maritime.....	10
La piraterie aux siècles passés.....	10
Un phénomène actuel.....	14
Les principes et fondements juridiques applicables à l’interception de pirates.....	23
Les principes de droit international en matière de lutte contre la piraterie.....	23
La distinction des titres juridiques fondant la compétence en considération de l’espace maritime d’intervention.....	24
Le cadre particulier fourni par les résolutions du Conseil de sécurité relatives à la piraterie somalienne.....	26
Le lien entre les notions de police en mer, d’action de l’État en mer et d’opérations militaires.....	29
Les questions de procédure et de fond liées à l’affaire du <i>Ponant</i> et celles à suivre.....	31
La question de la validité procédurale d’une privation de liberté en mer.....	32
La question de l’action en nullité de procédure pénale fondée sur le mode d’appréhension des pirates en territoire étranger.....	38
L’ordre juridique communautaire, la lutte contre la piraterie et les résolutions du conseil de sécurité.....	40
Les incriminations applicables aux présumés pirates capturés.....	43
Le rejet de l’assimilation de l’acte de piraterie à un acte de nature politique ou terroriste.....	43
La nécessité d’une mise en concordance du droit interne et du droit international public.....	45
Un effort de clarification à mener au sein même du droit international public.....	47
Remettre les présumés pirates ou les garder : quels critères appliquer ?.....	52
Le choix du pays de remise.....	53
La concurrence des titres de compétence.....	54
Les exigences relatives au traitement pénitentiaire des pirates présumés.....	55
Conclusion.....	56
Annexes	
Annexe 1 :	
Liste des principales abréviations utilisées.....	59
Annexe 2 : Résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies	
I. Résolution 1816, adoptée par le Conseil de sécurité, le 2 juin 2008.....	61
II. Résolution 1838, adoptée par le Conseil de sécurité, le 7 octobre 2008.....	66
III. Résolution 1851, adoptée par le Conseil de sécurité, le 16 décembre 2008.....	69
Appel à candidatures pour office de <i>Maritime Security Agent</i> de EES, juin 2009.....	74

LE DÉFI DE LA PIRATERIE MARITIME ET DE SON TRAITEMENT JUDICIAIRE

NOTES

1. La chambre a rendu son délibéré le 6 avril 2009.
2. Région de la Somalie située à la pointe de la corne de l'Afrique, le Puntland n'est pas à ce jour un État souverain au sens du droit international public, n'étant reconnu comme tel par aucun État de la société internationale. Il a déclaré son indépendance en août 1998. Au demeurant, sa sécession n'est pas présentée comme définitive par son « gouvernement » car le souhait de ce dernier serait de parvenir à la constitution d'une Somalie fédérale, ce que refuse en revanche l'autre région sécessionniste, le Somaliland.

Jean-Paul Pancraccio

« *Jamais la piraterie qui semblait appartenir au passé, n'a été aussi importante qu'à l'époque du radar, du GPS, des satellites d'observation !* »

Jean-François Deniau, *Dictionnaire amoureux de la mer*, Paris, Plon, 2002, p. 415.

Depuis le mois d'avril 2008, quinze présumés pirates ont été transférés sur le territoire français pour y être jugés : six dans l'affaire du voilier *Le Ponant* (avril 2008), six dans l'affaire du voilier *Carré d'As* (septembre 2008), trois dans l'affaire du voilier *Tanit* (4 avril 2009).

À l'heure où ces lignes sont écrites, seul le cas des six personnes appréhendées dans la première de ces affaires a été l'objet d'un examen contentieux correspondant à une première phase que l'on pourrait qualifier de préliminaire : requête en nullité de procédure devant la chambre d'instruction criminelle de la cour d'appel de Paris¹. Cette affaire, sur laquelle nous reviendrons, présente donc un intérêt particulier, à la fois par son caractère inédit et par la portée jurisprudentielle qu'elle est susceptible de revêtir dans un proche avenir.

Les prévenus, venus de la région autonomiste du Puntland², avaient participé à l'attaque du grand voilier de plaisance *Le Ponant*, dont ils s'étaient emparés avec son équipage de 30 personnes, le 4 Avril 2008, alors qu'il croisait en haute mer, dans le golfe d'Aden. Ils avaient amené le voilier et son équipage au mouillage sur les côtes du Puntland, suivis à vue par un aviso de la marine nationale française et exigeaient de l'armateur, le versement d'une rançon de 2 millions de dollars. Après

NOTES

3. La force des commandos marine français comprend cinq commandos composés au total de 400 hommes environ. Deux d'entre eux, les commandos *Jaubert* et *Trépel* sont spécialisés dans l'assaut mer et l'extraction. Comme les fusiliers marins (1800 hommes environ), ils font partie du personnel militaire de la marine nationale.

4. La résolution 1816 du Conseil de sécurité de l'Onu, adoptée le 2 juin 2008, autorise les États qui ont envoyé une force navale dans les parages de la Somalie en vue d'y combattre la piraterie, à opérer jusque dans les eaux territoriales de ce pays, à la condition de passer au préalable un accord bilatéral express, à cette fin, avec les autorités somaliennes (voir *infra*).

5. S'agissant des interventions des forces françaises jusqu'à présent, un pirate a été tué dans le cas du *Ponant* et un second dans le cas du *Carré d'As*.

plusieurs jours de négociations, la rançon ayant été finalement versée, une opération de poursuite fut lancée par des commandos marine³ français sur l'espace terrestre somalien au moyen d'un hélicoptère embarqué. Lors de l'interception des pirates en fuite, l'un d'eux a été tué, tandis que six autres ont été appréhendés.

La finalité de l'opération militaire décidée par les autorités gouvernementales françaises d'attaquer, d'arrêter puis de transférer sur le territoire métropolitain les pirates du *Ponant* était en premier lieu stratégique. Comme tous les criminels, les pirates sont discriminants dans le choix de leurs victimes. Ils les choisissent en fonction d'un ensemble de considérations que l'on pourrait définir comme étant : le gain espéré, la faiblesse supposée de la victime (le navire et son équipage), la difficulté technique de l'attaque (vitesse et hauteur sur l'eau du navire), le risque encouru, tant physique que judiciaire. À leur rencontre, il n'était pas inutile d'affirmer la détermination ainsi que la crédibilité des autorités et des forces françaises dans la lutte contre la piraterie dans cette région du monde. De ce seul point de vue, l'action a plutôt réussi, puisque depuis lors, les pirates ont généralement évité d'attaquer des navires français. Ils ne s'en sont pris épisodiquement, comme on a pu le voir, qu'à des voiliers, proies faciles venues naviguer dans ces parages hostiles soit pour les nécessités d'un convoi entre deux croisières, soit en simple navigation de plaisance.

Outre les opérations qu'elle a menées dans ces trois affaires, la marine nationale française est intervenue en de nombreuses autres occasions contre des pirates dans cette région du monde, aussi bien en haute mer que dans la mer territoriale de la Somalie⁴. Mais alors l'option a été prise de remettre ces pirates aux autorités d'États de la région pour y être jugés. Ils ne s'étaient pas attaqués au pavillon français.

Les auteurs d'actes de piraterie au sens large du terme ne sont pas des combattants mais des criminels internationaux : ils agissent en effet, et c'est la définition même de la piraterie, par des moyens violents à des fins privées et dans un but de lucre, portant ce faisant atteinte à la liberté de navigation et coupant les routes maritimes. Leur mort lors d'un assaut ou d'une action de défense menés par l'équipage d'un navire de guerre, voire par l'équipage du navire attaqué, si elle ne doit évidemment pas être recherchée quand elle peut être évitée, est un sort auquel ils doivent néanmoins s'attendre⁵. Étant eux-mêmes de plus en plus puissamment armés et n'ayant pas hésité à de nombreuses reprises à faire usage de leurs armes, ils en prennent le risque en connaissance de cause.

Mais dès lors que des auteurs de ce crime sont capturés et transférés sur le territoire de la puissance interceptrice, on entre dans une autre phase, judiciaire, au cours de laquelle l'État peut être amené à rendre

NOTES

6. Adoptée dans le cadre du Conseil de l'Europe le 4 novembre 1950 et entrée en vigueur le 3 septembre 1953.

des comptes devant ses propres juridictions de même que devant des juridictions internationales à caractère régional, spécialement en matière de protection des droits de l'homme. Il a désormais en sa possession non plus des pirates mais des présumés pirates, en d'autres termes des prévenus qui ont des droits à faire valoir.

La régularité des poursuites pénales engagées contre eux pourra le cas échéant être mise en cause, d'abord au regard des normes du droit international public, notamment en fonction de la zone maritime dans laquelle a eu lieu l'interception au regard des compétences que l'État du pavillon, celui du navire intercepteur, était en droit ou non d'y exercer. Pour un État membre du Conseil de l'Europe, pourra aussi entrer dans la partie, pour peu qu'il l'ait ratifiée, et c'est le cas de la France, le dispositif exigeant de protection européenne des droits de l'homme par le jeu des recours devant la Cour de Strasbourg (CEDH)⁶. De façon plus incidente, pour un État membre de l'Union européenne pourrait intervenir un recours devant la Cour de Justice (CJCE) de Luxembourg qui dispose désormais d'une jurisprudence sur la façon dont les États mettent en œuvre une résolution du conseil de sécurité des Nations Unies. Enfin, le juge pourra être amené à vérifier la régularité de l'ensemble de la procédure au regard de la législation pénale en vigueur. La procédure pénale en particulier n'est pas toujours d'application aisée sur l'espace maritime. Les concepts sur lesquels elle s'appuie n'aiment pas forcément le voyage de mer.

Le traitement judiciaire de présumés pirates étrangers transférés sur le territoire national d'un État européen qui les a appréhendés est donc une affaire plus complexe qu'il ne paraît. Elle sollicite plusieurs systèmes juridiques différents qu'il convient nécessairement de mettre en connexion, en dépit de la difficulté que cela représente, mais qui, sur ce type d'affaires, ne sont pas nécessairement en totale cohérence. Ce sont là des brèches susceptibles de fragiliser la répression métropolitaine de la piraterie.

Après un bref parcours historique destiné à montrer la pérennité exceptionnelle du phénomène, nous examinons sur quels principes et fondements juridiques peut être exercée une action coercitive contre des pirates ou auteurs de vols à main armée en mer ; ces préalables permettront d'entrer dans l'examen des questions de procédure liées à l'affaire particulière du *Ponant*, susceptible de prendre valeur d'exemple pour celles qui suivront ; l'analyse portera ensuite sur la question des incriminations pénales susceptibles d'être mises en œuvre dans ces affaires ; on s'interrogera enfin sur les critères à appliquer pour déterminer s'il faut remettre les pirates à un pays déterminé, et lequel, ou bien les garder ? Ce point impliquera de déterminer les différents titres de compétence que pourraient revendiquer des États envers une même affaire.

NOTES

ANCIENNETÉ ET PÉRENNITÉ DE LA PIRATERIE MARITIME

Le propos n'est pas ici de présenter une histoire de la piraterie au fil des âges, même brève et synthétique. Les historiens ont amplement et sagement traité le sujet. Il s'agit avant tout de replacer la piraterie contemporaine dans une perspective historique, de montrer dans quelle continuité elle s'inscrit, les circonstances et les moyens qui ont permis autrefois de la réduire, avant de s'attacher à ce qu'elle est dans le monde d'aujourd'hui.

La piraterie aux siècles passés

La piraterie, en ce qu'elle est fondamentalement une action de violence privée commise à main armée sur mer contre un navire, sa cargaison et les personnes à son bord dans un but de lucre, paraît être née avec le commerce maritime, dès lors que sont apparues des routes commerciales de mer sur lesquelles transitaient des richesses.

Pour que les Grecs en invente eux-mêmes le mot qu'ils transmettront aux Romains⁷ il fallait que le phénomène non seulement existât mais revêtît, dès l'Antiquité, une certaine ampleur. À la fin du VI^e siècle av. J.-C., ce fut l'une des missions de la puissante flotte constituée par Athènes que d'assurer, contre les pirates de Carie, la tranquillité de son commerce en Méditerranée. Le pirate se situe d'emblée au-delà du simple barbare ; il est l'ennemi de la civilisation, portée par la cité de l'Attique.

Trente-huit ans avant l'institution de l'Empire, Rome eut aussi à combattre en Méditerranée orientale, les pirates qui opéraient à partir des côtes d'Asie mineure et de Grèce, sur la route maritime du blé qui approvisionnait l'*Urbs*. César avait lui-même eut à souffrir des pirates, en l'occurrence ceux de Cilicie, dont il avait été le captif en 76 av. J.-C. à un moment où il naviguait à proximité de l'île de Pharmacuse, dans le sud de Milet alors qu'il se dirigeait vers Rhodes. Il resta leur prisonnier durant quarante jours, tandis que ses compagnons de voyage furent dépêchés à Rome pour y rassembler le montant de la rançon contre laquelle il serait libéré. Sitôt qu'il le fut, il les poursuivit avec une flotte et réussit à les faire prisonniers. Ils furent châtiés par pendaison⁸. Un peu plus tard, c'est le grand Pompée (106-48 av. J.-C.) qui, ayant été investi pour l'occasion de pouvoirs extraordinaires, fut chargé de mener, en l'an 67 av. J.-C., ce que l'on appela la *Guerre des Pirates*. La rapide victoire qu'il remporta dans cette entreprise, puis contre Mithridate en Orient, l'incitèrent à convoiter le pouvoir suprême à Rome qu'il exerçât effectivement comme unique

7. Lat. *Pirata*. En grec, le mot signifie « qui recherche la fortune », ce qui n'en fait pas pour autant une « fortune de mer » au sens où on l'entend aujourd'hui en droit maritime, celui d'un événement intervenu au cours d'une navigation par l'effet de l'état de la mer : avarie, perte de cargaison, échouage, etc. Par extension, mais hors du cadre juridique strict, l'expression « fortune de mer » s'applique aussi à la découverte imprévue d'un élément de navire ou de cargaison échoués sur le littoral.

8. Suétone rapporte ces événements dans son *Jules César*, IV.

NOTES

consul durant la guerre des Gaules, avant que César, de retour, ne vienne le lui contester victorieusement en remportant sur lui la victoire de Pharsale (48 av. J.-C.).

Cet exemple antique d'expédition navale contre des pirates est significatif de la relative précarité des forbans quand la ou les puissances maritimes intéressées décident de prendre sérieusement l'affaire à leur compte. Dans un premier temps, les pirates connaissent des succès dans leurs entreprises et s'enrichissent rapidement. Animés par aucune autre vision stratégique que l'appât du gain immédiat, ils se structurent, deviennent une force navale, mais ce faisant, basculent dans une suractivité qui les conduit à franchir le seuil au-delà duquel ils finissent par être perçus comme une menace insupportable pour la sécurité des routes maritimes, la continuité des approvisionnements, l'équilibre financier des assurances maritimes, le coût des primes d'assurances pour les armateurs, mais aussi la sûreté des personnes à la mer. Il y a comme un seuil à partir duquel il devient nécessaire et rentable pour les puissances maritimes d'organiser des opérations navales et terrestres de répression et d'éradication de la piraterie dans les zones concernées.

Les grandes heures de la piraterie furent celles de l'époque moderne, du XVe siècle jusqu'au début du XIXe siècle. Les pirates des Caraïbes, les Barbaresques de Méditerranée, ceux de la mer Rouge, du golfe arabo-persique ou de la mer de Chine ont été les plus célèbres. Leurs attaques contre les pavillons des puissances maritimes ont, pendant des siècles, porté atteinte à l'usage effectif et paisible de la mer. Il fallut attendre pratiquement la troisième décennie du XIXe siècle pour voir la piraterie disparaître de la Méditerranée et de l'Atlantique ouest sous l'impulsion des opérations d'éradication menées par la jeune US Navy en Méditerranée (1801-1805) puis par des escadres coalisées des marines britannique et hollandaise (opération de 1816 en Méditerranée et dans les Caraïbes), et plus ponctuellement par les autres grandes puissances maritimes.

Dans le golfe arabo-persique, la piraterie à l'encontre des navires de la Compagnie anglaise des Indes orientales était une activité si endémique que son littoral situé entre le Qatar et l'émirat d'Oman d'aujourd'hui s'est longtemps appelé « Côte des pirates ». En 1820 fut signé un traité « de paix perpétuelle » entre l'Angleterre et ces petits États qui mit officiellement un terme à la piraterie et à la traite des esclaves dans la région⁹. Mais ce qui était sur le papier ne fut pas mis totalement en pratique. Ce n'est que par un nouvel accord direct entre l'Angleterre et les chefs pirates de la région que la piraterie cessa... en 1853. La Côte des pirates devint alors la Côte de la trêve¹⁰.

En Méditerranée, depuis le XVe siècle, sévissaient les pirates venus du pays berbère, l'actuel Maghreb, et dont les principaux ports de

9. Les sept principautés concernées par ce traité et qui entraient dans la dénomination de Côte des pirates furent : Abu-Dahabi, Ajman, Chardja et Kalba, Dubai, Foudjairah, Oum et Kalain, Ras et Khaimah.

10. En anglais : *Trucial Coast*.

NOTES

11. Sur la piraterie barbaresque, voir en langue française les ouvrages majeurs et actuellement disponibles de : Daniel Panzac, *Les corsaires barbaresques. La fin d'une épopée, 1800-1820*, CNRS éditions-Méditerranée, 1999, 311 p. ; Roland Courtinat, *La piraterie barbaresque en Méditerranée : XVIe-XIXe siècle*, Paris, Gandini, 2003, 139 p. ; Emile Dupuy, *Américains et barbaresques. La fin d'une épopée, 1776-1824*, Paris, éditions Bouchesne, 2002, 256 p. (première parution en 1910). Voir aussi sur un autre registre, celui de l'esclavage mais lié à l'activité pirate, Robert C. Davis, *Esclaves chrétiens, maîtres musulmans. L'esclavage blanc en Méditerranée (1500-1800)*, traduit de l'anglais, Paris, éd. Babel, 2006, 420 p. ; voir également un document ancien, numérisé : R. P. Fr. Pierre Dan, *Histoire de barbarie et de ses corsaires des royaumes et des villes d'Alger, de Tunis, de Salé, et de Tripoli*, Paris, Pierre Rocolet, 1649, 489 p.

12. Daniel Panzac, op. cit. p. 63.

13. Certains auteurs considèrent pour cette raison qu'il s'agit d'une activité de guerre de course, donc de corsaires, plus que de piraterie. Selon nous, toutefois, le fait que ces attaques contre les navires des puissances chrétiennes perdurent et même se développent en dépit des capitulations (régime d'immunité) accordées au cours des XVIe et XVIIe siècles à la France, à l'Angleterre et à la Hollande par l'empire ottoman, auquel sont

refuge étaient Tripoli, Tunis (Sidi Bou-Saïd), Alger. Ils agissaient avec la complicité des pachas locaux, vassaux de l'empereur ottoman, qui tiraient également bénéfice de cette activité. Si le navire, voire son pays de pavillon, refusaient de payer un tribut pour pouvoir bénéficier d'un passage paisible, les pirates l'attaquaient, volant la cargaison et s'emparant des personnes à son bord pour les libérer contre rançon et, si ce n'était le cas, les vendre comme esclaves¹¹.

Pendant un temps, et bien que disposant d'une puissance navale considérable, l'Angleterre se résolut à ne pas attaquer le phénomène de front et acceptât de payer chaque année un tribut au bey d'Alger, en échange duquel elle était assurée de ne pas être attaquée par les Barbaresques. En outre, durant la période des guerres de la révolution française et du premier empire, la sécurité de la navigation commerciale en Méditerranée et dans les Caraïbes, les deux foyers principaux de piraterie à l'époque, devint une préoccupation secondaire des marines de guerre et fut délaissée. La France, jusque-là dominatrice dans le bassin méditerranéen y perdit la primauté au profit de l'Angleterre. Pendant cette période troublée, le commerce avec le Maghreb qui était assuré jusque-là pour l'essentiel par les ports français de la rive nord s'écroule, privant ainsi les pachas berbères - le dey à Alger, le bey à Tunis, le pacha à Tripoli - d'une source de revenus essentielle constituée par les taxes qu'ils percevaient sur les marchandises débarquées. Toute une économie dont vivaient les notables autour d'eux¹² en fut entravée.

Le contexte des guerres de la révolution puis de l'empire devint ainsi favorable à un développement de l'activité pirate¹³. Ce sont les États-Unis qui intervinrent durant cette période de latence européenne dans la lutte contre les pirates barbaresques. Le célèbre corps des *Marines* doit d'ailleurs sa naissance à la décision que prit la jeune nation de sécuriser son commerce méditerranéen. À la fin du XVIIIe siècle, le commerce maritime des États-Unis, déjà très actif en Méditerranée tolérait mal ces attaques qu'il percevait comme une nouvelle manifestation du despotisme contre une liberté essentielle, celle des mers. Thomas Jefferson fut l'artisan de la riposte. Lors d'une mission à Londres en 1785 aux côtés de John Adams, il avait appris de l'envoyé du pacha de Tripoli que ceux qui refusaient de payer tribut pour transiter en Méditerranée faisaient offense aux pachas riverains et que le *djihad* maritime était dans ce cas prescrit par le Coran. C'est pour cette raison que la piraterie barbaresque fut aussi considérée comme ayant un fondement religieux antichrétien. En 1801, les États-Unis ayant une nouvelle fois rejeté une demande de tribut, le pacha de Tripoli leur déclara ostensiblement la « guerre pirate », tandis que d'autres attaques venant de la côte algérienne se multiplièrent. La même année, les États-Unis déplorèrent la capture du fleuron de leur flotte par les pirates de Tripoli, la frégate *Philadelphia*, celle-ci s'étant échouée à proximité de la ville.

NOTES

soumis les pachas berbères, militerait pour la qualification de piraterie. Sur la nature juridique et la portée des capitulations ottomanes (terme issu du latin *capitulum*, tête de chapitre ou article d'un traité), voir Jean-Paul Pancracio, L'évolution historique du statut international du chef d'État, in SFDI, *Le chef d'État et le droit international*, Actes du colloque de Clermont-Ferrand, Paris, Pedone, 2002, pp. 21 et suiv.

14. La flotte britannique était accompagnée de six navires hollandais.

15. Voir Daniel Panzac, *Les corsaires barbaresques. La fin d'une épopée, 1800-1820*, CNRS éditions-Méditerranée, 1999, spécialement les pages 63 à 85 consacrées aux « campagnes corsaires ».

Se passant de l'accord initial du Congrès, faisant aussi à cette occasion une démonstration de l'utilité d'un pouvoir fédéral fort et de la nécessité d'une marine de guerre puissante au sein de l'Union, Jefferson organisa en 1801 la première opération américaine contre la piraterie barbaresque. Une escadre bombardarda Alger et Tripoli infligeant de lourdes pertes à ces deux ports, reprit la frégate *Philadelphia*, et contraignit les pachas à libérer tous les otages américains détenus. *A posteriori*, en 1802, le Congrès des États-Unis validait l'opération navale en même temps que la nécessité d'une présence durable de l'*US Navy* en Méditerranée. Une nouvelle et audacieuse opération fut menée en 1805. Débarqué en Égypte, à Alexandrie, un commando du nouveau corps des *Marines* parcouru 800 km par la voie de terre et atteignit la ville de Derna dont il s'empara le 27 avril 1805 avec l'aide des canons des navires américains qui avaient suivi au large. Le commando ne parvint pas cependant à atteindre Tripoli. La puissance des pirates barbaresques ne fut plus jamais ce qu'elle était avant ces opérations. Un nouveau coup lui fut porté par une escadre anglo-hollandaise¹⁴ en 1816¹⁵, qui attaqua également les positions des pirates des Caraïbes. En Méditerranée l'arrêt définitif de l'activité des pirates sera consommé par l'effet de la colonisation française de l'Algérie en 1830.

