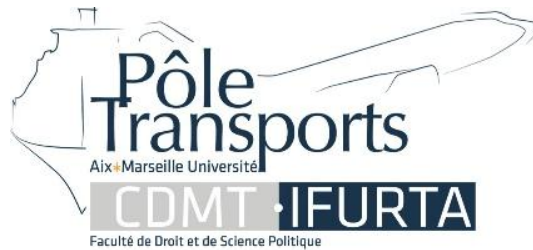


UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS



MERCENARIAT ET PIRATERIE :
VERS UNE PRIVATISATION DE LA PROTECTION DES
NAVIRES

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit maritime

par

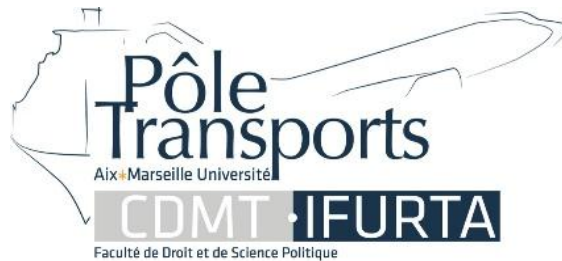
Ayoub EL ADRAOUI

Sous la direction de M. le professeur Christian SCAPEL

Année universitaire 2015-2016

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS



MERCENARIAT ET PIRATERIE :
VERS UNE PRIVATISATION DE LA PROTECTION DES
NAVIRES

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit maritime

par

Ayoub EL ADRAOUI

Sous la direction de M. le professeur Christian SCAPEL

Année universitaire 2015-2016

Toute ma gratitude va à Maître Christian SCAPEL, président du Centre de Droit Maritime et Transports, et à Monsieur Pierre BONNASSIES, fondateur du CDMT, pour m'avoir permis de choisir ce sujet et m'avoir prodigué leurs précieux conseils.

Je tiens également à remercier Monsieur Cyril BLOCH et l'ensemble des membres du secrétariat du CDMT, dirigé par Madame Marjorie VIAL.

Je remercie vivement mes parents, Abdelouahhab et Malika EL ADRAOUI, pour le soutien et la confiance qu'ils m'ont accordés.

J'exprime une profonde reconnaissance envers mon entreprise de stage et spécialement Madame Cécile DOSSETTO, directrice juridique de la compagnie JIFMAR OFFSHORE SERVICES, pour l'intérêt dont elle a fait preuve concernant ma recherche, ainsi que pour les moyens qu'elle a mis en œuvre afin de me donner accès au terrain.

Mes remerciements vont également à mes amis pour leur soutien.

« Celui qui commande la mer commande le commerce ; celui qui commande le commerce commande la richesse du monde, et par conséquent le monde lui-même. »

-Sir Walter Raleigh-

Sommaire

Partie 1 : D'un mercenariat sans foi ni loi à une privatisation encadrée de la sécurité	16
Titre 1 : Une lente et difficile évolution vers les sociétés militaires privés	16
Chapitre 1 : Illustrations emblématiques des failles et échecs des premières générations de mercenaires	16
Chapitre 2 : Réussites et nouveaux contours du mercenariat	21
Titre 2 : Approche et encadrement juridiques du mercenariat	26
Chapitre 1 : Le mercenariat – Droit international	27
Chapitre 2 : Le mercenariat – Droit comparé	32
Partie 2 : Les équipes de protection embarquées, symboles de l'ère de la privatisation de la sécurité maritime	39
Titre 1 : Enjeux du recours aux EPE et prises de position	39
Chapitre 1 : La protection des navires par des gardes armés	39
Chapitre 2 : Les efforts internationaux pour un encadrement normatif des EPE	45
Titre 2 : La loi française – Enjeux, contraintes et limites	51
Chapitre 1 : La loi relative aux activités privées de protection des navires	52
Chapitre 2 : Contraintes juridiques et opérationnelles dans l'utilisation des gardes armés privés	59