En Asie, la piraterie la plus active, hormis celle séculaire et traditionnelle des îles indonésiennes, fut menée de façon extrêmement structurée par la Confédération pirate de la mer de Chine. Née vers 1800, elle est une puissante organisation par laquelle se sont organisés les pirates chinois au XIXe siècle afin d'atteindre une puissance des armes suffisante. La Confédération était composée de six escadres portant chacune un pavillon monocolore différent : rouge, noir, blanc, bleu, vert et jaune. Chaque escadre regroupait un nombre variable de jonques allant de dix à une trentaine ainsi que des centaines d'hommes. La Confédération finit par constituer un État dans l'État : elle possédait ses statuts, ses modes de règlements internes des conflits, des règles strictes de partage des butins, des règles d'engagement pour le combat maritime. Elle n'avait pu se développer cependant qu'à la faveur d'un esprit et d'une pratique de concussion grandissants dans l'administration de l'empire mandchou et de la relative faiblesse navale de celui-ci. Devant l'importance prise par la Confédération pirate, il fut néanmoins contraint de réagir. Deux moyens furent utilisés : la force et la promesse de l'immunité. La piraterie, en tant que puissance maritime ne disparaîtra toutefois des mers chinoises qu'au milieu du XIXe siècle lorsque les flottes occidentales de commerce et de guerre y feront régner leur ordre et que les « traités inégaux » y installeront leur présence permanente dans les principaux ports du littoral.

Dans les Caraïbes, la période faste de la piraterie dura environ un siècle et demi, du milieu du XVIe siècle jusqu'au début du XVIIIe siècle et les années 1720. Là encore, les actions de force contre les pirates

NOTES

16. Pour une vue d'ensemble de la piraterie dans les siècles passés on pourra se reporter utilement à Philip Gosse, *Histoire de la piraterie*, Paris, Payot, 1952, 383 p. (la première édition de cet ouvrage a été faite en 1933); voir également Philippe Jacquin, *Sous le pavillon noir. Pirates et filibustiers*, Paris, Gallimard, 1992, 192 p.

se sont conjuguées avec des opérations de « retournement » de leurs chefs menées par les gouvernements anglais et français. L'un des derniers grands capitaines pirates de l'Atlantique, Bartolomew Roberts, fut tué sur les côtes africaines en 1722 par le tir d'un navire de guerre anglais, le *Swallow*, puissamment armé, auquel il s'était attaqué. Roberts avait été le *recordman* des captures de navires : plus de 400 à son actif. L'année suivante, le navire anglais *Greyhound* rencontra au large de Long Island deux bâtiments pirates commandés par Edward Low, qu'il parvint à vaincre après un combat de huit heures. Fait prisonnier, Low fut pendu avec les 26 hommes qui lui restait à l'issue du combat. Mais certains, ayant parfaitement senti cette renverse de courant de l'histoire, surent négocier l'arrêt de leur activité illicite et obtinrent l'immunité en même temps que des prébendes comme le poste de gouverneur de la Jamaïque qui fut offert par l'Angleterre au célèbre Morgan, ou la possession d'un domaine aux îles¹⁶.

Un phénomène actuel

Une mise en perspective

Bien qu'elle subsiste encore de nos jours et connaisse une activité forte dans certaines zones comme le golfe d'Aden et toute la région de la côte somalienne (océan Indien), dans le golfe de Guinée (océan Atlantique, côte occidentale de l'Afrique), sur la côte caraïbe de la Colombie et du Venezuela, après avoir été très active dans le détroit de Malacca (océan Indien) durant les années 1990-2005, la piraterie actuelle constitue une gêne et une atteinte manifestes à la sécurité de certaines routes de mer éminemment stratégiques pour le transport maritime international. Mais elle ne représente pas le danger qu'elle a constitué par le passé où, à la puissance de ses propres navires, elle ajoutait la férocité de ses attaques. Les navires dont se servent aujourd'hui les pirates sont plutôt de petites embarcations rapides fortement motorisées, partant quelquefois d'un navire-mère quand l'attaque est opérée dans une zone éloignée des côtes, à l'aide desquelles ils peuvent venir accoster un navire et tenter de se hisser à bord.

Elles ne peuvent en aucun cas rivaliser ni avec l'armement ni avec la puissance des navires de guerre qui pourraient croiser dans les parages et dont la présence suffit le plus souvent à dissuader les pirates de se lancer sur la proie convoitée. De plus, considérons avec les auteurs américains d'un très récent rapport sur la piraterie somalienne que dans le golfe d'Aden, « *les attaques pirates affectent une petite fraction de navires transitant dans le golfe. Par contraste, dans l'hémisphère occidental, les États-Unis sont confrontés à des cartels criminels qui font du trafic d'armes, de drogue, d'êtres humains et de*

NOTES

17. Voir Jay Carafano, Richard Weitz, Martin Edwin Andersen, *Maritime Security. Fighting Piracy in the Gulf of Aden and Beyond*, Heritage Special Report, Washington, Heritage Fondation, juin 2009, p. 10.

devises » pour des revenus bien plus considérables et « *menacent la souveraineté des États-Unis comme ils affectent directement de nombreux citoyens américains et mexicains. Aussi bien, si les États-Unis ont un intérêt majeur à combattre la piraterie maritime, c'est seulement une des nombreuses obligations qu'ils ont en matière de protection de leur sécurité nationale*¹⁷ ».

La piraterie surgit actuellement sur des côtes qui connaissent sociologiquement les mêmes caractéristiques : très grande pauvreté, difficultés de poursuite de la pêche en mer par les populations côtières en raison de l'épuisement de la ressource, une route maritime de grande fréquentation à proximité ou à une distance raisonnable du littoral, un État défaillant ou complaisant ou bien une région sécessionniste qui n'interviennent pas sur les lieux de refuge des pirates. Ce sont d'ailleurs, entre autres considérations, ces caractéristiques qui incitent les puissances maritimes à ne pas laisser se dégrader trop longtemps la sécurité en mer dans certaines zones de grande pauvreté afin que les succès, nécessairement médiatisés de nos jours, de certaines actions de pirates en un endroit n'entraîne pas un essaimage de la piraterie sur le littoral d'autres États. À ces éléments, il convient d'ajouter le facteur culturel : dans les parages de la corne de l'Afrique comme dans ceux du détroit de Malacca et quelques autres, la piraterie a longtemps été endémique. Ses manifestations contemporaines sont en fait bien souvent des résurgences.

Cependant, pour qu'une opération navale de prévention et de répression de la piraterie soit mise en œuvre, il semblerait qu'il faille qu'elle soit « rentable », ce qui signifie qu'elle doit atteindre un degré tel qu'elle en vienne à constituer une menace crédible et donc sérieuse pour la sécurité d'une ou de plusieurs routes maritimes stratégiques. Au cours des décennies 1970 et 1980 la piraterie, en certaines mers, n'était que faiblement réprimée. D'ampleur réduite et dotée de moyens limités, elle inquiétait encore peu les puissances maritimes. Le cas des *boats peuples* vietnamiens, fuyant leur pays sur des embarcations vétustes et surchargées au cours des années 80 et livrés aux attaques de pirates locaux, a illustré particulièrement cette situation en dépit de la gravité humanitaire ainsi constituée. C'était si l'on peut dire une piraterie du pauvre contre le pauvre. Les routes maritimes et le commerce international qui les empruntait n'étaient pas véritablement menacés.

Lieux et degrés d'intensité de la piraterie contemporaine

Pendant plus d'une quinzaine d'années, c'est le détroit de Malacca, le plus long du monde (780 km) entre Malaisie et Indonésie, et fréquenté par 600 navires de commerce chaque jour, qui a connu la piraterie, prise ici encore au sens large du terme, la plus active. Cette situation avait incité l'organisation maritime internationale (OMI),

NOTES

18. Voir Eric Frécon, De la piraterie au terrorisme maritime, *Défense* (Union-IHEDN), n° 118, novembre-décembre 2005, p. 23.

19. *Défense*, juillet-août 2001, n° 94, p. 34.

20. Voir RGDIP 1999-2, Chronique des faits internationaux, p. 480; voir également *Défense*, juillet-août 2001, n° 94, p. 34.

21. Les autorités japonaises avaient souhaité faire naviguer dans le détroit des navires garde-côtes, mais la Malaisie s'est opposée fermement à cette solution, qu'elle estimait contraire à sa souveraineté.

22. On trouvera un état détaillé des attaques de toute nature contre les navires dans les rapports annuels du BMI. Le dernier en date est le *Piracy and armed robbery against ships, IMB Piracy Annual Report 2008*. Un état semestriel portant sur la période janvier-juin 2009 à également été édité par le BMI en juillet 2009.

23. *Ibid.*

à organiser une conférence qui s'est tenue à Singapour, État riverain du détroit, en 1999. Elle avait permis de quantifier la brutalité des attaques des pirates. Il y avait déjà dans la zone une moyenne de 100 attaques par an au début des années 90 et le processus ne fit que se renforcer tout au long de la décennie, jusqu'à la moitié des années 2000. Elles avaient par exemple provoqué la mort de 57 marins en 1997 et de 67 marins en 1998 à l'occasion de 192 attaques recensées cette année-là. Le pic d'activité a été atteint en 2000 avec 469 attaques. Il y en eut encore 325 en 2004, provoquant la mort de 30 marins et la prise en otage de 234 d'entre eux¹⁸.

Plus globalement, entre l'été 2000 et l'été 2001, 500 cas de piraterie ont été recensés par le Bureau maritime international (BMI) dans le monde, soit cinq fois plus qu'en 1990¹⁹, 25% d'entre eux ayant eu pour cadre le détroit de Malacca²⁰.

Il a fallu que sous la pression de l'OMI et des grandes puissances maritimes qui menaçaient d'intervenir dans les eaux du détroit²¹, les États riverains finissent par mettre en place une coopération énergique de lutte contre ce fléau pour que la piraterie y disparaisse presque totalement au cours des dernières années : dans le détroit, 7 attaques ont été relevées en 2007 et seulement 2 au cours de l'année 2008²², bien qu'il y en ait eu encore 28 dans les eaux relevant de la souveraineté de l'Indonésie, hors détroit de Malacca. C'est donc relativement peu sur un total de 297 actes de piraterie dans le monde cette même année. Dans ce nombre, ce sont désormais la Somalie et le Nigéria qui viennent prendre la part la plus importante (111 pour la Somalie, 40 pour le Nigéria en 2008). La décrie des attaques constatée dans le détroit de Malacca et les eaux indonésiennes est attribuée par le BMI aux missions de patrouille maritime mises en place par les États côtiers ainsi qu'aux mesures de précaution prises à bord des navires fréquentant la zone²³.

L'ampleur de la piraterie somalienne

La piraterie somalienne s'est développée considérablement au cours des dernières années, mais elle a commencé à se manifester depuis une décennie environ. Avec 35 cas de piraterie maritime recensés dans la zone en 2007, l'attention a commencé à se focaliser, et sans doute trop exclusivement, sur cette région du golfe d'Aden, faisant oublier qu'une autre piraterie de la pauvreté sévit aussi, bien que dans une mesure moindre, à l'opposé de l'Afrique, dans le golfe de Guinée, spécialement au large des côtes du Nigéria.

Mais il est vrai que ce que nous appellerons la piraterie somalienne est actuellement la zone la plus active en ce domaine, agissant en outre sur une route maritime stratégique à tous égards, militaires et

NOTES

économiques, qui conduit de l'océan Indien vers la Méditerranée *via* la mer Rouge et le canal de Suez, par laquelle transite le trafic qui relie l'Europe à l'Asie. Quelque 21 000 navires de commerce y transitent chaque année.

Plusieurs exemples d'actions de piraterie sur des navires privés au large des côtes de Somalie donnent une idée plus concrète de l'ampleur du phénomène, sachant qu'au cours de l'année 2008, les 111 attaques recensées par le centre anti-piraterie du BMI se sont traduites par la capture effective de 42 navires. En décembre 2008, les différents groupes de pirates de cette région détenaient comme otages 240 membres d'équipage, capturés à bord des navires attaqués dans le but de les échanger contre rançon.

Exemple 1 : cas du thonier espagnol *Playa de Bakio* attaqué et pris par les pirates somaliens le 20 avril 2008. Il pêchait dans les eaux somaliennes quand il a été pris avec 26 marins à son bord. La France avait mis sa base de Djibouti à disposition de l'Espagne.

Exemple 2 : cas du pétrolier japonais *Takayama*, de 150 000 tonnes avec 23 marins à bord, attaqué au large de la Somalie le 21 avril 2008, alors qu'il se dirigeait, à vide, vers le port saoudien de Yanbu sur la mer Rouge. Il a été attaqué au moyen de tirs de roquettes et d'armes automatiques mais en accélérant a pu empêcher les pirates d'accéder à bord.

Exemple 3 : cas du navire des Émirats arabes unis *MV Al-Kaleech*, attaqué et capturé le 21 avril 2008 dans le golfe d'Aden avec 10 marins à son bord, par les pirates somaliens venus du Puntland. Les forces « légales » du Puntland ont délivré l'équipage et capturé 7 pirates le 22 avril.

Exemple 4 : à ces trois exemples on ajoutera, parce qu'il est significatif du *crescendo* des attaques dans la région, les cas du cargo ukrainien *Faina* et du superpétrolier saoudien *Sirius Star*, propriété de l'Aramco.

Le *Faina* appartenant à l'armement Kaalbye Shipping Ukraine a été pris le 25 septembre 2008, détourné et ancré devant la côte somalienne avec 20 membres d'équipage, le commandant étant décédé d'un malaise cardiaque lors du détournement du navire. Il transportait du matériel militaire dont 33 chars lourds russes de type T-72 à destination d'un pays africain. Cette particularité explique que le cargo ait été très vite entouré de plusieurs navires de guerre alors que les pirates réclamaient une rançon de 20 millions de dollars. Le navire et son équipage n'ont été libérés que plusieurs mois plus tard.

Le *Sirius star* a été pris d'assaut et détourné par les pirates somaliens le 15 novembre 2008 à 800 km des côtes du Kenya et dirigé vers le

NOTES

24. Selon les autorités kényanes, les pirates somaliens auraient perçu sur une année (2008) 150 millions de dollars sous forme de rançons.

port d'Harardhere, avec un chargement de 2 millions de barils de pétrole brut (évalué à 120 millions de dollars). La rançon demandée était de 25 millions de dollars²⁴. Il est jusqu'à présent le plus gros navire qui ait été capturé par des pirates. C'est ce cas qui a provoqué la réunion du Caire du 20 novembre 2008, entre l'Égypte, l'Arabie saoudite, Djibouti, la Jordanie, le Soudan et le Yémen pour étudier selon quelles modalités ces pays pourraient s'impliquer dans la surveillance et la lutte contre la piraterie maritime.

En quelques heures, du 15 au 16 novembre, les pirates se sont également emparés d'un cargo de Hong Kong, d'un chalutier thaïlandais, d'un chalutier chinois et d'un vraquier grec, tous les équipages étant pris en otage.

Les réactions contre la piraterie somalienne

Face à une activité d'une telle ampleur, les puissances maritimes devaient réagir afin de garantir la liberté des mers. La réponse multilatérale s'est organisée en deux temps.

Dans un premier temps, du 24 octobre au 12 décembre 2008, à la demande du secrétariat général de l'Onu et sur le fondement des trois premières résolutions prises par le Conseil de sécurité contre la piraterie, l'Otan fut chargée de l'accompagnement des navires transportant l'aide humanitaire du programme alimentaire mondial (Pam) destinée à la Somalie (opération *Allied Provided*), un tiers de la population de ce pays dépendant directement de cette aide pour sa survie, soit plus de trois millions de personnes. Il s'agissait d'assurer le relais des quelques États qui s'étaient relayés depuis novembre 2007 pour assurer l'accompagnement de l'aide (France, Canada, Danemark, Pays-Bas). La mission du Canada, dernier pays du « relais », avait pris fin le 27 septembre 2008 sans qu'aucun autre pays ne se soit proposé pour poursuivre cette mission d'accompagnement.

Dans un second temps, à partir de décembre 2008, l'Union européenne prit le relais de l'Otan avec le lancement de l'opération *Eunavfor Atalanta* (franç. *Atalante*)²⁵ qui constitue la première opération navale de l'histoire de l'Union européenne²⁶.

L'opération *Atalante* a été prévue initialement pour une année (décembre 2008-décembre 2009). Sa durée a été prorogée pour une année supplémentaire, jusqu'en décembre 2010, par le Conseil des ministres de l'Union européenne, dans une décision du 16 juin 2009. La zone à couvrir est particulièrement vaste puisqu'elle va du littoral somalien jusqu'à la limite de 500 milles nautiques au large, représentant une superficie totale de 2 millions de km². Elle comporte le déploiement de 20 navires de guerre, d'hélicoptères et d'avions de patrouille. La base française de Djibouti (FFDJ) sert de base arrière à l'opération, en accord

25. Action commune 2008/851/PESC du 10 novembre 2008.

26. L'UE a participé jusqu'à présent (entre 2003 et mars 2009) et ès qualités, à dix-huit opérations de maintien de la paix. N'entrent évidemment pas dans ce décompte, les opérations auxquelles a participé l'UEO au cours des deux dernières décennies (guerre du Golfe en 1991 et opérations en ex-Yougoslavie).

NOTES

27. C'était la condition posée par le Royaume-Uni pour qu'il accepte de participer à l'opération. Ainsi, le commandant de l'opération est le vice-amiral Philip Jones assisté d'un adjoint français, le contre-amiral Jean-Pierre Labonne, dont il été prévu qu'il serait remplacé après six mois, par un adjoint allemand.

28. C'est un contre-amiral grec qui en a pris le premier commandement opérationnel embarqué, sur zone.

29. Site Internet de *Mer et Marine*, 17 juin 2009, « meretmarine.com ».

30. Étaient représentés : l'Angleterre, la France, la Russie, l'Empire ottoman, le royaume de Sardaigne, la Prusse et l'Autriche, cette dernière en qualité de médiatrice.

31. Déclaration du Secrétaire d'État Marcy.

avec la République de Djibouti, cette dernière ayant également donné son accord pour le transit éventuel par son territoire de pirates appréhendés. Deux comités du Conseil de l'Union européenne en assurent le contrôle : d'une part le Comité politique et de sécurité (Cops) qui en assure la direction politique et stratégique, d'autre part le Comité militaire (CMUE) qui en suit le déroulement opérationnel. L'escadre est placée sous commandement général britannique²⁷, l'état-major de la force étant localisé à Northwood au Royaume-Uni²⁸. En juin 2009, l'état des forces navales engagées dans l'opération *Atalante* était le suivant : 13 bâtiments, 3 avions de patrouille maritime, 1 300 militaires²⁹.

Parallèlement, sur le fondement des résolutions du Conseil de sécurité, les États-Unis ont mis sur pied une seconde force multilatérale qui compte notamment dans ses rangs des unités navales des pays du golfe arabo-persique. Sa création a été annoncée officiellement le 8 janvier 2009 sous la dénomination de *Combined Task Force 151* (CTF 151).

En complément au déploiement de ces forces navales, de même que dans le cadre de celles-ci, les modalités de réaction adoptées par les États se sont avérées être très diverses comme l'illustrent plusieurs formules effectivement mises en œuvre pour combattre la piraterie somalienne.

L'octroi de lettres de marque à des armements privés pour mener la guerre aux pirates et aux terroristes sur l'espace maritime (États-Unis)

L'interdiction universelle de la guerre de course est intervenue à l'issue du congrès de Paris réuni en février et mars 1856 au nouveau ministère des affaires étrangères de la France, quai d'Orsay. Par le traité de Paris du 30 mars 1856, le congrès met d'abord et principalement fin à la guerre de Crimée et consacre la défaite de la Russie³⁰. Mais il continue ensuite ses travaux jusqu'au 16 avril dans le but d'examiner d'autres questions, notamment de droit de la mer. C'est ainsi qu'est adoptée la Déclaration de Paris mettant fin à la guerre de course.

Les États-Unis figurèrent toutefois parmi les rares pays à ne pas signer cette déclaration: « *Le gouvernement américain craint que l'abolition de la course ne livre l'empire des mers aux puissances qui ont les moyens et la politique d'entretenir de grandes flottes de mer*³¹ ». Les lettres de course et lettres de marque étaient donc encore en ce milieu du XIXe siècle, pour certaines nations, un moyen non négligeable d'assurer la défense de leurs intérêts sur l'espace maritime. Le Congrès des États-Unis possède ainsi de nos jours le droit constitutionnel d'autoriser la délivrance de telles lettres à des armements privés en cas

NOTES

32. Le corsaire devient ainsi un véritable auxiliaire de la marine de guerre de son pays.

33. De la même façon, les « lettres de représailles » étaient autrefois délivrées à un armateur dont le navire, alors sous pavillon neutre, avait indument été attaqué en mer, soit par un navire de guerre étranger soit par un navire corsaire étranger. En France, les dernières lettres de représailles ont été délivrées par le roi Louis XVI en 1778.

34. Jules Basdevant (dir.), *Dictionnaire de la terminologie du droit international*, Paris, Sirey, 1959, p. 369.

35. Voir Philippe Chapleau, « Washington lâche des corsaires dans l'océan Indien », *Ouest-France*, 3-4 novembre 2007.

36. Voir le site Internet de la société Pistris : « Pistris, Inc., World Leader in Maritime Operations », <http://www.pistris.com>

de besoin. Elle lui accorde en effet compétence de « *déclarer la guerre, d'accorder des lettres de marque et de représailles, et d'établir des règlements concernant les prises sur terre et sur mer* [...] ».

Au sens strict cependant, les lettres de marque ne devraient pas être confondues avec les lettres de course. Ces dernières sont délivrées à un armement corsaire pour l'autoriser à attaquer au nom de son pays tout navire ennemi conformément aux lois de la guerre sur mer, ce qui suppose un état de belligérance entre au moins deux pays³². Les lettres de marque sont des lettres permettant à un armateur dont des créances n'ont pas été honorées par des marchands étrangers, d'attaquer, à concurrence du montant desdites créances, un ou plusieurs navires marchands du même pays que le débiteur, pour en capter la cargaison, aux fins de se payer³³. Ces lettres de marque ont en outre une échéance précise, d'assez courte durée.

Il semble que dans la constitution des États-Unis, la notion de lettres de marque se confonde avec celle de lettres de course, confusion qui s'est établie peu à peu dans le langage juridique contemporain. Elle est confirmée par le *Dictionnaire de la terminologie du droit international* édité en 1959. Il mentionne ainsi à la rubrique « lettres de marque » qu'il s'agit d'un « *document remis par un État belligérant à un armateur pour l'autoriser à exercer la course*³⁴ ».

La décision actuelle de recourir à cette formule ancienne a été prise en novembre 2007, non par le Congrès mais par le président lui-même, sur le fondement du *September-11 Marque and Reprisal Act*, loi que l'administration américaine a fait adopter par le Congrès et qui autorise le Département d'État à délivrer des lettres de marque sans l'accord préalable du Congrès³⁵. C'est la société militaire privée américaine spécialisée dans les opérations maritimes, *Pistris Incorporated*³⁶, qui en a été la bénéficiaire, en vue de participer aux opérations de sécurité maritime dans l'océan Indien (lutte contre la piraterie et le terrorisme). La société Pistris a ainsi été habilitée à armer deux bâtiments de 65 m de long reliés aux satellites militaires d'observation, dotés chacun d'un hélicoptère armé, d'embarcations annexes ultra-rapides capables d'atteindre la vitesse de 50 nœuds et d'un équipage de cinquante hommes dont des commandos.

Le recrutement de gardes armés en vue de les affecter sur les navires marchands battant pavillon des États-Unis

Les États-Unis, via leur *Envoy Expeditionary Service*, ont récemment lancé des appels d'offres via internet pour recruter des *contractors* privés, tireurs d'élite, pour servir en qualité « *d'agents de sécurité pour les quais, les ports et les navires marchands* ». L'appel à candidature, détaillé, mentionne l'origine des candidats (uniquement des citoyens

NOTES

37. Voir en annexe le texte de l'appel à candidatures en langue anglaise.

38. Document « *International news* », Agence Reuters, « *Jobs* », 12 mai 2009.

39. Dans le langage maritime, « armer un navire » consiste à recruter et affecter son équipage. La première fonction de l'équipage, dès le Moyen Âge, était de défendre le navire contre les attaques extérieures, d'où l'assimilation de l'homme à une arme et la désignation de l'équipage sous le terme d'« armement ». Un navire était considéré comme armé quand son équipage était constitué et au complet. La formule « armer en guerre » s'applique par extension mais dans la logique de ce sens premier à embarquer sur un navire marchand aussi bien des hommes en armes que des armes.

40. Voir sur cette question : Carolin Liss, « *Privitising the Fight Against Somali Pirates* », *Working paper n° 152*, novembre 2008, Asia Research Center, 6 Australia, 18 p.

41. Voir le site internet de Cruise Norway : www.CruiseNorway.com.

des pays membres de l'Otan), le degré d'expérience exigé, ainsi que les armes qui pourront être utilisées en vue de repousser les assauts de pirates : « *L'objectif sera d'identifier, repousser et d'attaquer les navires présentant une menace et les criminels à leur bord.* » *Le profil idéal de candidat recherché requiert « au minimum quatre années d'expérience dans l'action militaire et/ou de police maritime, [...] une expérience d'au moins une année dans le traitement de menaces de haute intensité [...] ».* Les armes que les candidats pourront être amenés à utiliser seront les suivantes : « *M 249, carabine M4, Glock 9 mm. et calibre 40, AK 47, Remington 870 Shotgun*³⁷ ».

Parallèlement à cet appel à candidature, la garde côte des États-Unis a adopté en mai 2009 une nouvelle réglementation instituant l'obligation pour tous les navires marchands américains empruntant les eaux du golfe d'Aden de lui soumettre au préalable pour approbation leur propre dispositif de sécurité ; la réglementation incite également les armateurs de ces navires à embarquer des gardes spécialisés dans la lutte contre la piraterie. Ce dispositif laisse toutefois les armateurs libres de décider si les gardes seront armés ou non³⁸. Il s'agit en quelque sorte d'un retour à la pratique de ce que l'on appelait autrefois les navires marchands « armés en guerre » : ils étaient dotés de canons et de fusiliers pour leur permettre de se défendre de façon autonome contre des attaques d'ennemis et de corsaires, voire contre des attaques de pirates³⁹. Parmi les effets induits de cette solution, il y a pour les armateurs le risque de voir les primes d'assurances maritimes augmenter sensiblement compte tenu que le navire marchand, en s'engageant lui-même dans un combat d'armes à feu, peut subir des dégradations importantes si ce n'est être détruit⁴⁰.

La conversion d'un navire marchand en navire auxiliaire d'une marine de guerre (Malaisie)

En mai 2009, la Malaisie a reconverti un porte-conteneurs, le *Bunga Mas Lima* appartenant à l'armement Misc Berhar, en navire auxiliaire « banalisé » de la *Royal Malaysian navy* en vue d'en faire un navire banalisé chargé de l'accompagnement de navires marchands au large de la Somalie. L'équipage civil a été versé dans la réserve de la *navy* malaise mais ne devrait être affecté en principe qu'à la maintenance du navire. Il a toutefois été spécialement entraîné à sa nouvelle mission. Les actions de force contre d'éventuels pirates reviendraient exclusivement à des personnels militaires, des commandos, également embarqués à bord⁴¹.

Pour autant, si la présence de ces importants moyens a permis de dissuader mais aussi de faire échouer nombre d'attaques, elle n'a pas encore permis de réduire à néant l'activité des pirates somaliens : entre le 1er janvier et le 1er juin 2009, 135 tentatives de détournement de navires ont été enregistrées dans la région : « *Sur ce total, 24 attaques*

NOTES

42. Site internet de *Mer et Marine*, 20 juin 2009, « Quel bilan pour la lutte contre la piraterie au large de la Somalie ? », p. 2.

43. Notamment la prise de contrôle du pétrolier *Sirius* qui est intervenue au large du Kenya, à 450 milles nautiques des côtes.

44. *Mer et Marine*, Newsletter du 16 mars 2009.

45. Linda Verhaeghe, La piraterie refait surface. Trois questions à l'amiral Marin Gillier, *Armées d'aujourd'hui*, n° 336, décembre 2008-janvier 2009, p. 19.

ont réussi, 16 navires marchands et 166 marins étant actuellement retenus en otage⁴² ». De plus, le champ d'action géographique des pirates a tendance à s'élargir vers le nord comme vers le sud, ainsi qu'en témoignent deux attaques intervenues au large de l'archipel des Seychelles et du Kenya au cours des derniers mois⁴³. Grâce à la technique du navire-mère à partir duquel partent des embarcations légères et rapides, les pirates lancent désormais leurs opérations jusqu'à plus de 500 milles nautiques des côtes de la Somalie.

L'accompagnement spécifique d'un navire particulier

C'est plus particulièrement le cas lorsqu'un navire lent, aisément abordable, donc vulnérable, ou transportant une cargaison « sensible » ou encore présentant une utilité toute particulière pour les activités navales doit impérativement franchir la zone connue pour être le champ d'action de pirates. Pour ce qui est du seul cas de la France, il convient de mentionner l'accompagnement des navires transportant les aides du Programme alimentaire mondial destinées à la population somalienne elle-même, accompagnés par des navires de guerre français dans le cadre de l'opération *Alcyon* (novembre 2007-février 2008). Ce fut également le cas du remorqueur de 29 m *Buckingham*, battant pavillon français, qui a transité par le golfe d'Aden en mars 2009 à la vitesse de 10 nœuds. Il y fut accompagné par la frégate française *Floréal* outre la présence à son bord d'une équipe de sécurité⁴⁴. Ce fut encore le cas du pétrolier *Algarve*, accompagné par un aviso français durant quatre jours de mer dans la zone, en septembre 2008⁴⁵.

Lorsque la route suivie par le convoi transite par un détroit international, le principe de liberté du transit pour tous navires assure la licéité de la présence des navires de guerre navigant de conserve avec des navires de commerce qu'ils protègent. Toutefois, dans cette zone qui tout en étant ouverte à la libre navigation internationale n'en reste pas moins une zone de souveraineté, leur fonction doit être en principe uniquement dissuasive. Il appartient en effet aux seuls navires d'État des pays riverains du détroit d'y opérer des actions de police et d'éventuels usages de la force armée.

Les systèmes d'échanges d'informations sécuritaires entre États et armateurs

Les pays dont les navires empruntent une zone présentant un risque d'attaques de piraterie, mettent désormais en place des systèmes — qui peuvent être unilatéraux mais aussi multilatéraux — d'échanges d'informations entre un service gouvernemental dédié et les armateurs sur la présence de pirates et les attaques récemment intervenues dans

NOTES

telle ou telle zone. Pour la France, il s'agit du Protocole de contrôle naval volontaire (CNV) qui existe depuis 2001 et qui couvre une vaste zone maritime allant de la mer Rouge à la mer de Chine.

Le changement momentané de pavillon maritime

On voit ici revenir l'élément de dissuasion que peut revêtir le simple fait pour un navire d'arborer un pavillon particulier. Si les pirates ont eu à subir les assauts déterminés de la marine de guerre d'un pays dans la protection de ses navires marchands ou de plaisance ou encore la résistance de forces de sécurité embarquées sur ces navires, ils auront tendance à se reporter plutôt sur ceux qui arborent des pavillons moins sécurisés. Pour contrer cet effet pervers de la lutte contre la piraterie maritime, certains pays peuvent tout à fait légalement demander à une grande puissance maritime le droit d'arborer son pavillon à titre temporaire. Un navire peut ainsi pour une traversée, être placé sous pavillon étranger. La France en particulier accorde ce droit s'il y a à cette opération un intérêt national français. Le délai pour ce changement de pavillon est même très court : pas plus de trois heures ! Les États-Unis mettent également en œuvre cette solution.

LES PRINCIPES ET FONDEMENTS JURIDIQUES APPLICABLES À L'INTERCEPTION DE PIRATES

En la matière, il convient de s'attacher tout d'abord aux principes de droit international public applicables en matière de lutte contre la piraterie ; puis à la distinction des titres juridiques pouvant justifier l'intervention contre des pirates ; enfin au cadre particulier fourni par les résolutions du Conseil de sécurité relatives à la piraterie somalienne.

Les principes de droit international en matière de lutte contre la piraterie

La définition contemporaine de l'acte de piraterie est donnée par l'article 101 de la convention de Montego Bay sur le droit de la mer (1982). En la synthétisant, il s'agit d'un acte de violence commis en haute mer de l'extérieur du navire, dans un but de lucre, à des fins privées.

Dans l'espace international qu'est la haute mer, les navires de guerre de tous États ont compétence pour intervenir et réprimer cet acte de nature criminelle qui a toujours fait du pirate au cours des siècles passés, un « ennemi de l'humanité ». Ce pouvoir est l'expression

NOTES

46. Protocole à cette convention, également signé à Rome le 10 mars 1988, intitulé « Protocole pour la répression des actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental ».

47. En droit de la mer, la poursuite d'un navire privé en infraction par un navire de guerre (ou tout autre moyen d'État tel qu'un aéronef), dite *hot pursuit*, doit s'exercer exclusivement dans le sens allant de la mer territoriale de l'État côtier — où l'infraction doit avoir pris corps — vers la haute mer et sur celle-ci. Elle doit de plus être continue et cesser dès lors que le navire poursuivi parvient à passer dans les eaux territoriales d'un autre État.

48. Ce droit de poursuite inversé est précisément prévu, s'agissant de la lutte contre la piraterie au large de la Somalie, par la résolution 1816 du Conseil de sécurité des Nations Unies, du 2 juin 2008 (voir *infra*).

49. Nous utilisons ici les termes d'aires marines pour indiquer qu'il s'agit d'espaces englobant plusieurs zones maritimes de surface telles que ces dernières sont prévues par le droit international de la mer : eaux intérieures, mer territoriale, eaux archipélagiques, zone contiguë, zone économique exclusive, haute mer.

de ce que le droit international public qualifie de titre universel à agir des États ou compétence universelle, qui constitue de ce fait une exception au principe de juridiction exclusive de l'État du pavillon en haute mer. En matière de piraterie, ce titre universel autrefois de source exclusivement coutumière est aujourd'hui prévu par l'article 105 de la convention de Montego Bay « *Tout État peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, saisir un navire ou un aéronef pirate ou un navire ou un aéronef 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. Les tribunaux de l'État qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne le navire, l'aéronef ou les biens, réserve faite des tiers de bonne foi* ».

Il existe en d'autres domaines ce que certains auteurs appellent une « compétence quasi universelle » lorsque, sur la base d'une convention internationale, tout État est potentiellement compétent pour juger les auteurs d'une infraction déterminée, même commise hors de son territoire national, mais à la condition toutefois que l'arrestation ait eu lieu sur son territoire. C'est le cas par exemple en matière de répression des actes illicites commis contre la sécurité de la navigation maritime (article 4 de la convention de Rome du 10 mars 1988, ainsi que des attaques contre des plates-formes pétrolières⁴⁶).

Les pirates qui ont effectivement commis leur forfait en haute mer et que l'on a capturés dans cette même zone, voire dans des eaux sous souveraineté dans le cas d'un droit de poursuite dit « inversé »⁴⁷, établi à titre exceptionnel parce qu'il est directement contraire au droit international de la mer⁴⁸, peuvent être soit remis à leur État de nationalité ou encore à l'État côtier d'où ils sont partis pour leur attaque, soit à un État tiers, ou bien encore transférés à son bord par le navire de guerre intercepteur pour être ensuite amenés sur son territoire afin qu'ils y soient jugés (voir *infra*).

La distinction des titres juridiques fondant la compétence en considération de l'espace maritime d'intervention

Il faut considérer que la lutte contre la piraterie — terme que l'on cessera à partir de maintenant d'employer dans le sens extensif que nous lui donnions jusqu'ici — et contre le vol à main armée en mer commis dans les zones sous souveraineté d'un État côtier, peut se fonder sur quatre titres juridiques différents en considération de deux grandes aires marines⁴⁹ distinctes.

NOTES

En haute mer

Il y a tout d'abord une zone, la haute mer, pour l'exercice du titre universel à agir contre le crime de piraterie *stricto sensu*, tel que la convention de Montego Bay sur le droit de la mer le définit (articles 101 et 105). Cette compétence universelle est totale : tout État qui a l'occasion de s'emparer de pirates doit le faire, aussi bien en haute mer que dans ses propres espaces de souveraineté ou de juridiction (zones maritimes côtières ou territoire). Cette compétence universelle trouve son fondement dans le fait que le crime de piraterie est lié à un espace, la haute mer, où ne s'applique aucune souveraineté : « *Le caractère spécifique de la piraterie, caractère qui la sépare des autres infractions de droit commun, est l'universalité de la répression. Cette universalité est justifiée non pas par le caractère maritime du crime, mais par le lieu d'exécution du crime, lieu qui doit se trouver en dehors de la juridiction exclusive d'un État déterminé*⁵⁰ ».

50. Pella, cité par Jules Basdevant (dir.), *Dictionnaire de la terminologie du droit international*, op. cit., p. 453.

Encore faut-il s'entendre sur la portée de la notion de haute mer en ce domaine. Nous pensons qu'il s'agit de l'ensemble de l'aire marine dans laquelle prévaut un principe général de liberté de navigation de tous les pavillons. Cela comprend donc l'espace international de haute mer ainsi que l'espace constitué par la zone économique exclusive des États côtiers. Dans cette zone en effet, ces derniers n'ont pas de compétence leur permettant de contrôler la navigation étrangère si ce n'est au titre spécifique de la lutte contre la pollution et de la surveillance des pêcheries. Il est reconnu que la même liberté de navigation s'y applique qu'en haute mer, quand bien même ne serait-ce pas, y compris en surface, une zone assimilable à cette dernière.

Dans des zones de souveraineté ou de juridiction nationale d'un État côtier

Il y a en second lieu une aire marine côtière, constituée par les eaux intérieures et la mer territoriale, dans laquelle et en l'état actuel du droit international public, l'attaque contre un navire à des fins privées ne peut plus être qualifiée de piraterie puisque cet acte ne peut avoir pour cadre que la haute mer⁵¹. Une telle attaque sera donc qualifiée de « vol à main armée en mer », cette dernière expression paraissant désormais validée par la pratique.

Dans ces espaces maritimes immédiatement adjacents à l'espace terrestre et dont on dira qu'ils sont sous le contrôle exclusif de l'État côtier, peuvent jouer trois autres titres juridiques :

51. Espace auquel nous considérons que s'ajoute en la matière les zones économiques exclusives des États côtiers (200 milles nautiques).

NOTES

1) Pour l'État côtier lui-même : son titre exclusif à réprimer les infractions commises dans sa mer territoriale et ses eaux intérieures en tant qu'espaces de souveraineté,

2) Pour un autre État en particulier : le titre juridique constitué par un accord bilatéral de coopération lui permettant expressément d'intervenir dans la mer territoriale ou les eaux intérieures de l'État côtier cocontractant,

3) Pour un ensemble d'États : une résolution du Conseil de sécurité des Nations Unies doublée d'un accord bilatéral spécifique passé avec l'État côtier (rendu nécessaire par l'exigence de respect du droit international de la mer), en vue de l'exercice effectif du droit d'interception dans des eaux de souveraineté étrangère, à l'exemple de la résolution 1816 précitée.

On voit qu'ici cependant, dans tous les cas de figure, l'État côtier directement concerné reste d'une part maître de sa propre action ; d'autre part s'il n'agit pas lui-même, ou s'il requiert une aide internationale, il demeure seul habilité à déterminer qui sera habilité à intervenir dans ses approches maritimes.

Le cadre particulier fourni par les résolutions du Conseil de sécurité relatives à la piraterie somalienne⁵²

Il faut prendre en compte également le cadre particulier qu'ont établi les résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies adoptées au cours de l'année 2008. Elles l'ont été à partir d'initiatives prises conjointement par la France et les États-Unis.

Il est intéressant de voir selon quelles modalités pratiques elles ont entendu organiser la lutte contre la piraterie et le vol à main armée au large des côtes somaliennes ; mais il est aussi utile d'analyser la politique juridique affirmée et suivie par le conseil de sécurité à cette occasion.

Les résolutions du Conseil de sécurité visant la piraterie somalienne

Rendons d'abord justice. Avant que le conseil de sécurité ne soit effectivement saisi de projets de résolutions relatifs à la mise en place d'actions internationales de lutte contre la piraterie, l'assemblée générale de l'Onu s'était à de nombreuses reprises préoccupée de ce phénomène. Elle a adopté des décisions en ce sens dans chacune de ses résolutions annuelles relatives aux océans et au droit de la mer, sur la base du rapport qui lui est présenté en ce domaine par le secrétaire général de l'organisation⁵³.

52. Ces résolutions sont toutes postérieures à l'affaire du *Ponant*. Elles ne s'appliquaient donc pas à l'époque du fait générateur de l'affaire.

53. Voir à cet égard Onu, Assemblée générale, *Rapport du secrétaire général : Les océans et le droit de la mer*, 13 mars 2009, 64 session, A/64/66, tout spécialement les pp. 42-44.

NOTES

L'année 2008 a vu intervenir quatre grandes résolutions du conseil de sécurité dans le domaine de la piraterie et du vol à main armée en mer.

La résolution 1816 du 2 juin 2008 ouvre la possibilité aux navires de guerre des puissances maritimes qui auront préalablement signé un accord avec le gouvernement fédéral de transition somalien, de poursuivre les embarcations de pirates jusque dans les eaux territoriales de la Somalie. Cette poursuite doit avoir pris naissance en haute mer et reposer sur une situation de flagrant délit de piraterie. Par rapport à la notion de *hot pursuit* admise par le droit international, qui doit prendre naissance dans les eaux de souveraineté de l'État côtier et s'exercer ensuite sur l'espace de haute mer, il s'agit d'un droit de poursuite inversé.

L'exigence d'un accord préalable avec la Somalie pour chaque État désireux d'intervenir dans ce cadre est nécessaire pour rendre les opérations de poursuite dans ses eaux de souveraineté conformes au droit international. Dès lors qu'il y a accord de l'État côtier, il s'agit d'une opération menée en coopération bilatérale, ce qu'a toujours le droit d'organiser ledit État dans les approches maritimes de son territoire, tout comme il a le droit de lancer un appel à la coopération internationale pour le contrôle en haute mer et éventuellement le déroutement de navires battant son pavillon. La résolution permet également aux États qui auront été habilités — ceux-là mêmes qui auront passé accord avec la Somalie — à « *recourir à tous les moyens nécessaires [dans le respect des] dispositions du droit international concernant les actions en haute mer* ». La validité initiale de cette résolution était de six mois.

La résolution 1838 du 7 octobre 2008 réaffirme sur le fondement du chapitre VII de la charte des nations unies, la condamnation de « *tous actes de piraterie et vols à main armée commis contre des navires au large des côtes somaliennes ; demande à tous les États intéressés par la sécurité des activités maritimes de participer activement à la lutte contre la piraterie visant des navires se trouvant en haute mer au large des côtes somaliennes [...]* ; demande instamment aux États qui en ont les moyens de coopérer avec le Gouvernement fédéral de transition dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée commis en mer ».

La résolution 1846 du 2 décembre 2008 est intervenue comme relais temporel de la résolution 1816 dont elle prolonge l'application d'une année. Elle demande également qu'une assistance technique soit prêtée aux États côtiers de la région pour leur permettre de participer effectivement à la lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer. Cette coopération peut comprendre un volet judiciaire en remettant les présumés pirates appréhendés à des pays de la région et en leur apportant une aide technique dans le traitement de ces affaires.

NOTES

La résolution 1851 du 16 décembre 2008 élargit l'espace géographique de la lutte en autorisant les pays participant aux opérations dans le golfe d'Aden à exercer, sous réserve d'un accord préalable avec la Somalie, un droit de poursuite terrestre et aérien sur son territoire. La résolution n'a pas suivi cependant la demande complémentaire des États-Unis en vue de la constitution d'une force de maintien de la paix de l'Onu qui aurait été déployée sur le territoire somalien pour faciliter parallèlement la reconstruction du pays.

La politique juridique du Conseil de sécurité : l'appel au respect du droit international en vigueur

Observons que c'est à bon droit que les résolutions du Conseil de sécurité appellent au respect du droit international de la mer en son état actuel. Il était utile d'inscrire de façon claire et forte cette référence. Cela s'applique d'une part à la définition même de la piraterie, qui ne doit pas être confondue comme on l'a vu avec le vol à main armée commis en mer ; cela s'applique d'autre part aux conditions de répression de la piraterie au moyen de l'exercice de la compétence universelle, ce qui implique que ladite compétence demeure limitée à la haute mer.

Il est vrai que de fortes pressions ont été exercées au sein du conseil de sécurité en faveur de cette référence et de ce rappel au droit international public positif par plusieurs États. Ceux-ci craignaient que, au prétexte que pourraient exister, aujourd'hui ou demain, sur leurs côtes, des foyers de piraterie, les grandes puissances maritimes viennent mener des opérations navales dans leurs zones maritimes de souveraineté. C'est à l'aune de cette même crainte qu'il faut comprendre également la clause de la résolution 1816 indiquant qu'en aucun cas, les modalités de traitement de la piraterie somalienne et en particulier le recours au droit de poursuite inversé ne pourraient servir de fondement, en tant que précédent, à l'établissement d'une coutume internationale.

Au demeurant, sans contredire ces prescriptions, lorsqu'il agit au titre du chapitre VII de la charte pour les nécessités du maintien de la paix et de la sécurité internationales, le Conseil de sécurité peut décider de déroger pour un temps — celui nécessaire à la solution d'une crise particulière — au droit international conventionnel ou coutumier en vigueur. C'est précisément ce qu'il a fait en autorisant localement un droit de poursuite inversé avec l'accord de l'État côtier. Pour autant, le Conseil de sécurité sait qu'il n'est pas un « législateur » de droit international. Il ne lui appartient pas d'énoncer en la matière de nouvelles règles en lieu et place des conférences diplomatiques ayant une fonction normative qui ont été réunies dans le passé et qui le seront dans l'avenir.