Table des abréviations et sigles utilisés

BIMCO: Shipping Baltic and International Maritime Council

BMI : Bureau Maritime International

BMP : Best Management Practice

CEDH : Cour Européenne des Droits de l'Homme

CMA CGM : Compagnie maritime d'affrètement - Compagnie générale maritime

CNAPS : Conseil National des Activités Privées de Sécurité

CNUCED : Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement

CNUDM : Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer

CSI : Code de la Sécurité Intérieure

CTF 151 : Combined Task Force 151

DGSE : Direction Générale de la Sécurité extérieure

DoD : Department of defense

EPE : Equipe de Protection Embarquée

EPSM : Entreprises Privées de Sécurité Maritime

ESSD : Entreprises de Services de Sécurité et de Défense

FEA : Foreign Enlistment Act

FMAA : Foreign Military Assistance Act

GIGN : Groupe d'intervention de la Gendarmerie nationale

HRA : High Risk Area

ISO : Organisation Internationale de Normalisation

ISPS : Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

ITA : International Traffic in Arms regulations

J.O : Journal Officiel

KSI : Kargus Sea Interconnection

MoD : Ministry of Defense

MSC : Maritime Security Committee

NCACC : National Conventional Arms Control Committee

ODTC : Department of State's Office of Defense Trade Control

OMI : Organisation Maritime Internationale

P&I : Protection and indemnity

PAG : Private Armed Guards

PCASP : Privately Contracted Armed Security Personnel

PED : Pays En Développement

PMC : Private Military Company

PSAC : Personnel de Sécurité Armé sous Contrat privé

ReCAAP : Regional Cooperation Agreement on Combatting Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia

RIF : Registre International Français

SAS : Special Air Service

SMP : Société Militaire Privée

SMSP : Société militaire de Sécurité Privée

VPD : Vessel Protection Detachments

Introduction

Pirates et mercenaires : entre deux maux, il faut choisir le moindre.

I. La piraterie, enjeux et lutte

1. Présentation historique. « La piraterie est aussi vieille que le commerce maritime »¹.

Le phénomène de piraterie n'est pas nouveau. Déjà, les premiers échanges maritimes souffraient des attaques barbaresques des pirates, et ces aventuriers se sont multipliés au fil des années, tout en réussissant à faire persister leur activité jusqu'à notre époque.

Aucune des grandes civilisations n'a pas pu échapper aux drames liés aux invasions des pirates. Même l'illustre Jules César a été pris en otage pendant 38 jours, avant d'être libéré contre vingt talents d'or². Il déclara la guerre aux pirates après cet événement déshonorant.

Les pirates n'attaquaient pas seulement les navires en haute mer mais s'emparaient aussi des petits villages côtiers sans défense, ce qui constituait un obstacle face à la répression du fléau étant donné la bilatéralité de l'attaque, terrestre et maritime.

Étant souvent rattachés à une chasse-partie³ et détachés de toute morale ou principe éthique, les pirates s'emparaient de tout ce qui traversait leur cap : armes, munitions, nourriture et surtout richesse, en laissant sang, cadavres et femmes violées derrière eux.

Confrontés à l'augmentation des violences des attaques et au vide juridique de l'époque, et en l'absence de coordination intergouvernementale, les États protégeaient séparément leurs mers en recourant à la force à travers de « véritables expéditions guerrières »⁴.

¹ P. Chapleau, J.P. Pancraccio, *La piraterie maritime : Droit, Pratique et Enjeux*, Préface d'Éric Delbecq, Vuibert, INHESJ, 2014, p. 14.

² Voir https://fr.wikipedia.org/wiki/Jules_C%C3%A9sar, *La jeunesse de César* : Il a contesté la somme de vingt talents d'or en disant qu'il en valait au moins cinquante !

³ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Chasse-Partie>, c'est une convention historique servant de code de conduite pour les corsaires et pirates. Corruption du terme charte-partie, elle a été reprise par les pirates sous le terme de code des pirates.