Le fait que le Conseil de sécurité renvoie pour le reste à la convention sur le droit de la mer, permet de conserver toute sa signification à la notion

NOTES

de piraterie prise dans son sens strict, en ne la fusionnant pas avec celle de vol à main armée, ou ce qui revient au même, en n'étendant pas l'aire d'application de la piraterie à l'ensemble des zones maritimes. Le risque aurait été de faire naître une résistance des États maritimes à lutter contre la piraterie et peut-être même une remise en cause des distinctions afférentes aux titres de compétence, ce que ne pouvait pas envisager le Conseil de sécurité lui-même. En l'état du droit international, le vol à main armée pratiqué en mer n'est certes que l'exercice de la même activité criminelle, mais dans une sphère géographique différente de celle de la piraterie. Pour autant, comme on le verra, la subsistance de deux infractions différentes en fonction du lieu de leur réalisation est une complication évidente au regard de la répression de cette activité criminelle quand bien même y aurait-il des titres de compétence différents à maintenir (voir *infra*).

Ces éléments généraux étant précisés, revenons à l'affaire des présumés pirates transférés sur le territoire français et à son traitement judiciaire.

Le lien entre les notions de police en mer, d'action de l'État en mer et d'opérations militaires

L'action de vive force a pour objectif d'exercer une contrainte sur le commandement d'un navire en infraction qui refuse de se laisser approcher et visiter. Elle consiste en des sommations de stopper, en un tir de semonce puis en trois tirs d'avertissement ou tirs d'arrêt en avant de l'étrave ; elle peut également se traduire le cas échéant par un abordage et une prise de contrôle du navire. L'action de vive force est autorisée par le préfet maritime (Prémar) compétent dans la zone considérée, ou le délégué général du gouvernement en outre-mer (DGG). Le tir au but intervient quand l'action de vive force n'a pas eu de résultats, le navire suspect poursuivant sa route, tentant de fuir⁵⁴. L'autorisation en est donnée par le Premier ministre sur demande du préfet maritime.

Ces différentes modalités d'action peuvent être utilisées notamment envers des navires pirates⁵⁵. Mais dans leurs définitions strictes, action de vive force et tirs au but ne doivent viser que le navire et non des personnes à son bord. La question est alors de savoir si des tirs, notamment d'armes légères, ciblés sur des personnes, dans l'hypothèse d'une situation de légitime défense des militaires engagés dans l'opération, relèvent encore de l'action de l'État en mer ? Elles doivent cependant être considérées comme en étant le prolongement nécessaire et comme s'y intégrant.

La notion de police en mer a elle aussi un champ d'application extrêmement large. En temps de paix, toute activité ayant pour finalité de faire respecter le droit sur l'espace maritime en fait partie : lutte contre le trafic de stupéfiants, lutte contre le trafic d'immigrants

54. Le tir au but doit être précédé de nouvelles sommations, ne peut être dirigé contre des personnes à bord du navire poursuivi et doit être effectué à l'aide de projectiles inertes, donc non explosifs.

55. Rappelons qu'en droit maritime, toute embarcation, même légère, qui navigue et se meut par ses propres moyens sur l'espace maritime est un navire. Le terme « bateau » est réservé à la navigation fluviale, d'ailleurs qualifiée de batellerie.

NOTES

56. Le plan de protection « *Vigipirate* », et les plans d'intervention : « *piratox* », « *biotox* », « *piratom* », « *piratair* », « *pirate-ex* » (contre la prise en otages de ressortissants français expatriés), « *piranet* », « *métropirate* » et... « *pirate-mer* ». Ces plans d'intervention font tous l'objet d'exercices et d'entraînements réguliers durant l'année, de la part des forces militaires, des services administratifs et des services de sécurité civile concernés.

57. La notion de sûreté, appliquée aux espaces maritimes, revêt un sens beaucoup plus large et général que le terme correspondant appliqué sur le territoire de l'État. Il a tendu à s'appliquer en mer à tous les aspects de la sécurité : celle des hommes comme celle des navires, celle de la navigation et celle des biens, alors que sur terre, l'idée de sûreté fait référence à la sûreté personnelle dans le domaine des libertés publiques et de la sauvegarde des droits fondamentaux : c'est la protection de la personne contre toute mesure arbitraire de contrainte. Néanmoins, il serait utile de réhabiliter le terme « sécurité » appliqué à l'espace maritime et en droit international de la mer où il prend toute sa signification : celle de la sécurité des États, de la sécurité collective, de la sécurité de la navigation. Cela implique de ramener le terme de sûreté au sens classique et restreint qu'il revêt et qui correspond plutôt au champ du droit maritime, lorsqu'il est employé pour caractériser la sauvegarde du navire,

clandestins, lutte contre les trafics d'armes, lutte contre le terrorisme, lutte contre les pollutions volontaires, lutte contre les immersions non autorisées, lutte contre toutes formes d'atteinte à la sécurité maritime, notamment la piraterie. Ces différents champs d'activité intervenant dans le cadre générique de la police en mer et destinés finalement à assurer la sécurité dans toutes ses dimensions sur l'espace maritime, relèvent en France de la notion et du cadre général de l'« action de l'État en mer ». Il en est ainsi par exemple du plan « *pirate-mer* » qui, contrairement à ce que peut laisser croire son appellation, vise en tout premier lieu l'action anti-terroriste. En fait, le plan « *pirate-mer* », qui relève de la série des plans « *pirate* » de protection et d'intervention planifiés par le Secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale (SGDSN)⁵⁶, est lui-même un cadre d'action qui se décline en plusieurs plans spécifiques traitant d'une situation donnée : la lutte contre les actes de piraterie en est un des éléments.

En toute logique, la lutte contre la piraterie maritime s'insère donc dans le schéma général de l'action de l'État en mer, bien que pour trouver mention de cet aspect de la police des mers, il faille comme on vient de le voir, entrer à l'intérieur du dispositif du plan « *pirate-mer* ». Ce lien à l'action de l'État en mer est d'autant plus fort qu'il s'agit d'un cadre légal corrélé au droit international public, et susceptible de s'appliquer à l'ensemble des actions de sécurité maritime⁵⁷. Cette notion générale qu'est l'AEM comprend en premier lieu tout ce qui permet d'assurer une navigation internationale sûre, paisible, conforme au droit international ; elle tend en second lieu à assurer sur l'espace maritime la lutte contre toute activité internationalement illicite qui s'y déroulerait, ainsi que de protéger le milieu marin sur le plan environnemental. La lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer s'intègre donc naturellement dans ce dispositif.

L'opération relevant de l'action de l'État en mer est placée dans une chaîne décisionnelle qui fait intervenir le préfet maritime, le secrétariat général de la mer (SGMer) et le Premier ministre. S'il y a lieu, c'est ce dernier qui, dans ce cadre, prend la décision d'ouverture du feu, l'usage des armes y étant soumis à son autorisation préalable. Cette chaîne décisionnelle est différente de celle qui s'attacherait à une opération militaire *stricto sensu*, c'est-à-dire à une opération de guerre. Cette dernière, contrairement à l'opération d'action de l'État en mer, relèverait directement du centre de planification et de conduite des opérations (CPCO), donc du chef d'état-major des armées (Cema), en ligne directe avec le président de la République. Comme on le voit, ces différents cadres d'action des forces armées et les qualifications qui leurs sont associées ne créent pas des catégories anodines. Si l'opération de lutte contre la piraterie devait être considérée comme une opération de guerre sans référence au cadre légal de l'action de l'État en mer, cela aboutirait à s'affranchir systématiquement de la chaîne décisionnelle aboutissant au Premier ministre. En revanche, si une telle opération devait comporter des opérations terrestres ou si elle

NOTES

des individus et des biens à son bord. On relèvera à cet égard que les résolutions prises par le conseil de sécurité des Nations Unies dans le domaine de la lutte contre la piraterie usent toutes, à bon droit, du terme « sécurité » de la navigation.

58. Il arrive que des législations nationales ne mentionnent pas expressément le crime de piraterie dans leur droit pénal mais répriment des actes particuliers comme le détournement de navire ou la prise d'otages sur un navire, qui peuvent être partiellement des éléments se rapprochant de la piraterie telle que la définit le droit international public. On parlera alors de « piraterie par analogie ». Cette formule peut également s'appliquer lorsque des législations nationales qualifient de crime de piraterie des actes que le droit international ne considère pas comme telle. Dans ce second cas, la qualification de piraterie est évidemment abusive, la définition proposée par le droit international devant faire référence, spécialement quand elle émane comme aujourd'hui d'une convention universelle très largement ratifiée et qu'elle est porteuse d'une compétence universelle

devait revêtir à un moment donné un caractère principalement terrestre dans le cadre d'une opération amphibie, aéroportée ou aéromobile, elle relèverait nécessairement de la chaîne décisionnelle aboutissant au président de la République ou à tout le moins à une coordination de type interministériel entre les deux systèmes de décision.

Au regard du dispositif légal français, il est important d'opérer une telle distinction parce que l'action de l'État en mer peut, elle aussi, outre la grande diversité des moyens civils dont elle dispose, avoir à solliciter des moyens militaires pour mener à bien ses opérations, et l'action contre la piraterie en fournit évidemment un exemple. Il est donc important que la chaîne décisionnelle soit celle qui a été prévue pour ce cadre d'action. Ainsi, dans l'affaire du *Ponant*, le plan « pirate-mer », en tant qu'élément de l'action de l'État en mer, a bien été activé par le Premier ministre, M. François Fillon.

LES QUESTIONS DE PROCÉDURE ET DE FOND LIÉES À L'AFFAIRE DU *PONANT* ET CELLES À SUIVRE

L'affaire du *Ponant* étant la plus avancée des trois sur le plan procédural et peut-être aussi la plus emblématique, elle sera notre point de référence. Quel que soit le titre juridique sur lequel a pu se fonder l'appréhension des pirates qui ont attaqué ce voilier, cela n'exonère évidemment pas la France du respect de sa législation. Le procès pénal a ses exigences. En effet, le tout n'est pas de transférer des présumés pirates sur le sol français simplement parce que le droit international l'autorise. Une fois en métropole, cet ordre juridique s'efface relativement, prend un tour plus lointain et laisse la place au droit pénal ainsi qu'aux prescriptions de la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales. Encore faut-il que le droit national puisse « suivre » : qu'y soit mentionné avec suffisamment de précision, même par analogie⁵⁸, quelque chose qui ressemble d'assez près au crime de piraterie que l'on entend poursuivre ; que les modalités d'appréhension sur le terrain, celles de la garde à vue, celles de l'enquête et de la preuve, soient conformes à ce que prescrit l'ordre juridique interne de l'État ainsi que ses engagements internationaux.

À cet égard, le transfert en France de présumés pirates pose d'abord la question de la validité procédurale d'une privation de liberté à bord d'un navire de guerre ou sur un navire privé dont il a pris le contrôle et dont il assure le détournement. Puis doit être posée la question, plus spécifique à l'affaire du *Ponant* mais qui pourrait à l'avenir se poser

NOTES

59. Cela inclut une ambassade de France du fait que contrairement à un mythe juridique celle-ci n'est pas territoire français et que la législation pénale de l'État d'accueil s'applique dans ses locaux. Le fait qu'elle soit inviolable n'en fait pas pour autant une enclave de souveraineté étrangère, et donc de droit étranger, au sein du territoire de l'État d'accueil.

de nouveau, de la validité d'une capture de pirates en territoire étranger. Ces deux problématiques, qui font intervenir la jurisprudence de la CEDH, ont d'ailleurs été les fondements de l'action en nullité de procédure pénale intentée par les défenseurs des présumés pirates du *Ponant*. Il convient d'y ajouter une possible intrusion de l'ordre juridique communautaire, au regard d'une jurisprudence récente de la CJCE relative aux conditions d'application des résolutions du Conseil de sécurité par les États membres de l'Union européenne.

La question de la validité procédurale d'une privation de liberté en mer

Le problème de fond et le plus général est celui de la validité d'une procédure pénale lancée hors du territoire de la République française : cela peut être sur un territoire étranger⁵⁹ ou sur un navire de guerre français. En l'espèce, c'est précisément le cas du navire de guerre qui est posé.

Là encore, il faut affirmer que contrairement à une fiction largement répandue mais aujourd'hui clairement réfutée par la doctrine et la jurisprudence, le navire de guerre n'est pas une partie du « territoire » de l'État du pavillon. Il bénéficie sans conteste d'une inviolabilité qui le protège de toute incursion d'une autorité étrangère, donc de tout acte de souveraineté étrangère à son encontre, mais il n'est autre, sur le plan juridique, qu'un véhicule qualifié d'ensemble organisé soumis à l'autorité d'un commandant de bord.

Or sur ce navire, français de par son pavillon, la question est de savoir à quel titre des personnes peuvent y être maintenue en état de privation de liberté. La question est identique quand cette privation de liberté est opérée sur le navire dérouté lui-même, sous la garde et la contrainte du navire de guerre. Est-on dans le cadre d'une procédure judiciaire au sens strict du terme ? Mais celle-ci peut-elle commencer et être diligentée à bord ? Ou bien est-on, dans l'attente de pouvoir entamer une telle procédure, dans le cadre d'un autre système ? La question qui est posée est évidemment celle de la légalité de la mesure privative de liberté entre le moment de l'arrestation et du transfert à bord des pirates ou auteurs de violences en mer et le moment où ils arrivent sur le territoire de la République. Paradoxalement, la loi pénale s'applique assez facilement sur le navire de guerre, mais l'application de la procédure pénale y rencontre des difficultés, parce que plus qu'aucune autre procédure, elle est évidemment contraignante. Et c'est bien là sa raison d'être, spécialement quand il y a privation de liberté !

Les autorités françaises pensaient naguère que le fait qu'un procureur de la République soit saisi immédiatement de l'affaire, dès

NOTES

60. Estimée à deux tonnes mais la plus grande partie ayant été jetée à la mer à l'arrivée de l'avis, seuls 80 kg de cocaïne ont pu être saisis. Le cargo n'arborait aucun pavillon (ce qui autorisa son contrôle et son arrondissement par tout navire de guerre), et refusait d'obtempérer aux sommations de stopper.

61. « Toute personne a droit à la liberté et à la sûreté. Nul ne peut être privé de sa liberté, sauf dans les cas suivants et selon les voies légales : [...] ».

62. Arrêt CEDH, 5e section, n° 3394/03 du 10 juillet 2008, paragraphe 61, *Dalloz* 2008, pp. 3055 et suiv.

l'arraisonnement du navire privé et l'arrestation des présumés délinquants présents à bord, pouvait constituer une garantie suffisante pour valider toute la procédure. Elles arguaient que la rétention des personnes appréhendées était ainsi placée sous le contrôle, même à plusieurs milliers de kilomètres de distance, d'une autorité judiciaire compétente.

Or cette position a été démentie il y a quelques mois par la cour européenne des droits de l'homme dans un arrêt « Medvedyev », en date du 10 juillet 2008, rendu dans une affaire d'arraisonnement d'un cargo cambodgien, le *Winner*. Alors qu'il transportait une grande quantité de drogue⁶⁰, celui-ci a été visité puis dérouté par un avis de la marine nationale française, le LV *Le Hennaff*. L'équipage du *Winner* a été ainsi détenu pendant plusieurs jours de mer, le temps de gagner le port de Brest.

Dans cette affaire, la Cour de Strasbourg a condamné la France pour manquement à l'article 5 paragraphe 1 de la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales⁶¹ sur le fondement de deux motifs :

1) Elle a estimé que le procureur de la République ne pouvait pas être considéré comme une autorité judiciaire, le Parquet n'étant pas selon elle indépendant à l'égard du pouvoir exécutif : « *Force est cependant de constater que le procureur de la République n'est pas une autorité judiciaire au sens que la jurisprudence de la Cour donne à cette notion : [...] il lui manque en particulier l'indépendance à l'égard du pouvoir exécutif pour pouvoir être ainsi qualifié*⁶² ». D'autant que vient interférer avec l'article 5 paragraphe 1 de la convention européenne, les dispositions de l'article 5 paragraphe 3 selon lesquelles « *Toute personne arrêtée ou détenue dans les conditions prévues au paragraphe 1c du présent article, doit être aussitôt traduite devant un juge ou un autre magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires* [...] ».

2) Elle a estimé également qu'une procédure pénale commencée et diligentée en mer sur un navire de guerre français manquait de base légale, compte tenu de ce que la loi du 15 juillet 1994 modifiée par la loi du 29 avril 1996, relative aux modalités de contrôle en mer, ne prévoyait pas les conditions dans lesquelles pouvaient être exercées sur un navire de guerre, des mesures privatives de liberté envers des personnes appréhendées.

Dans l'esprit de la Cour il ne s'agit pas de nier que puissent intervenir sur un navire de guerre ou un navire privé arraisonné et placé sous son contrôle des mesures privatives de liberté. Dans le cas contraire, elle annihilerait en effet toute activité de sécurité maritime, et ce n'est évidemment pas son propos. La Cour exigeait que ces mesures interviennent en application d'un cadre légal suffisamment élaboré pour être considéré comme respectant d'une part le principe général de

NOTES

63. La Cour énonce dans le paragraphe 62 de son arrêt, le principe exigeant d'une « *adhésion scrupuleuse à la prééminence du droit* » et rappelle que, au titre de l'article 5 § 1 de la convention, pour qu'une arrestation ou une détention, même sur un navire en haute mer, puissent être considérés comme ayant une base légale en droit interne, la loi de l'État doit en fixer les modalités et les garanties avec précision. C'est seulement dans ces conditions que la loi en question sera « *compatible avec la prééminence du droit, notion inhérente à l'ensemble des articles de la Convention* ».

64. Arrêt *Medvedyev et autres*, précité, paragraphe 49.

65. De surcroît l'avis voyait sa vitesse de navigation réduite par le fait qu'il remorquait le navire des trafiquants, lequel ne pouvait être tracté qu'à une vitesse de 5 nœuds à l'heure, la distance à parcourir jusqu'à Brest, port de déroutement, étant de 3500 km.

66. CEDH, arrêt *Rigopoulos c/ Espagne*, 12 janvier 1999, n° 37388/97, *Recueil des arrêts et décisions* 1999-II.

67. Arrêt précité, paragraphe 44.

68. *Ibid.*

prééminence du droit⁶³, d'autre part le principe du droit individuel à la sûreté, et que lesdites mesures ne soient pas considérées à l'opposé comme étant laissées à l'arbitraire du commandant de bord du navire de guerre ou de tout autre navire public habilité à une telle mission : « *À titre liminaire, la Cour souligne qu'elle partage le point de vue du Gouvernement selon lequel il faut garder à l'esprit que les mesures prises par les autorités françaises à l'encontre du Winner et de son équipage s'inscrivaient dans le cadre de la participation de la France à la lutte contre le trafic international de stupéfiants. Comme elle l'a à maintes reprises indiqué, vu les ravages de la drogue, elle conçoit en particulier que les autorités des États parties fassent preuve d'une grande fermeté à l'égard de ceux qui contribuent à la propagation de ce fléau. Cependant, aussi légitime qu'elle soit, une telle fin ne saurait justifier tous les moyens : lesdits États sont tenus de garantir à toute personne relevant de leur juridiction les droits et libertés garantis par la Convention et les Protocoles additionnels qu'ils ont ratifiés, en toutes circonstances et dans les seules limites prévues par ces mêmes textes. [...] Ils se doivent d'être spécialement vigilants à cet égard*⁶⁴ ».

Au passage, on relèvera aussi que la Cour n'a pas condamné la France pour une question de durée de la rétention — 13 jours — de l'équipage du *Winner*. Sur ce point, elle a estimé que cette durée était normale au regard de la distance à parcourir pour rejoindre le port de Brest, et des circonstances dans lesquelles s'est effectué ce déroutement⁶⁵. Elle en avait déjà décidé ainsi dans une précédente et similaire affaire qui avait opposé devant elle l'Espagne au capitaine d'un navire battant pavillon panaméen, M. Rigopoulos, pris en flagrant délit de transport de cocaïne et qui avait été arraisonné en haute mer par la marine espagnole à une distance similaire de la métropole (5500 km)⁶⁶. Dans l'arrêt *Medvedyev*, la Cour a expressément fait référence à ce précédent en constatant qu'« *il y avait pareillement une impossibilité matérielle d'amener « physiquement » les requérants devant une telle autorité [un magistrat de l'ordre judiciaire] dans un délai plus bref*⁶⁷ ».

Au fond, il était reproché à la loi de 1994, telle qu'elle était libellée au moment des faits, c'est-à-dire en 2002, de ne pas faire le lien entre l'espace particulier qu'est le navire de guerre et la procédure pénale, en d'autres termes, de ne pas expliciter les conditions dans lesquelles en particulier des mesures privatives de liberté individuelle sont susceptibles d'intervenir sur un navire de guerre français : « *Les normes juridiques susévoquées [...] n'encadrent pas les conditions de la privation de liberté à bord, notamment quant aux possibilités pour les intéressés de contacter un avocat ou des proches. Par ailleurs elles omettent de la placer sous le contrôle d'une autorité judiciaire [...]*⁶⁸ ». La CEDH en a tiré la conclusion que la procédure

NOTES

69. Des peines de prison avaient été prononcées par la cour d'assises spéciale de Rennes (2005) envers quatre des sept marins poursuivis pour trafic de drogue, puis en appel par celle de Nantes (juillet 2008). Trois d'entre eux s'étaient portés en appel. La cour de Nantes avait infligé les peines suivantes : 20 ans pour le capitaine du *Winner* (confirmation), 17 ans pour le mécanicien de nationalité chypriote (réduction d'un an), 12 ans pour le marin chilien (aggravation de deux ans). C'est à l'issue de ce verdict que ces marins et six autres du même équipage, avaient introduit une instance devant la CEDH.

70. Arrêt *Medvedyev et autres*, précité, paragraphe 68.

71. Les dispositions de la loi du 15 juillet 1994 se trouvent codifiées, mais ce faisant dispersées, en deux endroits distincts : dans le Code pénal (en annexe) et dans le Code de la défense.

relative à ces marins du *Winner*, trafiquants de drogue présumés, était viciée⁶⁹. Par comparaison, la Cour a considéré que dans son précédent arrêt de 1999, « *la privation de liberté subie par M. Rigopoulos [en haute mer et pour une durée identique de treize jours] était intervenue sur ordre et sous le contrôle strict du tribunal central d'instruction de Madrid*⁷⁰ », ce qui la rendait conforme à l'article 5, paragraphe 1 de la convention.

Ces considérations portant sur la validité de mesures privatives de liberté sont transposables *mutatis mutandis* au cas de présumés pirates, capturés en mer ou sur un territoire étranger, et objets d'un transfert en France. Mais la CEDH a statué en 2008 sur l'affaire du *Winner* au regard de l'état du droit français tel qu'il se présentait en 2002 lorsque les faits sont intervenus. Qu'en est-il aujourd'hui ? Le cadre juridique interne, celui de la loi française, dans lequel intervient l'affaire des pirates du *Ponant* et dans lequel pourrait s'inscrire toute nouvelle affaire de présumés pirates transférés sur le territoire français, est-il le même ?

Nous répondrons par la négative. Ce cadre a en effet évolué. Avant même qu'il n'intervienne, l'État avait pour ainsi dire anticipé l'arrêt *Medvedyev*, car entre l'affaire du *Winner* et l'affaire du *Ponant* est intervenue la loi du 22 avril 2005 portant modification de la loi du 15 juillet 1994. Cette évolution s'est inscrite d'une part dans l'article 18-5 du Code de procédure pénale, d'autre part dans les articles 1521-1 et suivants, plus spécialement l'article 1521-5, du Code de la défense⁷¹.

Commençons par ce dernier. Il confère au commandant de bord d'un navire de guerre, dans le cadre de l'exercice de ses pouvoirs de police en mer, compétence pour « *ordonner le déroutement du navire [...] soit en application du droit international, soit en vertu de dispositions législatives ou réglementaires particulières ; soit pour l'exécution d'une décision de justice ; soit à la demande d'une autorité qualifiée en matière de police judiciaire* ». Le commandant peut également « *prendre les mesures de coercition nécessaires et adaptées en vue d'assurer la préservation du navire (dérouté) et de sa cargaison et la sécurité des personnes se trouvant à bord* ».

La position juridique des autorités françaises est de considérer désormais les mesures privatives de liberté diligentées à bord d'un navire de guerre non comme des mesures judiciaires de détention mais comme des mesures de rétention administrative. Cela autorise les commandants de bord à intercepter et amener sur le territoire français, dans un cadre juridique contrôlé, des délinquants appréhendés en mer sur le fondement de conventions internationales. Elles font valoir que la rétention administrative est organisée par la loi et n'est en rien une rétention arbitraire, que les autorités judiciaires n'en sont pas absentes et que la privation temporaire de liberté opérée sur un

NOTES

navire de guerre envers des personnes appréhendées pour leur être remises et jugées, ne saurait être autre chose que cela.

On conçoit évidemment qu'il est exclu qu'un magistrat de l'ordre judiciaire séjourne en permanence sur nos navires de guerre pour le cas, toujours hypothétique, où un déroutement de navire en situation illicite devrait être opéré avec captation de son équipage. Le contrôle et le suivi judiciaire d'une privation de liberté en mer sur un navire de guerre ne peut être fait qu'à distance. Quand bien même donnerait-on le statut d'officier de police judiciaire à un officier du bord, cela ne suffirait pas à considérer qu'existe un contrôle de l'autorité judiciaire sur les actes et la situation privatifs de liberté : un officier de police judiciaire n'est pas un magistrat ni une autorité judiciaire indépendante au sens strict imposé par la CEDH.

Pour autant, la rétention administrative opérée sur un navire de guerre nécessite pour être pratiquée en pleine sécurité au regard de l'ordre juridique interne et européen : d'une part que la loi prévoie expressément son application à l'espace maritime et aux navires publics ; d'autre part que cette même loi procède à un aménagement particulier de la rétention administrative au regard de celle qui est pratiquée sur le territoire français. Cet aménagement devrait porter sur des éléments tels que : un allègement du contrôle du juge (le JLD, juge des libertés et de la détention), précisément parce que ce contrôle est exercé à distance s'agissant d'un navire de guerre ou autre navire public habilité ; un assouplissement des règles afférentes à la durée de la rétention qui est conditionnée par la durée de la navigation de retour ; le respect des droits de la défense qui, à terre, suppose la présence d'un interprète si nécessaire et requiert l'assistance d'un avocat dès le début de la rétention, ce qui n'est évidemment pas envisageable en mer.

Or les textes qui organisent actuellement en France la sûreté personnelle dans le cadre de la rétention administrative n'ont pas prévu expressément l'extension de leur champ d'application aux navires de la marine nationale ni aux autres navires publics *a fortiori*. Une révision du Code pénal et du Code de procédure pénale français pour y introduire une incrimination modernisée de la piraterie qui se substituerait au vide relatif laissé par le retrait opéré en 2007 des dispositions devenues inadaptées de la vieille loi de 1825, devrait prendre ainsi en compte la nécessité d'extension du champ d'application de la procédure de rétention administrative.

À l'heure actuelle, la tentation que pourrait avoir les autorités françaises de placer sous le régime de la rétention administrative la privation de liberté que subit l'équipage d'un navire privé dérouté par un navire de guerre⁷², apparaîtrait comme l'extension spontanée, logique même, mais pour l'heure encore dépourvue de base juridique, du champ d'application d'une législation conçue exclusivement à ce jour pour un autre objet : la lutte contre l'immigration clandestine⁷³.

72. Privation de liberté qui peut intervenir sur le navire de guerre ou bien à bord du navire dérouté passé sous le contrôle et la garde du premier.

73. Les considérations financières ne sont probablement pas absentes de cette référence à la rétention administrative : appliquée à un cas de privation de liberté intervenant dans le cadre de l'action de l'État en mer, ce serait le ministère de la défense qui en assumerait les frais de la rétention et non le ministère de la justice.

NOTES

74. Voir Jean Pradel, *Procédure pénale*, Paris, Cujas, 13^e édition, (2006-2007), 2006, p. 497.

En l'état de notre législation, la rétention administrative est encore une rétention exclusivement « terrestre ». En toute hypothèse, cela n'exonérerait pas ces autorités de l'obligation d'aménager la loi de 1994 pour y introduire des dispositions précises relatives aux modalités d'arraisonnement et de privation de liberté en mer, en vue de se placer en pleine conformité avec l'article 5-1 de la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales et à la portée qui en est donnée par la jurisprudence de la CEDH. Or ces adaptations de la loi de 1994, qui seraient dès lors intégrées au code de procédure pénale et au code de la défense suffiraient en elles-mêmes, sans qu'il soit besoin d'étendre le champ d'application de la notion de rétention administrative.

De son côté, l'application du concept juridique de garde à vue ne paraît guère possible sur un navire de guerre, tant il y faudrait de conditions : délais spéciaux, respects des droits de la défense (interprète, avocat, enquêteur habilité et mandaté, intervention d'un magistrat...). La jurisprudence française décide que dans le silence de la loi, si la personne concernée est interpellée par un officier de police judiciaire (OPJ), sa garde à vue est considérée comme commençant aussitôt⁷⁴. Comme il n'y a pas d'OPJ à ce jour en poste à bord des navires de guerre français, sauf circonstances particulières, la privation de liberté qui y est pratiquée envers un équipage de navire privé, ne peut en aucun cas être assimilée à une garde à vue pénale.

Au demeurant pourquoi chercher à torturer des notions juridiques qui ne sont pas aisément transposables à l'intervention publique de contrainte sur un espace aussi spécifique que la mer ? L'application de la simple notion pénale de « délai de route », dont la transposition est admise par la CEDH, pourrait suffire ici, à la condition de prévoir des garanties de sûreté individuelle appropriées à son application à l'espace maritime dans le cas d'une privation de liberté en mer.

Quant à l'article 18-5 du Code de procédure pénale, il prévoit de son côté que, « Avec l'accord des autorités compétences de l'État concerné, les officiers de police judiciaire peuvent, sur commission rogatoire expresse du juge d'instruction ou sur réquisition du Procureur de la République, procéder à des auditions sur le territoire d'un État étranger ». Cela permet le cas échéant, dans l'hypothèse où un acte de piraterie ou de vol à main armée en mer aurait lésé des ressortissants et navires français alors même que leurs auteurs seraient détenus, fut-ce provisoirement, par un autre État, d'assurer la validité d'une instruction pénale diligentée sur le territoire de ce dernier.

NOTES

La question de l'action en nullité de procédure pénale fondée sur le mode d'appréhension des pirates en territoire étranger

Ce fut-là une partie substantielle de l'argumentation développée par les défenseurs des pirates du *Ponant* devant la chambre d'instruction criminelle de la Cour d'appel. Ces derniers arguaient en effet que les forces armées françaises n'avaient aucun droit à opérer sur un espace terrestre ne relevant pas de la souveraineté française afin d'y opérer une arrestation. Les autorités françaises avaient engagé une action sur le territoire somalien du Puntland en se prévalant d'un accord informel, donc non écrit, du gouvernement de transition somalien, auquel d'ailleurs ce territoire, pour l'heure sécessionniste, échappe de fait. Quant à la décision de transférer en France les six pirates capturés, les autorités françaises ont reconnu qu'elles l'avaient décidée sur la base d'un simple accord téléphonique des autorités somaliennes et qu'elles n'avaient pas attendu un accord formel, octroyé par écrit.

Compte tenu du contexte particulier et du précédent de l'arrêt *Medvedyev*, les défenseurs des pirates pouvaient penser qu'il y avait en l'espèce, matière à agir sous l'angle de la légalité de la procédure pénale. Or la Chambre d'instruction a rejeté l'ensemble de leurs moyens en se référant, au moins implicitement, à la théorie des actes de gouvernement, puisqu'elle a considéré que l'autorité judiciaire n'était pas compétente pour statuer sur la validité juridique de cette phase de l'intervention.

Au vu de la jurisprudence sur les actes que la doctrine qualifie d'« actes de gouvernement » mais qui sont mentionnés par les tribunaux sous la qualification d'« actes qui se rattachent aux relations internationales de la France », la Chambre d'instruction était-elle en droit d'adopter une telle position ? Il le semblerait. Ont déjà été considérés comme entrant dans cette catégorie, tous les actes mettant en jeu de la part des autorités de l'État des considérations de défense nationale au sens le plus large du terme, à savoir les actes touchant à la conception, à la préparation, à la mise en œuvre d'opérations liées à la défense nationale aussi bien que ceux relatifs à la guerre elle-même, et notamment à la conduite des opérations, tels que :

- la décision par laquelle les autorités françaises ont engagé des forces armées en Yougoslavie en relation avec les événements du Kosovo⁷⁵,
- les décisions concernant le choix des objectifs militaires ainsi que celles afférentes au choix des moyens pour les atteindre⁷⁶.

Reste à savoir si l'action des forces armées françaises était bien en l'occurrence une action mise en œuvre dans un cadre de

75. CE, 5 juillet 2000, *Mégret et autres*, RFDA 2000, p. 1144 ; AFDI 2001, Jurisprudence française relative au droit international, p. 549.

76. *Ibid.*

NOTES

défense nationale ? Tout conduit à répondre par l'affirmative puisque la notion, comme il vient d'être indiqué, est prise dans son sens le plus large par les juridictions françaises, d'autant que l'on devrait désormais parler, dans l'esprit du *Livre blanc de 2008*, de « défense et sécurité nationale », ces deux termes, tout en recouvrant des réalités et des missions différentes, étant aujourd'hui liés dans la conception globale de la défense du pays. Comme on l'a vu en examinant la notion d'action de l'État en mer, l'exercice d'une compétence de police en mer avec l'exercice d'un droit de suite sur l'espace terrestre peut revêtir le caractère d'une opération militaire. En l'espèce, il s'agissait bien d'une action de forces militaires placées sous commandement militaire. Reste à savoir si celle-ci respectait la répartition légale des compétences entre processus décisionnel intervenant dans la cadre de l'action de l'État en mer et processus décisionnel intervenant dans le cadre d'une opération militaire terrestre qui, elle, est conduite sous l'autorité du chef d'état-major des armées et du président de la République en sa qualité de chef des armées ? La référence globale à une action de défense n'est cependant pas absurde dans la mesure où cette intervention s'inscrivait en outre dans l'objectif plus général de sécuriser le passage des navires dans une zone maritime stratégique, essentielle à la navigation internationale et à l'exercice de liberté de navigation.

Le fait pour la chambre de l'instruction de s'être déclarée incompétente pour juger de la phase militaire d'appréhension des pirates en territoire étranger sur le fondement d'un accord informel entre les deux gouvernements, montre qu'elle considère bien les actes qui se rattachent à cette phase de l'intervention comme étant des actes relevant d'une opération de défense nationale, et se rattachant de ce fait à l'action internationale de la France. Elle écarte du même coup la difficulté qu'elle aurait eue éventuellement à apprécier si un accord informel, non écrit (une lettre gouvernementale suffit pour lui conférer un caractère formel) ou intervenant *a posteriori*, permettait au-delà de l'intervention elle-même, d'asseoir une procédure judiciaire régulière.

Si toutefois la procédure devait aller un jour jusqu'à la Cour européenne des droits de l'homme, comme ce fut le cas dans l'affaire *Medvedyev*, il n'est pas certain que celle-ci accepte ce raccourci. Même si elle n'a pas eu en l'espèce d'impact direct sur la solution donnée à l'affaire, la motivation de l'arrêt *Medvedyev* laisse planer quelques craintes en ce domaine. Sur la question de l'existence d'un accord bilatéral formel préalable entre le Cambodge — État de pavillon du *Winner* — et la France permettant à cette dernière d'appréhender et d'amener sur son territoire les trafiquants interceptés en haute mer, la Cour déclare qu'« à supposer que ce prétendu accord ait une valeur juridique alors qu'il a une simple note verbale pour support - laquelle de surcroît n'avait pas été versée aux débats dans le cadre de la procédure interne -, il ne justifiait que l'interception du *Winner*, pas la détention de son équipage⁷⁷ ». Il faut en conclure que lorsque l'État

77. CEHD, arrêt *Medvedyev et autres*, précité, paragraphe 42.

NOTES

du pavillon du navire de guerre intercepteur se prévaut d'un accord avec l'État du pavillon du navire intercepté, un accord formel doit exister autorisant ladite interception et le transfert des personnes arrêtées. À plus forte raison, on peut supposer qu'il en sera demandé tout autant s'agissant d'une intervention de coercition de forces militaires françaises sur l'espace terrestre somalien.

En rapport avec l'urgence de la situation et des décisions à prendre, le formalisme juridique requis en l'occurrence est nécessairement léger. L'accord peut ainsi n'avoir pour *instrumentum* qu'une simple lettre signée par une autorité habilitée sur le plan diplomatique ; de même cette formalisation peut n'intervenir qu'*a posteriori* d'un accord informel permettant de faire face à l'urgence. Mais il devra être en toute hypothèse produit au dossier durant la procédure.

Souvent critiqués en doctrine par la zone de « non justiciabilité » qu'ils créent, ces « actes de gouvernement » ne sont pas susceptibles de faire grief et ne peuvent dès lors vicier par eux-mêmes la suite d'une procédure pénale engagée envers des personnes appréhendées. La procédure engagée dans l'affaire des pirates du *Ponant* va donc se poursuivre en France. Elle est considérée comme débutant, et la phase militaire finissant, à partir du moment où les pirates, ayant mis le pied sur le sol français, sont *ipso facto* du ressort exclusif de l'autorité judiciaire. En l'occurrence, c'était le mercredi 16 avril 2008, à 7h30 du matin, dès leur arrivée à l'aéroport du Bourget, en présence d'interprètes en langue somali. À cet instant même cessait la phase de rétention administrative. Le placement en garde à vue par l'autorité judiciaire a été immédiat. À la fin de cette phase sont intervenues la mise en examen puis l'incarcération.

En ne faisant commencer la phase proprement judiciaire qu'à l'arrivée des prévenus sur le territoire français et en plaçant la rétention antérieure de ceux-ci dans un cadre juridique organisé et suivi par l'autorité judiciaire, celui de la rétention administrative, les autorités françaises ont anticipé d'éventuelles actions devant la CEDH, montrant aussi qu'elles avaient la volonté de tirer les leçons de l'affaire du *Winner* et de l'arrêt *Medvedyev* y afférent, ce qu'elles avaient fait avant même l'intervention de celui-ci. Mais comme on l'a vu, des zones d'ombre demeurent sur l'adéquation actuelle de la procédure légale de rétention administrative à l'espace maritime.

L'ordre juridique communautaire, la lutte contre la piraterie et les résolutions du conseil de sécurité

La question de la légalité de certains moyens et mesures mis en œuvre dans le cadre de la lutte contre la piraterie, au regard de l'ordre juridique communautaire, en application de résolutions du conseil de

NOTES

78. CJCE, Affaires jointes C-402/05 Yassin Abdullah Kadi et C-415/05 Al Barakaat International Fondation contre Conseil et Commission du 3 septembre 2008.

79. Philippe Weckel, Contrôle de la légalité des mesures relevant du chapitre VII de la Charte, un pas décisif a été franchi par la Cour européenne de Justice, *Sentinelles*, site internet de la SFDI, 14 septembre 2008. Sur le même site à la même date, on peut se reporter très utilement à l'article d'Anne Raynaud, CJCE, Affaires Yassin Abdullah Kadi et Al Barakaat International Fondation/Conseil et Commission (3 septembre 2008), 8 p.

80. En l'espèce, il s'agissait du règlement du conseil de l'Union européenne du 27 mai 2002 (n° 881/2002) mettant en œuvre un gel des avoirs financiers des personnes et entités figurant sur une liste « noire » et présumées être affiliées au réseau Al-Qaïda. L'arrêt reproche à ce règlement de n'avoir pas prévu de garanties des droits de la défense, notamment la possibilité pour les personnes et entités visées par ces mesures restrictives du droit de propriété d'être entendues préalablement à toute décision effective de gel de leurs avoirs financiers.

81. Voir notamment les paragraphes 283, 284, 298, 299 de l'arrêt du 3 septembre 2008.

sécurité, ne se pose pas dans l'affaire du *Ponant* puisque les faits sont antérieurs au train de résolutions adopté par le Conseil de sécurité des Nations Unies dans le cadre de la lutte contre la piraterie somalienne. La première manifestation fut comme on le sait la résolution 1816 du 2 juin 2008. En revanche, elle pourrait se poser pour les affaires suivantes, s'il s'avérait que les mesures prises dans le cadre européen (institutions et États) apparaissent en contradiction avec les éléments essentiels de l'ordre juridique communautaire, dont le respect scrupuleux des droits de la défense fait, entre autres, partie.

Dans des arrêts du 3 septembre 2008⁷⁸, la Cour de justice des communautés européennes (CJCE) s'est déclarée compétente pour contrôler la légalité des mesures par lesquelles les institutions de l'Union, mais aussi par devers elle ses États membres, mettent en application des résolutions du Conseil de sécurité prises au titre du chapitre VII de la charte, afférentes comme l'on sait au maintien de la paix et de la sécurité internationales et donc à la sécurité collective.

Le pas franchi par la CJCE à cette occasion est considérable parce qu'au-delà de l'affirmation de sa compétence, il permet désormais à la Cour d'imposer au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux États membres de l'Union, quand ils agissent sur le fondement de résolutions du Conseil de sécurité, de respecter les valeurs communes sur lesquelles se fonde leur adhésion à l'Union. Comme le commente le professeur Philippe Weckel : « *La Cour de Luxembourg a donné là une belle leçon d'indépendance en contraignant les États européens à être cohérents avec eux-mêmes, avec les valeurs qui forment leur identité collective*⁷⁹ ».

Avec finesse au demeurant, la Cour ne remet pas en cause la primauté du droit international public sur le droit communautaire. Elle ne se livre aucunement en l'espèce à un examen de la légalité d'une résolution du Conseil de sécurité. Elle affirme d'une part l'obligation pour les institutions de l'Union de respecter le droit communautaire et les principes qu'il met en œuvre en toute hypothèse, y compris dans l'application, par la voie de règlements communautaires, de résolutions du Conseil de sécurité prises dans le contexte de la lutte contre le terrorisme⁸⁰ ; ce qui implique l'obligation correspondante faite à la juridiction européenne qu'est le tribunal de première instance (TPI) de procéder au contrôle de la légalité communautaire de ces mesures. Elle affirme subséquemment l'obligation qu'ont les juridictions nationales des États membres de contrôler la légalité des mesures prises par leurs gouvernements dans la mise en œuvre des résolutions du conseil de sécurité, au regard des mêmes principes de droit communautaire. La Cour rappelle ce faisant que « *la Communauté est une communauté de droit* » fondée sur des traditions juridiques communes, sur un système normatif commun, sur un ensemble de droits fondamentaux et de principes généraux du droit dont la cohérence doit être maintenue en toute occasion. Cette communauté et ce qui la cimenter sur le plan juridique ne sauraient ainsi se défaire au gré de normes internationales obligatoires émises par une institution internationale⁸¹.

NOTES

82. Paragraphe 298 de l'arrêt du 3 septembre 2008.

Pour la CJCE, l'Union comme ses États membres n'ont pas une obligation de moyens dans l'application des résolutions obligatoires du Conseil de sécurité. Ils pourvoient par conséquent à leur mise en œuvre dans le respect de leur ordre juridique interne : « *La charte des nations unies n'impose pas le choix d'un modèle déterminé pour la mise des résolutions adoptées par le Conseil de sécurité au titre du chapitre VII de cette charte, cette mise en œuvre devant intervenir conformément aux modalités applicables à cet égard dans l'ordre juridique interne de chaque membre de l'Onu*⁸² ».

Il n'est donc pas si simple pour une puissance maritime, spécialement un État membre de l'Union européenne et du conseil de l'Europe, de transférer sur son propre territoire aux fins d'y être jugés, des pirates présumés qu'elle a capturés ou qui auraient pu lui être remis par une autre puissance. À l'heure où la lutte contre la piraterie s'inscrit dans un cadre multilatéral et de coopération entre puissances maritimes et État de la région concernée, il est sans doute préférable, y compris d'un point de vue humanitaire et d'entraide judiciaire, de confier l'exercice des poursuites aux États de la région ciblée avec lesquels des accords de coopération auront été passés en ce sens, assortis des garanties nécessaires.

L'affaire des présumés pirates du *Ponant* n'est pas un cas d'espèce et tout porte à croire que les solutions qui lui seront données par l'autorité judiciaire française auront une influence sur le traitement procédural mais aussi juridictionnel des affaires suivantes. Outre ceux du *Carré d'As*, les pirates capturés sur le voilier *Tanit* le 4 avril 2009, ont eux aussi été entendus dès leur arrivée en France le 14 avril par la section de recherche de la gendarmerie de Rennes. Ils ont ensuite été mis en examen le 17 avril pour détournement de navire, séquestration et détention arbitraires commises en bande organisée sur plusieurs personnes dont un mineur et suivies d'un décès. Placés sous mandat de dépôt à la suite de cette mise en examen, ils ont été écroués, comme ceux du *Ponant*, dans des maisons d'arrêt différentes. L'instruction pénale est conduite par un collège de juges d'instruction de la juridiction interrégionale spécialisée (JRIS) de Rennes.

Au surplus, les incriminations pénales sur le fondement desquelles la procédure pour acte de piraterie est susceptible de se poursuivre en France fournissent un autre champ d'interrogations. En matière de répression interne d'actes de piraterie, cet autre niveau de l'analyse ne saurait être éludé.

LES INCRIMINATIONS APPLICABLES AUX PRÉSUMÉS PIRATES CAPTURÉS

En effet, au sortir de ces questions procédurales, surgit une autre interrogation : celle de la nature des incriminations permettant de poursuivre en France des auteurs d'actes de piraterie ou de vol à main armée en mer ?

Il n'existe aujourd'hui dans notre code pénal aucune disposition mentionnant le crime de piraterie en tant que tel. Une vieille loi de 1825 le mentionnait, mais désuète et inadaptée en son détail, elle a été abrogée expressément par la « loi de simplification du droit » du 20 décembre 2007, même si le *Code pénal* Dalloz de 2008 continuait à en faire état, probablement parti sous presse avant l'intervention de ce texte.

Le rejet de l'assimilation de l'acte de piraterie à un acte de nature politique ou terroriste

Ce double rejet est essentiel dans la bonne appréhension de l'acte de piraterie et dans la perspective de son traitement judiciaire.

En premier lieu, le crime de piraterie est absolument exclusif de toute finalité politique et donc d'une quelconque justification politique des attaques perpétrées contre des navires à des fins privées et de lucre. On ne peut à la fois vouloir s'enrichir à titre privé et poursuivre un objectif politique, censé être mû et orienté par la recherche d'un supposé bien que l'on croit être celui d'un pays d'une entité territoriale, d'une nation.

L'action de piraterie, parce qu'elle revêt par définition le caractère d'une attaque commise à des fins privées dans un simple but d'enrichissement, ne peut entrer dans le champ de la criminalité politique. Elle est d'abord une infraction de droit international public ; et lorsqu'elle est prise en compte dans le droit interne d'un État, elle ne peut être qu'une infraction de droit commun. Le pirate ne sera donc pas cet « aristocrate de la criminalité » comme on a parfois présenté dans l'histoire de la criminologie, l'auteur d'un crime politique⁸³.

Enfin, par ce qu'il est l'objet de poursuites sur le fondement d'une compétence universelle des États, l'acte de piraterie peut justifier une extradition de la part de l'État qui détient ses auteurs et qui n'entend pas réprimer lui-même, alors que le crime politique, à tout le moins en droit français, ne permet pas l'extradition (article 696-4 du code de procédure pénale). Le crime politique bénéficie même d'un traitement relativement « libéral » puisqu'on lui applique un régime de droits de

83. Voir Jean Pradel, *Droit pénal général*, citant J. Graven, Paris, Cujas, 2008, 17^e éd. (2008-2009), p. 256.

NOTES

la défense identique à celui des infractions de droit commun et que ce sont les mêmes juridictions qui sont compétentes pour les traiter. En revanche, ce n'est pas le cas de l'acte de piraterie ou ce qui lui est assimilé dans le code pénal.

C'est aussi la raison pour laquelle il y a une double erreur à vouloir parfois assimiler l'acte de piraterie à un acte terroriste et la lutte contre la piraterie comme une action relevant de l'anti-terrorisme. Les deux infractions de droit international public ne sont pas réductibles l'une à l'autre, les éléments de leur définition étant opposés, notamment le but d'enrichissement personnel qui définit le pirate et qui n'est jamais mentionné dans la définition du terroriste. D'ailleurs le mobile, qui joue un rôle essentiel dans la qualification de l'acte de piraterie, n'est pas une condition d'existence de l'acte terroriste, que ce soit en droit international ou en droit interne français. Pour ce dernier, il sera caractérisé par la constatation que l'acte incriminé est « *en relation avec une entreprise individuelle ou collective ayant pour but de troubler gravement l'ordre public par l'intimidation ou la terreur [...]* ».

Les pirates eux-mêmes n'ont aucun intérêt à une telle confusion avec le terrorisme au cas où, étant pris, ils auraient à assumer les conséquences judiciaires de leurs actions contre la libre navigation internationale. Car le terrorisme, dont il existe encore de multiples définitions juridiques en droit international, mais qui est clairement défini en droit français par la loi du 9 septembre 1986, a au moins pour constante l'objectif de semer la terreur parmi les populations par des meurtres sauvages et presque toujours indiscriminés⁸⁴, alors que l'acte de piraterie, s'il est toujours assimilé à une violence, ne se traduit pas toujours par une atteinte à l'intégrité physique de ses victimes.

Ainsi, en France, l'acte terroriste est-il bien une infraction de droit commun sur lequel s'abat la plus grande sévérité. En témoignent : le fait que la peine prévue est la réclusion criminelle et non la détention criminelle (appliquée aux infractions politiques) ; le fait que la garde à vue qui lui est appliquée est plus longue qu'en droit commun (4 jours au lieu de 2 ; article 706-23 du CPP) ; le fait que la cour d'assise n'est pas celle de l'infraction criminelle de droit commun (sept magistrats uniquement, pas de jurés ; articles 698-6 et 706-25 du CPP) ; le fait que le délai de prescription est de 30 ans au lieu de 10 pour le crime et de 20 ans pour le viol sur mineur ; le fait que les perquisitions lors de l'enquête préliminaire peuvent avoir lieu de nuit (article 706-24 du CPP).

Mais là où le pirate et le terroriste se rejoignent malgré tout, c'est que dans les deux cas, « *on est aux antipodes de l'infraction dont l'auteur est animé d'un mobile noble*⁸⁵ ». Les pirates somaliens ont bien tenté parfois de se faire admettre comme des acteurs politiques nationaux. Ils ont argué tour à tour de l'accomplissement d'une mission de redistribution de leurs butins aux populations côtières

84. Même s'ils sont provoqués de façon indirecte, comme ce serait le cas par une attaque contre certaines installations industrielles.

85. *Ibid.*, p. 263.

NOTES

86. Voir Carolin Liss, *Privitising the Fight Against Somali Pirates, Working paper n° 152*, novembre 2008, Asia Research Center, Murdoch University, Perth, Western Australia, p. 6. L'auteur cite les propos d'une mère de famille de la côte somalienne expliquant que ses enfants n'ont plus faim, qu'ils vont à l'école le matin et joue au football l'après-midi, bref, qu'ils sont heureux grâce à l'agent distribué par les pirates.

87. Voir Jay Carafano, Richard Weitz, Martin Edwin Andersen, *Maritime Security, Fighting Piracy in the Gulf of Aden and Beyond*, Heritage Special Report, Washington, Heritage Foundation, juin 2009, p. 9.

88. L'article 224-7 précise en outre que : « L'infraction définie à l'article 224-6 est punie de la réclusion criminelle à perpétuité lorsqu'elle est accompagnée de tortures ou d'actes de barbarie ou s'il en est résulté la mort d'une ou plusieurs personnes ».

pauvres⁸⁶ d'une mission de défense des pêcheurs somaliens, et certains se sont même qualifiés de corps de « garde-côte volontaire de Somalie⁸⁷ ». De la même façon, les pirates qui agissent au large des côtes du Nigeria dans le golfe de Guinée ont avancé des motifs politiques pour se justifier. Néanmoins, les modalités de leur action — justement l'acte de piraterie ou de vol à main armée en mer — ne permettent pas d'accorder la moindre considération à ces allégations, parce que lesdites modalités sont par elles-mêmes juridiquement disqualifiantes.

La nécessité d'une mise en concordance du droit interne et du droit international public

A priori, on peut penser qu'une disposition incriminant expressément l'acte de piraterie n'est pas absolument nécessaire dans notre code pénal compte tenu que des auteurs d'actes de piraterie ou de vols à main armée en mer peuvent être poursuivis sur de nombreux chefs d'accusation qui, eux, y figurent déjà.

Entre autres, l'incrimination qui s'avère la plus proche de la notion de piraterie telle qu'elle est définie à l'article 101 de la convention de Montego Bay est celle de l'article 224-6 du code pénal qui, dans sa forme actuelle, incrimine notamment le détournement de navires par la violence: « *Le fait de s'emparer ou de prendre le contrôle par violence ou menace de violence d'un aéronef, d'un navire ou de tout autre moyen de transport à bord desquels des personnes ont pris place, ainsi que d'une plate-forme fixe située sur le plateau continental, est puni de vingt ans de réclusion criminelle* ». Cette disposition est en fait l'intégration dans le droit interne français, de l'article 3 de la convention de Rome du 10 mars 1988 et de son protocole, précités.

Le fait de s'emparer par la violence d'un navire et d'en prendre le contrôle n'est autre qu'un acte de piraterie, au sens matériel du terme, lorsqu'il est commis en haute mer et, s'il est commis dans les eaux sous souveraineté d'un État côtier, un acte de vol à main armée contre un navire. Si, à l'acte de violence envers le navire s'ajoute une prise d'otages (fait de maintenir prisonnières les personnes à bord ou de les emmener dans un refuge terrestre), il y a commission de deux crimes distincts et la possibilité pour le juge d'instruction saisi de lancer plusieurs incriminations. Elles seront traitées ensuite par le juge pénal qui ne prononcera cependant qu'une seule peine pour l'ensemble⁸⁸. Ainsi, à leur arrivée sur le territoire français, les présumés pirates du *Ponant* ont-ils été placés en garde à vue pour des faits commis « en bande organisée » constitutifs « de détournement de navire, d'arrestation et de séquestration de plusieurs personnes comme otages en vue d'obtenir une rançon ».

NOTES

89. *Self executing* (auto-exécutoire) : caractère d'une disposition ou d'une obligation contenue dans un traité, dont la clarté de sens et la précision induisent qu'elle peut être appliquée directement par les États sans transiter par un texte de droit interne. Il s'agit par conséquent d'un effet normatif direct en droit interne de dispositions émanant d'un traité qui, de ce fait, s'imposent telles quelles à l'exécutif et à l'autorité judiciaire de l'État qui a ratifié ledit traité, et dont les citoyens peuvent se prévaloir. Voir sur ce sujet, Denis Alland, « L'applicabilité directe du droit international considérée du point de vue de l'office du juge », RGDIP 1998, pp. 203-244. Il arrive que le juge distingue au sein d'un même traité une disposition qu'il considère *self executing* et d'autres auxquelles il dénie ce caractère, comme il l'a fait pour l'application en France de la convention internationale sur les droits de l'enfant. Voir en ce sens, Conseil d'État, 27 juin 2008, *Dame Fatima A.*, Rec. 2008 (n° 291 561) ; article 12, par. 2 de la convention bénéficiant d'un effet *self executing* qui est en revanche refusé à l'article 3 par. 2 (visa de long séjour refusé à son enfant).

Toutefois, pour la clarté et la sécurité juridique, en d'autres termes la pleine validité juridique des incriminations futures à l'encontre des auteurs d'actes commis en haute mer et constitutifs de piraterie au sens précis du terme, il serait préférable que notre code pénal contienne une disposition incriminant expressément la piraterie maritime. Si nous devons un jour intervenir dans le cadre du titre universel à agir qui s'applique en haute mer en ce domaine, et que l'option soit prise de transférer en France les pirates capturés, mieux vaudrait pouvoir disposer d'une disposition pénale interne qui « colle » au plus près de la définition de l'article 101 de la convention de Montego Bay.

Cette disposition de la convention de Montego Bay définissant le crime de piraterie n'est pas *self executing*. D'ailleurs, l'acte de piraterie n'y est pas même qualifié de crime, ce qui ne pourrait que confirmer, si besoin était, l'absence de caractère auto-exécutoire de cette disposition en droit interne français⁸⁹. De même, le fait que l'article 1521-5 du code de la défense, précité, mentionne que le commandant de bord d'un navire de guerre, puisse ordonner le déroutement d'un navire privé étranger « *soit en application du droit international, soit en vertu de dispositions législatives ou réglementaires particulières [...]* » si ce dernier est l'auteur d'un trafic ou d'une autre activité gravement illicites, ne signifie pas que le droit international suffise à assurer la légalité de la privation de liberté qui en résulte pour son équipage et la légalité des poursuites. Il faut distinguer en l'occurrence la licéité du déroutement au regard du droit international et la légalité de l'opération au regard du droit interne de l'intercepteur et des systèmes de protection des droits de l'homme auquel son État adhère.

Pour que le droit international suffise ici tant au plan de la licéité internationale qu'au plan de la légalité interne, il faudrait que les clauses conventionnelles de droit international fondant l'opération revêtent une nature *self executing*. Le fait de savoir s'il faut reconnaître un caractère *self executing* à une disposition conventionnelle peut parfois faire débat et être l'objet de contradictions entre juridictions nationales ou entre une juridiction nationale et un organe juridictionnel international ou encore entre différents États signataires du traité en cause. Au demeurant, la doctrine de droit international s'accorde à considérer que ce caractère est essentiellement appliqué aux dispositions de traités qui ont pour objet la protection internationale des droits de l'homme. La convention de Montego Bay sur le droit de la mer, et spécialement les dispositions relatives à la piraterie, n'ont évidemment pas cet objet là. De plus, la sanction pour actes de piraterie maritime nécessite le recours à une procédure pénale interne d'un État, ce qui nécessite par voie de conséquence que le droit pénal incrimine également lui-même lesdits actes. À notre sens, il ne peut pas y avoir de disposition conventionnelle *self executing* dans le champ répressif en dehors de celles qui relèvent de garanties de droits reconnues à la personne, comme le respect des droits de la défense

NOTES

ou le droit à un procès équitable par exemple. L'organisation de la répression judiciaire au plan interne ne peut se satisfaire de dispositions générales directement appliquées à partir d'un traité ; elle exige des garanties adaptées, une mise en adéquation du droit international et du droit pénal interne, du droit pénal et de la procédure pénale. Ajoutons encore que dans l'idéal, le transfert et le complément des dispositions conventionnelles dans le droit interne devrait être réalisé en une formulation qui ne crée aucune ambiguïté de correspondance et d'identification entre les termes du traité pris pour fondement de l'intervention de l'État en mer et les termes de la loi répressive qui vise à poursuivre les actes illicites constatés en mer.

Il serait donc logique, pour qu'il puisse y avoir des suites judiciaires sur le territoire français à l'encontre des auteurs de tels actes, que notre législation pénale le mentionne expressément. N'oublions pas que l'article 7 de la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales stipule que : « *Nul ne peut être condamné pour une action ou une omission qui, au moment où elle a été commise, ne constituait pas une infraction d'après le droit national ou international* ». Or le fait qu'une convention internationale mentionne le fait illicite d'une personne comme étant une infraction n'en fait pas nécessairement *ipso facto* un chef d'incrimination en droit pénal interne, quand bien même cette convention aurait été ratifiée par l'État et son texte publié à son journal officiel.

Un projet de loi est actuellement (juin 2009) en cours de préparation pour introduire de nouveau le crime de piraterie — ou l'équivalent en termes de contenu — dans notre code pénal. Ce serait une clarification, donc *a priori* une excellente chose. Mais rappelons à cet égard que pour pouvoir produire pleinement ses effets, une telle disposition doit être assortie d'un dispositif organisant avec une précision et des garanties suffisantes l'exercice par les commandants de navires de guerre de leurs pouvoirs de contrôle en mer sur des navires privés, tout spécialement quand il y a mesure de privation de liberté imposées à l'équipage des navires déroutés.

Un effort de clarification à mener au sein même du droit international public

Une autre question est de savoir s'il faut revoir la définition de la piraterie telle qu'elle est prescrite actuellement par la convention de Montego Bay sur le droit de la mer ?

En effet, il n'est pas interdit de penser que le droit international de la mer pourrait aussi, de son côté, faire œuvre de clarification. Celle-ci pourrait résulter d'une unification des incriminations de piraterie et de vol à main armée en mer car en pratique, il s'agit exactement des

NOTES

90. Créé en 1981, le bureau maritime international est un organe interne de la chambre de commerce internationale (CCI). Le BMI a institué en 1992 le Centre anti-piraterie localisé à Kuala Lumpur en Malaisie, qui est chargé de recenser en temps réel, pour l'ensemble du monde, les actes de violence commis en mer contre des navires. Il assume une fonction d'information qui permet à la prévention ainsi qu'à lutte contre la piraterie de s'organiser.

mêmes actes, si ce n'est qu'ils sont commis comme on l'a vu, dans des zones maritimes différentes.

La définition restreinte de la piraterie selon la convention de Montego Bay sur le droit de la mer (10 décembre 1982)

L'article 101 de la convention de Montego Bay définit la piraterie comme étant :

« a) *tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commise par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :*

- *contre un navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer,*
- *contre un navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ;*

b) *tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ;*

c) *tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter. »*

Mais à cette définition s'oppose celle beaucoup plus pragmatique du bureau maritime international⁹⁰. Avant d'y venir, il faut cependant s'attacher à un autre texte normatif élaboré en 1988.

L'apport illusoire de la convention de Rome du 10 mars 1988 sur les atteintes à la sécurité de la navigation maritime

La convention de Rome a été conçue après le détournement du paquebot italien *Achille Lauro* en 1985 par un groupe terroriste palestinien. Comme elle vise tous les actes de violence envers les navires intervenant dans les espaces maritimes échappant à la souveraineté ou à la juridiction d'un État côtier, elle propose évidemment un énoncé extrêmement large de ces actes, incluant de façon indifférenciée ceux qui peuvent relever de la piraterie et ceux qui relèvent du terrorisme dès lors qu'elle ne prend pas en compte les finalités de ceux-ci, en particulier le but de lucre à des fins privées qui caractérise l'action de piraterie. Et c'est là sa faiblesse. En effet, du point de vue de la définition de la piraterie, dont d'ailleurs elle ne prononce pas le mot, elle apporte plus de confusion que d'éclaircissement, sans même étendre son champ géographique d'application : elle se limite, comme la convention de Montego Bay, à l'espace de haute mer. En outre, au regard de la compétence des

NOTES

États, elle est en recul par rapport à cette dernière puisqu'elle ne crée pas de compétence universelle totale : un État ne peut poursuivre les auteurs des actes qu'elle cible que s'il a eu à souffrir directement de ceux-ci où s'ils ont été commis dans ses zones de souveraineté. De ce fait, elle apparaît plus comme une convention tournée vers la lutte contre le terrorisme maritime que contre la piraterie, la convention de Montego Bay demeurant par conséquent la référence eu égard à cette dernière.

Article 3.1 : « *Commet une infraction pénale, toute personne qui, illicitement et intentionnellement :*

a) *s'empare d'un navire ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence ; ou*

b) *accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un navire, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire ; ou*

c) *détruit un navire ou cause à un navire ou à sa cargaison des dommages qui sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire ;*

d) *ou place ou fait placer sur un navire, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou une substance propre à détruire le navire ou à causer au navire ou à sa cargaison des dommages qui compromettent ou sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire ;*

e) [...] ».

Article 4 : « *La présente convention s'applique si le navire navigue ou si, d'après son plan de route, il doit naviguer dans des eaux, à travers des eaux ou en provenance d'eaux situées au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale d'un État, ou des limites latérales de sa mer territoriale avec les États adjacents* ».

Ayant été élaborée dans un contexte de lutte contre le terrorisme dont on craignait qu'il ne s'entendit aux espaces maritimes, et contre lequel il n'existait pas de texte conventionnel spécifique au contraire de la pléthore de textes visant à lutter contre le terrorisme ayant pour cadre l'espace aérien, la convention de 1988 est naturellement marquée par ce contexte.

La définition du Bureau maritime international

Elle a toujours reposé sur une conception géographiquement décloisonnée des actes constitutifs d'attaques contre les navires

NOTES

91. ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – Annual Report 2008*, p. 3. Trad. : « Un acte d'abordage ou une tentative d'abordage contre tout navire avec l'intention manifeste de commettre un vol ou tout autre crime et avec l'intention manifeste ou la capacité d'user de la force dans la commission de cet acte. » Voir également, ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the Period 1 January-30 June 2009*, July 2009, p. 3.

92. ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – Annual Report 2008*, January 2009, p. 3.

dans le but de prendre en compte l'intégralité des actes de violence commis en mer à titre privé dans un but de lucre, et d'obtenir de ce fait une vision globale et réaliste du phénomène des attaques en mer correspondant à ces caractéristiques.

Il faut comprendre cette conception en considérant que le BMI, division interne de la chambre de commerce internationale (CCI), doit permettre à cette dernière de remplir l'une des missions essentielles dont elle a statutairement la charge : la lutte contre la fraude et les pratiques illicites dans et à l'égard du *shipping* et la prise en compte des répercussions économiques que l'insécurité des routes maritimes est susceptible de générer pour celui-ci. Il s'agit de fournir des informations fiables aux armateurs ainsi que de donner aux assureurs maritimes les moyens d'estimer leur risque-assureur lié à certaines routes maritimes et d'adapter leur tarification en conséquence. Le recensement des actes de piraterie et de vol à main armée entre ainsi dans le champ de compétences du BMI et constitue pour lui une exigence essentielle.

Ce faisant, le BMI utilise la distinction « actes de piraterie et actes de vol à main armée en mer », afin de ne pas s'affranchir totalement du droit international public. Mais il l'utilise cependant en une formule globale, sans tirer aucune conséquence de celle-ci. Il s'agit en fait d'une appellation double s'appliquant à un acte unique, indifférencié, susceptible d'intervenir partout en mer : « *The IMB defines Piracy and Armed Robbery as an act of boarding or attempting to board any ship with the apparent intent to commit theft or any other crime and with the apparent intent or capability to use force in the furtherance of that act*⁹¹ » .

Le BMI justifie lui-même cette définition parce que « *la majorité des attaques contre les navires ont lieu à l'intérieur des zones de juridiction des États*⁹² ». Et comme on peut le constater, ne faisant pas réellement la distinction entre l'acte de piraterie et l'acte de vol à main armée en mer, en bonne logique, il n'affecte pas l'un ou l'autre à des zones maritimes particulières.

Le BMI couvre ainsi tout le champ que nous pourrions considérer comme relevant du banditisme naval, le champ opératoire des « forbans » d'autrefois : l'acte de violence commis où que ce soit sur l'espace maritime à l'encontre d'un navire, à des fins privées, dans un but de lucre. Une attaque perpétrée dans les eaux d'un détroit comme celui de Malacca ou celui de Bab el Mandeb, qui sont intégralement couvertes par des zones de souveraineté des États riverains (eaux intérieures et eaux territoriales), sera recensée comme « acte de piraterie et de vol à main armée » alors qu'en se limitant à la définition de l'acte de piraterie portée par la convention de Montego Bay, cela ne serait pas possible.

NOTES

93.Art. 2,2 du code de conduite : « *Armed Robbery against Ships means any unlawful act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of « piracy », directed against a ship or against persons or property on board such ship, within a State's jurisdiction over such offences* ».

La définition de l'Organisation maritime internationale

L'Omi s'inscrit en plein conformité avec le droit international en proposant de faire la distinction entre l'acte de piraterie et l'acte de vol à main armée en mer. Elle formule et officialise cette distinction dans le code de conduite qu'elle a adopté lors de la 74e réunion de son assemblée sous l'intitulé « *Code of Practice for the Investigations of Crimes of Piracy and Armed Robbery against ships* ».

Pour la définition de la piraterie, ce code de conduite se réfère intégralement et exclusivement à l'article 101 de la convention de Montego Bay sur le droit de la mer. Quant à la définition de l'acte de vol à main armée en mer contre un navire, il évoque « *tout acte illicite de violence ou de détention ou tout acte de déprédation, ou menace de cela, autre qu'un acte de piraterie, dirigé contre un navire ou contre des personnes ou des biens à son bord, là où de telles infractions sont soumises à la juridiction d'un État*⁹³ ».

Pour une définition unificatrice de la piraterie

Comme on vient de le voir, en raison de la conception étroite de la piraterie proposée par le droit international public, deux qualifications juridiques distinctes s'appliquent actuellement aux mêmes faits : celle de piraterie en haute mer et espaces assimilés et celle de vol à main armée ailleurs. Cette distinction a pour raison d'être et pour effet de limiter l'exercice d'un titre de compétence universelle de répression à l'espace de haute mer.

L'unique critère de cette différenciation réside ainsi dans la prise en compte de la zone maritime dans laquelle ces actes répréhensibles sont intervenus. Ce n'est donc pas la nature des faits eux-mêmes qui prévaut en cela, et pour cause, car dans un cas comme dans l'autre, elle est identique. Le fait que l'attaque intervienne au cours de la navigation ou alors que le navire est au mouillage ou amarré dans un port, que sa prise de possession soit accompagnée de violences physiques ou pas, ne change rien à l'affaire. Il y a bien une identité matérielle des faits.

On perçoit l'inconvénient qui résulte d'une telle dualité de qualifications juridiques envers des actes dont les identifiants criminels sont les mêmes. Aussi doit-on à tout le moins se poser la question de la pertinence d'une unification.

Dès lors, en l'état actuel du droit international public, tout recensement international à vocation exhaustive des actes de violence commis en mer contre des navires ainsi que des personnes et des biens à leur bord, doit user de l'expression composite « actes de piraterie ou de vol à main armée en mer », quitte à procéder ensuite à la distinction de ces deux catégories d'actes au regard du régime de compétences

NOTES

94. Voir leur texte en annexe.

95. CDI, article 14 du Projet d'articles relatifs au régime de la haute mer, Rapport de la 7e session.

96. Voir *infra*, V, 2.

différenciées qui s'y attache aux fins d'appréhension et de répression des coupables.

Le Conseil de sécurité des Nations Unies ne s'y est pas trompé. Ses différentes résolutions adoptées au cours de l'année 2008, relatives à la « piraterie » somalienne⁹⁴, et visant à prévenir ou à réprimer le même ensemble diversifié d'actes d'atteinte à la sécurité maritime, que ce soit dans les eaux de souveraineté ou en haute mer au large des côtes de cet État, utilisent cette même formule.

Au seul plan du droit, une option de clarification pourrait consister à qualifier l'ensemble des actes couverts par cette double formule, de celle unique, d'actes de piraterie. Ce faisant, rien n'empêcherait toutefois de limiter l'exercice de la compétence universelle des États envers l'acte de piraterie à l'espace de haute mer et à ceux qui peuvent lui être assimilés à cet égard. Une seconde option pourrait être de choisir l'appellation unique de « vol à main armée en mer », en abandonnant dès lors à l'histoire maritime et du droit le concept de piraterie, qui s'est peut-être trop chargé de légendes au fil des siècles pour convenir totalement à la rationalité du juriste contemporain.

Mais l'avantage de conserver le concept de piraterie serait que la même qualification pourrait être appliquée au cas de prise illicite de contrôle ou de détournement d'aéronef, puisque la convention de Montego Bay, reprenant en cela une ancienne proposition de la commission du droit international (CDI) de l'Onu⁹⁵, a unifié dans le même concept, les pirateries maritime et aérienne, restreignant également cette dernière aux espaces exempts de souveraineté étatique (art. 101).

Quoiqu'il en soit, dans l'un et l'autre cas, ne se poserait plus alors, mais c'est déjà une difficulté suffisamment complexe, que la question des compétences à agir et à réprimer quand plusieurs États les revendiquent concurremment dans une même affaire. La difficulté n'est cependant pas en l'occurrence sans solution rationnelle et logique⁹⁶.

REMETTRE LES PRÉSUMÉS PIRATES OU LES GARDER : QUELS CRITÈRES APPLIQUER ?

Nombreuses ont été les interventions de la marine nationale — et même du groupement d'intervention de la gendarmerie nationale (GIGN) lors de l'affaire particulière du *Ponant* — dans la lutte contre la piraterie somalienne. Or selon les cas, ce sont des solutions différentes qui ont prévalu quant au sort immédiat des personnes appréhendées.

Hormis les présumés pirates ayant opéré sur les trois voiliers battant pavillon français *Ponant* (avril 2008), *Carré d'as* (septembre 2008) et

NOTES

97. C'est précisément par souci de se confondre au maximum avec l'univers marin alentour, tout spécialement dans le soleil, que les navires de guerre adoptent cette peinture gris-bleu qui les caractérise. C'est aussi grâce à elle qu'ils se fondent dans la ligne d'horizon. Cela a joué en l'espèce.

98. La marine des États-Unis a également remis au Puntland des pirates capturés en haute mer.

99. Parmi ces 40 pirates, 37 ont été condamnés le 15 avril 2009.

100. Il succède ainsi à M. Abdullah Yusuf Ahmed.

Tanit (avril 2009), les individus auteurs d'actes de piraterie ou de vol à main armée au large des côtes de la Somalie, considérée ici dans sa totale intégrité territoriale, et fait prisonniers par les forces françaises, ont tous été remis aux autorités côtières ou à celle d'un État de la région. Ce fut le cas par exemple pour 9 pirates interceptés par la marine française le 25 octobre 2008, de 8 autres le 1^{er} janvier 2009, de 9 autres encore le 29 janvier 2009. Ceux-là furent tous remis aux autorités du Puntland. Entre-temps, un accord ayant été signé avec le Kenya, plusieurs groupes de pirates capturés ont pu être remis aux autorités de ce pays : ce fut le cas de 11 pirates arrêtés en avril 2009, puis de 11 autres livrés le 8 mai 2009. Ces derniers avaient été capturés par la frégate *Nivôse* qu'ils avaient attaquée en la confondant, soleil dans les yeux, avec un navire marchand. La frégate avait d'ailleurs pris soin de se positionner entre le soleil et les pirates⁹⁷.

À ce niveau, des observations doivent être faites quant au choix du pays de remise, ensuite en ce qui concerne la « gestion » de la concurrence existant entre les différents titres de compétence détenus par les États, enfin quant au traitement pénitentiaire des présumés pirates.

Le choix du pays de remise

En fait, le choix en faveur du transfert des présumés pirates sur le territoire français a été opéré à trois reprises, chaque fois qu'un navire battant pavillon français ou que des ressortissants français ont été directement victimes d'un acte de piraterie ou de vol à main armée en mer et pris en otages. Dans tous les autres cas d'appréhension par les forces navales françaises, les présumés pirates ont été remis aux autorités du Puntland⁹⁸ ou du Kenya. À ce jour, la cour suprême du Puntland a ainsi condamné à une peine identique de 3 ans de prison⁹⁹, quarante pirates livrés au cours des mois précédents par les marines de la France et des États-Unis.

D'abord, pourquoi le Puntland, qui n'est pas un État, et non la Somalie qui bien que faible, en est un ? L'explication tient sans aucun doute à des considérations humanitaires. Les autorités sécessionnistes du Puntland, région située exactement à la pointe de la corne de l'Afrique, ne pratiquent pas la peine de mort au contraire de celles de Mogadiscio. Dans la Somalie du gouvernement fédéral de transition, le sort de ces hommes serait certainement moins favorable, spécialement depuis le 1^{er} janvier 2009, date à laquelle Sheikh Sharif Sheikh Ahmed a normalement accédé, par alternance, à la présidence du gouvernement de transition¹⁰⁰. Or celui-ci, issu du mouvement des tribunaux islamiques, est un partisan de la *charia* dont il a fait adopter le retour le 19 avril 2009 par le parlement de transition, avec la peine de mort qui lui est assortie, tout spécialement pour les pirates. De plus, comme le reconnaît le préambule de la résolution 1851 du 16 décembre 2008, « *Le Gouvernement fédéral de transition n'a pas les moyens [...] de poursuivre en justice ceux [les pirates] qui sont arrêtés [...]* ».

NOTES

101. Sont au nombre des premiers signataires : Djibouti, le Kenya, le Yémen, Madagascar, la Somalie, l'Éthiopie, les Maldives, les Seychelles, la Tanzanie.

102. Sur la délicate question des titres de compétence multiples, voir Jean-Paul Pancraccio, L'affaire de l'Achille Lauro et le droit international, *Annuaire Français de Droit International*, 2005, pp. 221 et suiv.

Mais même en considération de cela, le cas du Puntland demeure problématique. Cet épisode de lutte contre la piraterie présente en effet un autre danger du point de vue diplomatique et du droit international. En remettant les pirates capturés à la région du Puntland plutôt qu'à des États de la région comme le Kenya ou le Yémen, la France, pour ne considérer qu'elle, a pris le risque d'accréditer de fait la souveraineté et le caractère d'État de ce qui n'est pour l'heure qu'une région autonomiste en séparation de fait de sa métropole. Il est de la responsabilité de pays comme la France, participant à la force européenne *Atalante*, de ne pas jouer dans le sens de la légitimation des sécessions, spécialement quand un consensus universel s'est formé pour ne pas reconnaître comme État le territoire séparatiste considéré, quand bien même afficherait-il une volonté de former un État nouveau, de type fédéral, avec son ancienne métropole.

À ce propos, il n'est pas sans intérêt qu'en janvier 2009, plusieurs États africains aient signé à Djibouti un code de conduite (acte à caractère non contraignant en droit international s'il n'a pas la forme d'un traité) pour la lutte contre la piraterie maritime, dont les signataires s'engagent notamment à introduire dans leur droit pénal toutes dispositions permettant de poursuivre les auteurs de tels actes¹⁰¹. Cela devrait offrir de nouvelles solutions aux autorités françaises et européennes quant à la remise des pirates à des autorités judiciaires d'États de la région véritablement désireux de participer à la lutte contre ce fléau, mais ne pratiquant pas la peine de mort et s'engageant à respecter les standards de civilisation en matière judiciaire.

La concurrence des titres de compétence

Ensuite, peut venir jouer l'interférence de plusieurs titres de compétence. Elle trouve sa solution, variable selon les cas d'espèce, dans une sorte de logique découlant des événements eux-mêmes mais qui fait entrer en ligne de compte une pluralité d'éléments qui se hiérarchisent : nationalité des victimes, pavillon du navire attaqué par les pirates, nationalité des pirates, zone maritime dans laquelle ils ont agi, zone maritime dans laquelle ils ont été capturés¹⁰². Trois hypothèses seront envisagées.

Pour les auteurs d'actes de piraterie et capturés dans les eaux internationales. Quels que soient la nationalité de leurs victimes et le pavillon du navire, l'État intercepteur possède le titre universel à les juger lui-même. Mais il a aussi toute liberté de remettre ces personnes à leur pays d'origine, aux autorités d'un État côtier ou à tout autre État qui les réclameraient pour avoir été victime de leurs agissements. *Le titre universel à agir* ouvre dans ce cas le plus large spectre de solutions.

NOTES

Pour les auteurs de vols à main armée capturés dans les eaux de souveraineté côtière n'ayant pas fait de victimes françaises. En l'occurrence, il s'agit de la souveraineté somalienne — ce qui implique un accord de coopération avec l'État côtier autorisant l'intervention étrangère, même si celle-ci est réalisée sur mandat du Conseil de sécurité de l'Onu. L'hypothèse étant, comme indiqué, que les auteurs de ces actes criminels ne se soient pas attaqués à un navire français et n'aient pas fait, même temporairement, de victimes françaises, la compétence territoriale doit en ce cas logiquement prévaloir, puisque l'État intercepteur ne peut invoquer aucune compétence personnelle et qu'il agit dans une zone de souveraineté étrangère. À l'État côtier ensuite de décider, au vu d'éventuelles demandes d'extradition qui lui seraient faites, de remettre ou pas les prévenus à un autre État qui en a été victime.

Pour les auteurs d'un vol à main armée perpétré dans des eaux de souveraineté et attentatoire à des ressortissants français ou à un navire battant pavillon français. En premier lieu, s'il en a la volonté politique, l'État côtier peut fort bien faire prévaloir sa compétence territoriale. Elle s'impose en premier rang. Mais un accord de coopération autorisant l'intervention des forces armées françaises peut prévoir le transfert et le jugement en France des personnes appréhendées. En toute hypothèse, s'il n'y a pas d'accord général en ce sens, le transfert peut être négocié au cas par cas. La compétence territoriale de l'État côtier peut alors s'effacer devant la compétence personnelle de l'État du pavillon ou de l'État de nationalité des victimes, mais à la condition toujours nécessaire qu'un accord préalable, général ou spécifique, existe effectivement. Ensuite, un État tiers peut venir réclamer que les auteurs de ces infractions lui soient livrés s'il estime y avoir un intérêt (par le pavillon ou par les ressortissants). De nouvelles négociations peuvent alors intervenir. Si les victimes à bord du navire attaqué étaient de nationalités diverses, on aura tendance à considérer que c'est l'État du pavillon qui a vocation à traiter judiciairement l'affaire, ou si celui-ci accepte de s'effacer, l'État d'origine de la nationalité la plus nombreuse. Mais cela pourrait encore être l'État de nationalité des victimes les plus gravement lésées, par exemple dans l'hypothèse de décès d'otages.

C'est sur le fondement de ces multiples considérations qu'il faut comprendre le transfert en France des pirates qui ont directement lésés des intérêts français : attaque de navire arborant le pavillon français, détournement forcé de navire, prise d'otages, demande de rançon¹⁰³.

Les exigences relatives au traitement pénitentiaire des présumés pirates

Il est de l'honneur d'une démocratie de traiter avec humanité et dignité toute personne incarcérée, que ce soit à titre préventif ou à titre d'exécution d'une peine judiciaire. À cet égard le cas des présumés pirates actuellement emprisonnés et objet d'une procédure pénale en France mérite d'être pris

103. À l'heure actuelle, les pirates somaliens détiennent selon l'ONG Ecoterra International, 18 navires de tous types (navires marchands, navires de servitude, navires de pêche et de plaisance) et quelque 300 marins gardés en otages pour négocier la remise de rançons. Parmi ceux-ci, les Philippines, une des principales nationalités armant les navires marchands, sont les plus nombreux (121 marins détenus).

NOTES

en considération, afin que ceux-ci soient traités avec un peu plus d'humanité qu'ils ne le sont. Rien, à dire vrai, ne justifie le fait qu'ils soient maintenus en isolement et dispersés. Ne parlant pas notre langue, n'ayant personne à qui parler au sein de la détention, ne présentant aucun danger avéré, ils subissent ainsi un double isolement qui s'avère d'une extrême sévérité, d'autant qu'ils sont évidemment très éloignés de leur famille.

Conclusion

Comme en d'autres endroits du monde et comme ce fut aussi le cas en d'autres temps, la piraterie somalienne est sans aucun doute un effet de l'extrême pauvreté qui règne dans ce pays et de la longue déliquescence d'un État qui est depuis 1991 et de façon cyclique, en situation de guerre civile. Au cours des dernières semaines (juin 2009), cette guerre vient précisément de ressurgir. L'échec de la mission de l'Onu et le départ des troupes en mars 1995 sans avoir rétabli l'ordre intérieur, l'épuisement des ressources halieutiques par des prédateurs étrangers, les ravages du tsunami du 26 décembre 2004, s'y sont ajoutés pour provoquer un sous-développement aggravé dont les premières victimes ont été les pêcheurs et la petite économie locale que leur activité maintenait.

Pour autant, cette piraterie n'en perd pas son caractère criminel et attentatoire à une liberté universelle qui est celle de naviguer en sécurité en tout lieu de l'océan mondial. C'est la raison pour laquelle elle doit être réprimée, sachant en outre qu'elle est devenue une activité très structurée, hiérarchiquement organisée et disposant de puissants moyens matériels. Elle doit ainsi être considérée comme étant désormais aux mains de véritables seigneurs de la guerre.

La société internationale prise comme entité et les États pris dans leur individualité doivent à son encontre travailler à mettre en œuvre les meilleurs instruments juridiques possibles. Lors de l'ouverture de la conférence d'Abou Dhabi sur la sécurité maritime le 25 mai 2009, M. Bernard Kouchner, ministre des affaires étrangères, déclarait : « *La lutte contre la piraterie est un enjeu mondial. C'est aussi un laboratoire où se dessinent des perspectives du monde de demain* ». Ce laboratoire concerne d'abord la mise en œuvre et le perfectionnement d'une collaboration de longue durée à la mer entre des navires de guerre de pavillons différents ; les enseignements qui en seront tirés au fil des mois seront probablement fort utiles en d'autres occasions. Mais comme on vient de le voir, ce « laboratoire somalien » a aussi un volet juridique, non moins essentiel. Il incite les États à améliorer sensiblement leur dispositif juridique interne en matière de sécurité maritime en le plaçant en cohérence maximale avec le droit international.

NOTES

En effet, comme cette étude s'est efforcée de le démontrer, les États qui se contenteraient de s'en remettre au seul droit international public dans leur lutte contre la piraterie n'y trouveraient pour l'essentiel qu'une base juridique assurant, le cas échéant, la licéité de leur intervention, de la capture de pirates et de leur compétence à les juger. Mais cette dernière ne pourrait être effective qu'à la condition que leur droit pénal et leur procédure pénale internes aient été adaptés pour permettre la poursuite de ce crime particulier.

Au demeurant, la solution de fond, humaine et durable à cette piraterie somalienne ne pourra être assurée qu'à partir d'une reconstruction de l'État somalien, de sa sécurisation envers toute entreprise de quelque groupe que ce soit de s'en emparer et d'une stabilisation de l'ensemble de la région.

Jean-Paul Pancraccio
Professeur agrégé des facultés de droit
Directeur d'études au Centre d'études et de recherche de l'École
militaire (Cerem)



**LISTE DES PRINCIPALES
ABRÉVIATIONS UTILISÉES**

AEM	Action de l'État en mer
BMI	Bureau maritime international
Cass	Cour de cassation
CE	Conseil d'État
CEDH	Cour européenne des droits de l'homme
CEMA	Chef d'état-major des armées
CCI	Chambre de commerce internationale
CJCE	Cour de justice des communautés européennes
CPCO	Centre de planification et de conduite des opérations
OMI	Organisation maritime internationale
PREMAR	Préfet maritime
SGMer	Secrétariat général de la mer
SGDSN	Secrétariat général de la défense nationale et de la sécurité nationale

**RÉSOLUTIONS DU CONSEIL DE SÉCURITÉ
DES NATIONS UNIES RELATIVES À LA
PIRATERIE EN SOMALIE**

I - Résolution 1816 (2008)

Adoptée par le Conseil de sécurité, le 2 juin 2008

Le Conseil de sécurité,

Rappelant ses résolutions antérieures et les déclarations de son président concernant la situation en Somalie,

Profondément préoccupé par la menace que les actes de piraterie et les vols à main armée commis contre des navires font peser sur l'acheminement effectif, les délais d'acheminement et la sécurité de l'acheminement de l'aide humanitaire en Somalie, sur la sécurité des routes maritimes commerciales et sur la navigation internationale,

Se déclarant préoccupé de ce qu'il ressort des rapports trimestriels publiés depuis 2005 par l'Organisation maritime internationale (Omi) que des actes de piraterie et des vols à main armée continuent de se produire, en particulier dans les eaux situées au large des côtes somaliennes,

Affirmant que le droit international, tel qu'édicté dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en date du 10 décembre 1982 («la Convention»), définit le cadre juridique de la lutte contre la piraterie et le vol à main armée, parmi d'autres activités menées sur les océans,

Réaffirmant les dispositions du droit international concernant la répression de la piraterie, en particulier la Convention, et *rappelant* que ces dispositions établissent les principes directeurs d'une coopération aussi totale que possible dans la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, y compris, entre autres mesures, pour ce qui est d'arraisonner, de fouiller et de saisir les navires se livrant ou soupçonnés de se livrer à des actes de piraterie et d'appréhender les personnes se livrant à de tels actes en vue de les traduire en justice,

Réaffirmant qu'il respecte la souveraineté, l'intégrité territoriale, l'indépendance politique et l'unité de la Somalie,

NOTES

Tenant compte de la crise que traverse la Somalie et du fait que le Gouvernement fédéral de transition n'a les moyens ni de tenir les pirates à distance ni de patrouiller dans les voies de circulation maritime internationales proches des côtes du pays ou dans ses eaux territoriales et d'en assurer la sécurité,

Déplorant les récents incidents au cours desquels des navires ont été attaqués ou détournés dans les eaux territoriales de la Somalie ou en haute mer, au large de ses côtes, y compris l'attaque ou le détournement de navires affrétés par le Programme alimentaire mondial et de nombreux navires commerciaux, déplorant les graves répercussions de ces attaques sur l'acheminement effectif, les délais d'acheminement et la sécurité de l'acheminement de l'aide alimentaire et des autres secours humanitaires destinés aux populations somaliennes, et déplorant les graves dangers que ces attaques représentent pour les navires, leurs équipages, leurs passagers et leur cargaison,

Prenant acte des lettres datées des 5 juillet et 18 septembre 2007 que le Secrétaire général de l'Omi a adressé au Secrétaire général au sujet des problèmes de piraterie au large des côtes somaliennes et la résolution A.1002 (25) de 150M1, dans laquelle les gouvernements ont été vivement engagés à accroître leurs efforts en vue de prévenir et de réprimer, dans le respect des dispositions du droit international, les actes de piraterie et les vols à main armée commis contre des navires, où qu'ils se produisent, et rappelant le communiqué conjoint de l'Omi et du Programme alimentaire mondial en date du 10 juillet 2007,

Prenant note de la lettre datée du 9 novembre 2007 que le Secrétaire général a adressée au Président du Conseil de sécurité pour l'informer que le Gouvernement fédéral de transition de la Somalie a besoin et serait heureux de recevoir une aide internationale pour faire face au problème,

Prenant note en outre de la lettre que le Représentant permanent de la République somalienne auprès de l'Organisation des Nations Unies a adressée au Président du Conseil de sécurité le 27 février 2008 pour lui indiquer que le Gouvernement fédéral de transition demandait au Conseil de l'aider, d'urgence, à assurer la sécurité des eaux territoriales somaliennes et des eaux internationales situées au large des côtes du pays, afin d'y garantir la sécurité du transport maritime et de la navigation,

Constatant que les actes de piraterie et les vols à main armée subis par des navires dans les eaux territoriales de la Somalie ou en haute mer, au large de ses côtes, enveniment la situation dans le pays, laquelle continue de menacer la paix internationale et la sécurité de la région,

Agissant en vertu du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies,

1. *Condamne et déplore* tous actes de piraterie et vols à main armée commis contre des navires dans les eaux territoriales de la Somalie ou en haute mer, au large de ses côtes,
2. *Engage* les États dont les navires de guerre et les aéronefs militaires opèrent en haute mer au large des côtes somaliennes, ou dans l'espace aérien international situé au large de ces côtes, à faire preuve de vigilance à l'égard des actes de piraterie et des vols à main armée, et, dans cet esprit, engage en particulier les États désireux d'emprunter les routes maritimes commerciales situées au large des côtes somaliennes à renforcer et coordonnera en coopération avec le Gouvernement fédéral de transition, l'action menée pour décourager les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer,
3. *Engage également* tous les États à coopérer entre eux, avec l'Omi et, le cas échéant, avec les organisations régionales compétentes, au sujet des actes de piraterie et des vols à main armée commis dans les eaux territoriales de la Somalie et en haute mer au large de ses côtes et à se communiquer toutes informations y relatives, et à prêter assistance aux navires menacés ou attaqués par des pirates ou des voleurs armés conformément au droit international applicable,
4. *Engage en outre* les États à coopérer avec les organisations intéressées, y compris l'Organisation maritime internationale, afin de veiller à ce que les navires ayant faculté de battre leur pavillon national reçoivent des directives et une formation appropriées concernant les techniques d'évitement, d'évasion et de défense, et à éviter la zone pour autant que possible,
5. *Demande* aux États et aux organisations intéressées, y compris l'Organisation maritime internationale, de fournir à la Somalie et aux États côtiers voisins, à leur demande, une assistance technique visant à renforcer la capacité de ces États d'assurer la sécurité côtière et maritime, y compris la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes et des côtes des pays voisins,
6. Affirme que les mesures édictées au paragraphe 5 de la résolution 733 (1992) et explicitées aux paragraphes 1 et 2 de la résolution 1425 (2002) ne s'appliquent pas à la fourniture d'assistance technique à la Somalie aux seules fins énoncées au paragraphe 5 ci-dessus, qui font l'objet d'une dérogation conformément à la procédure définie aux paragraphes 11 b) et 12 de la résolution 1772 (2007),

7. *Décide* que, pour une période de six mois à compter de l'adoption de la présente résolution, les États qui coopèrent avec le Gouvernement fédéral de transition à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes et dont le Gouvernement fédéral de transition aura préalablement communiqué les noms au Secrétaire général sont autorisés :

a) À entrer dans les eaux territoriales de la Somalie afin de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer, d'une manière conforme à l'action autorisée en haute mer en cas de piraterie en application du droit international applicable,

b) À utiliser, dans les eaux territoriales de la Somalie, d'une manière conforme à l'action autorisée en haute mer en cas de piraterie en application du droit international applicable, tous moyens nécessaires pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée,

8. *Demande* aux États coopérants de prendre les dispositions voulues pour garantir que les activités qu'ils mèneront conformément à l'autorisation accordée au paragraphe 7 de la présente résolution n'auront pas pour effet sur le plan pratique de fuser ou restreindre le droit de passage inoffensif des navires d'États tiers,

9. *Affirme* que l'autorisation donnée dans la présente résolution s'applique à la seule situation en Somalie et n'affecte pas les droits, obligations ou responsabilités dérivant pour les États Membres du droit international, notamment les droits ou obligations résultant de la Convention pour ce qui est de toute autre situation, et souligne en particulier qu'elle ne peut être regardée comme établissant un droit international coutumier, et affirme en outre que la présente autorisation n'a été donnée qu'à la suite de la réception de la lettre datée du 27 février 2008 adressée au Président du Conseil de sécurité par le Représentant permanent de la République somalienne auprès de l'Organisation des Nations Unies et transmettant l'accord du Gouvernement fédéral de transition,

10. *Demande* aux États participants de coordonner entre eux les mesures qu'ils prennent en application des paragraphes 5 et 7 ci-dessus,

11. *Demande* à tous les États, en particulier aux États du pavillon, aux États du port et aux États côtiers, ainsi qu'aux États de nationalité des victimes ou des auteurs d'actes de piraterie ou de vols à main armée et aux États tirant juridiction du droit international ou de leur droit interne, de coopérer en vue de déterminer lequel aura compétence et de prendre les mesures voulues d'enquête et de poursuite à l'encontre des auteurs d'actes de piraterie et de vols à main armée commis au large des côtes somaliennes,

conformément au droit international applicable, y compris le droit international des droits de l'homme, et de seconder ces efforts, notamment en fournissant une assistance en matière de logistique et d'accès aux voies de droit aux personnes relevant de leur juridiction et de leur contrôle, telles que les victimes, les témoins et les personnes détenues dans le cadre d'opérations menées en vertu de la présente résolution,

12. *Prie* les États qui coopèrent avec le Gouvernement fédéral de transition de l'informer dans un délai de trois mois de l'application des mesures qu'ils auront prises en exécution de l'autorisation découlant du paragraphe 7 ci-dessus,

13. *Prie* le Secrétaire général de lui rendre compte, dans les cinq mois suivant l'adoption de la présente résolution, de l'application de celle-ci et de la situation concernant la piraterie et les vols à main armée dans les eaux territoriales et en haute mer au large des côtes somaliennes,

14. *Prie* le Secrétaire général de l'Omi de lui faire rapport, en fonction des affaires portées à son attention sur accord de tous les États côtiers affectés et compte dûment tenu des arrangements de coopération bilatérale et régionale existants, sur la situation concernant la piraterie et les vols à main armée,

15. *Entend suivre* la situation et, le cas échéant, envisager de reconduire pour des périodes supplémentaires l'autorisation découlant du paragraphe 7 ci-dessus si le Gouvernement fédéral de transition lui en fait la demande,

16. *Décide* de rester saisi de la question.

II - Résolution 1838 (2008)

Adoptée par le Conseil de sécurité, le 7 octobre 2008

Le Conseil de sécurité,

Rappelant ses résolutions 1814 (2008) et 1816 (2008),

Profondément préoccupé par la multiplication récente des actes de piraterie et des vols à main armée commis contre des navires au large des côtes somaliennes et par la grave menace que ces actes font peser sur l'acheminement effectif, les délais d'acheminement et la sécurité de l'acheminement de l'aide humanitaire en Somalie, sur la navigation internationale et sur la sécurité des routes maritimes commerciales, ainsi que sur les activités de pêche menées conformément au droit international,

NOTES

Constatant avec inquiétude que des actes de piraterie de plus en plus violents sont commis à l'aide d'armes de plus en plus lourdes, dans une zone de plus en plus étendue au large des côtes somaliennes, à l'aide de moyens de grande portée tels que des navires de ravitaillement, dénotant une organisation et des méthodes d'attaque plus sophistiquées,

Réaffirmant que le droit international, tel qu'édicté dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en date du 10 décembre 1982 (de la Convention), définit le cadre juridique de la lutte contre la piraterie et le vol à main armée, parmi d'autres activités maritimes,

Saluant la contribution apportée par certains États depuis novembre 2007 à la protection des convois maritimes du Programme alimentaire mondial, la création par l'Union européenne d'une cellule de coordination chargée de soutenir les actions de surveillance et de protection menées par certains États membres de l'Union au large des côtes somaliennes et la planification en cours d'une éventuelle opération navale militaire de l'Union européenne, ainsi que d'autres initiatives internationales et nationales prises aux fins de la mise en oeuvre des résolutions 1814 (2008) et 1816 (2008),

Notant que des organismes humanitaires ont récemment indiqué que d'ici la fin de l'année, pas moins de 3,5 millions de Somaliens seront tributaires de l'aide alimentaire humanitaire, et que les compagnies maritimes agissant pour le compte du Programme alimentaire mondial ne livreront pas d'aide alimentaire à la Somalie si elles ne sont pas escortées par des unités de la marine de guerre, se déclarant résolu à assurer la sécurité à long terme des livraisons du Programme alimentaire mondial à la Somalie et *rappelant* que dans sa résolution 1814 (2008), il avait prié le Secrétaire général d'apporter son appui à l'action de protection des convois maritimes du Programme alimentaire mondial,

Réaffirmant qu'il respecte la souveraineté, l'intégrité territoriale, l'indépendance politique et l'unité de la Somalie,

Prenant note de la lettre que le Président de la Somalie a adressée le 1er septembre 2008 au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour lui dire que le Gouvernement fédéral de transition était reconnaissant au Conseil de l'aide qu'il apportait et était disposé à envisager de collaborer avec d'autres États, ainsi qu'avec les organisations régionales, pour fournir des notifications préalables venant s'ajouter à celles qui sont déjà fournies conformément au paragraphe 7 de la résolution 1816 (2008) en vue de lutter contre la piraterie et les vols à main armée en mer au large des côtes somaliennes,

Rappelant que dans la déclaration de son président en date du 4 septembre 2008 (S/PRST/20008/33), il se félicitait de la signature à Djibouti d'un accord de paix et de réconciliation et rendait hommage pour ses efforts constants à M. Ahmedou Ould-Abdallah, Représentant spécial du Secrétaire général pour la Somalie, et soulignant combien il importe de promouvoir un règlement global et durable en Somalie,

Rappelant également que dans la déclaration de son président en date du 4 septembre 2008 (S/PRST/2008/33), il a noté que dans l'Accord de Djibouti, les parties ont demandé à l'Onu d'autoriser et de déployer une force internationale de stabilisation dans un délai de 120 jours et attendant avec intérêt le rapport que le Secrétaire général doit lui présenter dans les 60 jours, notamment une description détaillée et consolidée d'une force multinationale réalisable, ainsi qu'un plan d'opération détaillé pour une opération de maintien de la paix des Nations Unies réalisable,

Soulignant que la paix et la stabilité, le renforcement des institutions de l'État, le développement économique et social et le respect des droits de l'homme et de l'État de droit sont nécessaires pour créer des conditions propices à l'éradication totale de la piraterie et des vols à main armée en mer au large des côtes somaliennes,

Considérant que les actes de piraterie ou de vols à main armée commis contre des navires dans les eaux territoriales de la Somalie ou en haute mer, au large de ses côtes, enveniment la situation dans le pays, laquelle continue de menacer la paix internationale et la sécurité de la région,

Agissant en vertu du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies,

1. *Réaffirme* qu'il condamne et déplore tous actes de piraterie et vols à main armée commis contre des navires au large des côtes somaliennes,
2. *Demande* à tous les États intéressés par la sécurité des activités maritimes de participer activement à la lutte contre la piraterie visant des navires se trouvant en haute mer au large des côtes somaliennes, en particulier en y déployant des navires de guerre ou des aéronefs militaires, conformément au droit international, tel qu'édicte dans la Convention,
3. *Demande* à tous les États dont les navires de guerre ou les aéronefs militaires opèrent au large des côtes somaliennes, en haute mer ou dans l'espace aérien subjacent, d'utiliser tous les moyens nécessaires au large des côtes somaliennes, en haute mer ou dans l'espace aérien surfacent, en conformité avec le droit international tel qu'édicte dans la Convention, pour réprimer les actes de piraterie,

4. *Demande instamment* à tous les États qui en ont les moyens de coopérer avec le Gouvernement fédéral de transition dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée commis en mer, conformément aux dispositions de sa résolution 1816 (2008),

5. *Demande instamment* aussi à tous les États et à toutes les organisations régionales de continuer à agir, conformément aux dispositions de sa résolution 1814 (2008), pour protéger les convois maritimes du Programme alimentaire mondial, ce qui revêt une importance vitale pour l'acheminement de l'aide humanitaire à la population somalienne,

6. *Demande instamment* aux États, conformément en particulier à la résolution A-1002(25) de l'Organisation maritime internationale, de fournir, le cas échéant, aux navires ayant faculté de battre leur pavillon national des conseils et des directives concernant les mesures de protection appropriées destinées à ce qu'ils se protègent contre les attaques ou les mesures à prendre en cas d'attaque ou de menace d'attaque lorsqu'ils naviguent au large des côtes somaliennes,

7. *Demande* aux États et aux organisations régionales agissant aux fins de l'application des paragraphes 3, 4 et 5 ci-dessus de coordonner leur action,

8. *Affirme* que les dispositions de la présente résolution s'appliquent à la seule situation en Somalie et n'affectent pas les droits, obligations ou responsabilités dérivant pour les États Membres du droit international, notamment les droits ou obligations résultant de la Convention, pour ce qui est de toute situation, et souligne en particulier que cette résolution ne peut être considérée comme établissant un droit international coutumier,

9. *Attend avec intérêt* le rapport qu'il a demandé au Secrétaire général au paragraphe 13 de sa résolution 1816 (2008), et entend examiner la situation ayant trait à la piraterie et aux vols à main armée dirigés contre des navires se trouvant au large des côtes somaliennes, dans l'intention, en particulier, de renouveler pour une période supplémentaire, à la demande du Gouvernement fédéral de transition, les autorisations accordées au paragraphe 7 de la résolution 1816 (2008),

10. *Décide* de rester saisi de la question.

III - Résolution 1851 (2008)

Adoptée par le Conseil de sécurité, le 16 décembre 2008

Le Conseil de sécurité,

NOTES

Rappelant ses résolutions antérieures concernant la situation en Somalie, en particulier les résolutions 1814 (2008), 1216 (2008), 1838 (2008), 1844 (2008) et 1846 (2008),

Restant profondément préoccupé par la multiplication spectaculaire des actes de piraterie et des vols à main armée au large des côtes somaliennes au cours des six derniers mois et par la menace que les actes de piraterie et les vols à main armée commis contre des navires font peser sur la sécurité, la rapidité et l'efficacité de l'acheminement de l'aide humanitaire en Somalie et notant que les attaques menées par les pirates au large des côtes somaliennes sont devenues plus élaborées et plus audacieuses et que les pirates ont élargi leur champ d'opération, comme en témoignent notamment le détournement du Sirius Star à 500 miles nautiques des côtes kényanes et d'autres tentatives infructueuses effectuées par la suite loin à l'est des côtes tanzaniennes,

Réaffirmant son attachement à la souveraineté, à l'intégrité territoriale, à l'indépendance politique et à l'unité de la Somalie, y compris aux droits de la Somalie sur ses ressources naturelles se trouvant au large de ses côtes, notamment les pêcheries, conformément au droit international,

Réaffirmant en outre que le droit international, tel qu'édicté dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en date du 10 décembre 1982, définit le cadre juridique de la lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer, parmi d'autres activités maritimes,

Tenant compte à nouveau de la crise que traverse la Somalie et du fait que le Gouvernement fédéral de transition n'a pas les moyens de tenir les pirates à distance, de poursuivre en justice ceux qui sont arrêtés, ni de patrouiller dans les eaux au large des côtes du pays, y compris les voies de circulation maritimes internationales et les eaux territoriales somaliennes, et d'en assurer la sécurité,

Prenant note des nombreuses demandes d'aide internationale présentées par le Gouvernement fédéral de transition pour lutter contre la piraterie au large des côtes somaliennes, notamment de la lettre datée du 9 décembre 2008 par laquelle le Président de la Somalie a demandé à la communauté internationale d'aider le Gouvernement fédéral de transition à prendre toutes les mesures voulues pour tenir à distance ceux qui utilisent le territoire et l'espace aérien somaliens pour planifier, favoriser ou commettre des actes de piraterie ou des vols à main armée en mer, et de la lettre que le Président de la Somalie a adressée le 1^{er} septembre 2008 au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour lui dire que le Gouvernement fédéral de transition était reconnaissant au Conseil de l'aide qu'il apportait et était disposé à envisager de collaborer avec d'autres États et avec les organisations régionales pour lutter contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes,

NOTES

Se félicitant du lancement de l'opération Atalanta de l'Union européenne visant à lutter contre la piraterie au large des côtes somaliennes et à protéger les bateaux vulnérables à destination de la Somalie, ainsi que de l'action menée par l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord et d'autres États agissant individuellement, en coopération avec le Gouvernement fédéral de transition, pour réprimer la piraterie au large des côtes somaliennes,

Se félicitant également des récentes initiatives prises par les Gouvernements égyptien et kényan, le Représentant spécial du Secrétaire général pour la Somalie et l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime pour trouver une solution efficace au problème de la piraterie et des vols à main armée au large des côtes somaliennes, en s'attaquant aux causes du problème et aux moyens mis en oeuvre, et soulignant qu'il importe de coordonner efficacement les activités menées dans le cadre des opérations en cours et futures de lutte contre la piraterie,

Notant avec préoccupation que le manque de moyens, l'absence de législation interne et les incertitudes au sujet du sort à réserver aux pirates après leur capture ont empêché de mener une action internationale plus vigoureuse contre les pirates agissant au large des côtes somaliennes et, dans certains cas, contraint à libérer les pirates sans les avoir traduits en justice, et réaffirmant, qu'aux termes de la Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, les États parties sont tenus d'ériger en infraction le fait de s'emparer d'un navire ou d'en exercer le contrôle par violence ou menace de violence ou toute autre forme d'intimidation, d'établir leur compétence à l'égard de ces infractions, et d'accepter la remise des personnes responsables ou soupçonnées de tels actes,

Accueillant avec satisfaction le rapport du Groupe de contrôle sur la Somalie, en date du 20 novembre 2008 (S/2008/769), et notant le rôle que la piraterie peut jouer dans le financement des violations de l'embargo par des groupes armés,

Constatant que les actes de piraterie et les vols à main armée commis dans les eaux au large des côtes somaliennes enveniment la situation dans le pays, laquelle continue de menacer la paix et la sécurité internationales dans la région,

Agissant en vertu du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies,

1. *Réaffirme* qu'il condamne et déplore tous actes de piraterie et vols à main armée commis contre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes,

NOTES

2. *Prie* les États et les organisations régionales et internationales qui en ont les moyens de participer activement à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes, en particulier, conformément à la présente résolution, à la résolution 1846 (2008) et au droit international applicable, en y déployant des navires de guerre ou des aéronefs militaires et en saisissant les embarcations, navires, armes et autre matériel apparenté qui servent ou dont on a de bonnes raisons de suspecter qu'ils serviront à commettre des actes de piraterie et des vols à main armée au large des côtes somaliennes, et en en disposant,

3. *Invite* tous les États et organisations régionales qui luttent contre la piraterie au large des côtes somaliennes à conclure des accords ou arrangements spéciaux avec les pays disposés à prendre livraison des pirates pour embarquer des agents des services de lutte contre la criminalité (« shipriders ») de ces pays, en particulier au sein de la région, en vue de faciliter la conduite d'enquêtes et de poursuites à l'encontre des personnes détenues dans le cadre d'opérations menées en vertu de la présente résolution pour actes de piraterie et vols à main armée commis au large des côtes somaliennes, sous réserve qu'ils aient obtenu au préalable le consentement du Gouvernement fédéral de transition aux fins de l'exercice la juridiction d'État tiers dans les eaux territoriales de la Somalie et que lesdits accords ou arrangements ne préjudicie pas l'application effective de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurisation de la navigation maritime,

4. *Encourage* tous les États et organisations régionales qui luttent contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes à mettre en place un mécanisme de coopération internationale pour servir de point de contact commun entre les États et entre ceux-ci et les organisations régionales et internationales touchant tous les aspects de la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes, et rappelle que des recommandations futures sur les moyens de garantir durablement la sécurité de la navigation internationale au large des côtes somaliennes, y compris la sécurité à long terme des convois maritimes du Programme alimentaire mondial effectuant des livraisons en Somalie, et sur le rôle de coordination et de direction que pourrait éternellement jouer l'Organisation des Nations Unies à cet égard pour mobiliser les États Membres et les organisations régionales dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes, doivent être énoncées en détail dans un rapport que le Secrétaire général présentera dans les trois mois suivant l'adoption de la résolution 1846 (2008),

5. *Encourage également* tous les États et organisations régionales qui luttent contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes à envisager de créer dans la région un centre

chargé de coordonner les informations ayant trait à la piraterie et aux vols à main armée au large des côtes somaliennes, à renforcer les capacités régionales avec l'assistance de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime en vue de conclure des accords ou arrangements dits « *shiprider* », conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et à appliquer la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée et d'autres instruments pertinents auxquels les États de la région sont parties, afin d'enquêter efficacement sur les crimes de piraterie et les vols à main armée en mer et d'en poursuivre les auteurs,

6. En réponse à la lettre du Gouvernement fédéral de transition, en date du 9 décembre 2008, encourage les États Membres à continuer de coopérer avec le Gouvernement fédéral de transition dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer, note que c'est à ce dernier qu'il incombe au premier chef d'éradiquer la piraterie et les vols à main armée en mer, décide que, pour une période de douze mois à compter de l'adoption de la résolution 1846 (2008), les États et les organisations régionales qui coopèrent à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes sahariennes et concernant lesquels le Gouvernement fédéral de transition aura donné notification au Secrétaire général sont autorisés à rendre toutes mesures nécessaires et appropriées en Somalie aux fins de réprimer ces actes de piraterie et vols à main armée en mer, conformément à la demande du Gouvernement fédéral de transition, étant toutefois entendu que toutes les mesures prises en application du présent paragraphe devront être conformes aux normes applicables du droit international humanitaire et du droit international des droits de l'homme,

7. *Engage* les États Membres à aider le Gouvernement fédéral de transition, sur sa demande et en avisant le Secrétaire général, à renforcer les moyens opérationnels dont il dispose pour traduire en justice ceux qui utilisent le territoire somalien pour planifier, favoriser ou commettre des actes criminels de piraterie et des vols à main armée en mer, et souligne que toutes les mesures prises en application du présent paragraphe devront être conformes au droit international des droits de l'homme applicable,

8. *Accueille avec satisfaction* le communiqué publié par la Conférence internationale sur la piraterie au large de la Somalie, tenue à Nairobi le 11 décembre 2008, et encourage les États Membres à s'employer à renforcer la capacité des États concernés de la région de lutter contre la piraterie, y compris sur le plan juridique,

9. *Note avec inquiétude* les conclusions du rapport du Groupe de contrôle sur la Somalie en date du 20 novembre 2008, que le

versement de rançons de plus en plus élevées aux pirates encourage la piraterie au large des côtes sahariennes et que la non-application de l'embargo sur les armes imposé par la résolution 733 (1992) a permis aux pirates d'obtenir facilement les armes et munitions utilisées pour leurs opérations et a contribué en partie à l'essor phénoménal de la piraterie,

10. *Affirme* que les autorisations données dans la présente résolution s'appliquent à la seule situation en Somalie et n'affectent pas les droits, obligations ou responsabilités dérivant pour les États Membres du droit international, notamment les droits ou obligations résultant de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, pour ce qui est de toute autre situation, et souligne en particulier que la présente résolution ne peut être regardée comme établissant un droit international coutumier, et affirme en outre que les présentes autorisations n'ont été données qu'à la suite de la réception de la lettre datée du 9 décembre 2008, par laquelle le Gouvernement fédéral de transition a signifié son accord,

11. *Affirme également* que les mesures imposées au paragraphe 5 de la résolution 733 (1992) et développées aux paragraphes 1 et 2 de la résolution 1425 (2002) ne s'appliquent pas aux livraisons d'armes et de matériel militaire réservés à l'usage exclusif des États Membres et des organisations régionales qui prennent des mesures conformément au paragraphe 6 ci-dessus,

12. *Engage* les États, en collaboration avec les secteurs des transports maritimes et des assurances, et l'Organisation maritime internationale à continuer de mettre au point des notes d'information et des pratiques optimales concernant les techniques d'évitement, d'évasion et de défense que doivent prendre les bateaux qui sont attaqués ou qui naviguent au large des côtes somaliennes et engage également les États à mettre leurs ressortissants et bateaux à disposition aux fins d'enquêtes de police scientifique, selon les besoins, au premier port d'escale, immédiatement après tout acte de piraterie ou vol à main armée en mer ou toute tentative de piraterie ou de vol, ou après la remise en liberté,

13. *Décide* de rester saisi de la question.

**APPEL À CANDIDATURES POUR LE
RECRUTEMENT DE GARDES PRIVÉS ARMÉS
SUR LES NAVIRES MARCHANDS DES ÉTATS-
UNIS (JUIN 2009)**

(Source : *Envoy Expeditionary Service*)

MARITIME SECURITY AGENT

« **Envoy Expeditionary Services** is currently accepting CV and resumes for deck, port and commercial vessel security agents. Ideal candidates will have at least four years of experience in military and/or police maritime enforcement. Ideal candidates will have experience of at least one year of high threat deployed experience, and operational experience in maritime platform operations. Candidates must be NATO state citizens with an unblemished background, be able to process a public trust security clearance, and submit to a thorough screening, including psychological, urinalysis, health, dental, and physical fitness testing.

Additionally, we are seeking operators who are fluent in multiple languages, combat trauma medical, armorers and defensive long range marksman and divers. Responsibilities for these positions are in the support of Maritime Commerce by providing security to commercial vessel crews, cargo and hull security.

Candidates must be capable of fulfilling lengthy cruises and adopt to utilising a combination of visual and electronic detection methods, such as : heat-detecting (infra-red) sensors, magnified visual equipment and high-resolution video cameras. The goal is to identify, repel and engage threatening vessels and criminal boarding parties. In cases may be required to operate patrol boats to intercept smaller vessels while, as mentioned above for the detection of threatening and criminal boarding parties.

Required Knowledge, Skills and Abilities :

Candidates must complete a screening period to display proficiency in performing the following :

Use of two-way radio and satellite communication

Ability to complete and submit watch documentation

NOTES

Use weapon systems and echelon 1 maintenance for M249, M4 Carbine Rifle, Glock 9mm and 40 Caliber, AK47, Remington 870 Shotgun, and pyrotechnics. Designated defensive Marksman will show proficiency in M-24 weapon system.

Small craft Operations

Obtain a working knowledge of established Standard Operating Procedures and Rules of Engagement

Techniques using physical restraining devices

Ability to operate for extended durations while working in small teams

Stand and perform extended watch duties

Ability to function operationnaly during extended transoceanic assignments (may reach up to sixty days)

Additional Requirements :

Appointments to said positions in organization are subject to appropriate polygraph and background standards

Somme positions will require the performance of other essential and marginal functions depending upon work location or assignment

Compensation is competitive with other high risk security positions

Please submit resumes to recruiting@eesmission.org ».