⁴ D. Rebut, *La piraterie maritime, Les entretiens de Royan*, Larcier, ISBN : 987-2-B044-4898-1, 2011, p.31.

2. Définition juridique. Alors que le phénomène de piraterie était en constante évolution, la nécessité de l'encadrer par une définition juridique, dans un but de répression, est devenue pressante.

La définition unanimement utilisée par la communauté internationale est celle de la « Convention de Montego Bay »⁵. Il convient de reproduire les deux articles concernant ce phénomène.

« Article 100 : Tous les Etats coopèrent dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ».

« Article 101 : On entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants :

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

i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer.

ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat.

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 »

Il y a donc quatre conditions cumulatives de l'acte de piraterie : un acte illicite de violence ou de détention ou de déprédation dirigé contre un navire, des personnes ou des biens, commis en haute mer ou dans une zone maritime ne relevant pas de la juridiction d'un Etat, depuis un navire ou un aéronef privé, à des fins privées. Cette définition semble complète en ce qui concerne la haute mer, bien que nombreux auteurs trouvent qu'elle est « *minimaliste* »⁶.

Une autre définition a été donnée par le Bureau Maritime International (BMI), beaucoup plus large puisqu'elle ne prend pas en considération les distinctions territoriales maritimes. Au sens de cette définition, est un acte de piraterie, « *[u]n acte d'abordage ou une tentative d'abordage contre tout navire avec l'intention*

⁵ Convention des Nations-Unies sur le Droit de la Mer, 1982 / United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982

⁶ J.P Pancraccio, *Le défi de la piraterie et de son traitement judiciaire*, cahiers du CEREM, p 48.

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 ». Ce faisant, le BMI regroupe « piraterie » et « vols à main armée » dans la même catégorie, ce qui pourra poser quelques difficultés quand un Etat souhaitera faire appliquer son droit interne en cas de vol à main armée dans la zone des 12 nautiques, ce qui serait par ailleurs légitime de sa part et surtout en totale conformité avec la Convention de Montego Bay.

L'Organisation Maritime Mondiale (OMI) a pris la décision lors de la 74^e réunion de l'Assemblée, de s'aligner sur la définition posée par la Convention de 1982, ce qui a donné plus de poids à celle-ci.

3. Présentation contemporaine. La quasi-totalité des échanges mondiaux et intercontinentaux se faisant par voie maritime, le terrain est idéal pour les pirates, leur permettant de s'emparer des navires et des biens qui transitent par « leurs mers ». Cela constitue une menace permanente pour les navires de commerce, même en présence d'un système juridique international ferme.

Les moyens et les techniques ont peut être changé, mais « la personne » et la culture de piraterie sont restées les mêmes, au même titre que la répartition géographique des actes de piraterie et la vision juridique portée sur ce phénomène.

La présence des pirates dans le Golfe de Guinée, dans l'Océan Indien, en Asie du Sud-Est et en Amérique, qui constituent des zones classées à très haut risque, n'est pas une nouveauté, en effet cette activité est très ancienne et ces espaces, déjà considérés comme dangereux aux siècles précédents, font également partie des zones à très fort risque dans notre époque⁷.

La piraterie, pour certains, est un métier comme un autre. En réalité, il s'agit souvent du dernier recours, ou du moins le croient-ils de *bona fides*, pour les ressortissants de pays subissant le fléau de l'extrême pauvreté. On constate que de nos jours, contrairement à des époques plus anciennes, la piraterie peut réellement être appréhendée sous un angle sociologique, mais là n'est pas le sujet de notre étude.

Juridiquement, le pirate a de tous temps été considéré comme « *hostis humani generis* », soit l'ennemi de l'humanité, l'ennemi commun⁸. Ce qualificatif est dû au

⁷ Cf. Annexe I.

⁸ <https://fr.wikipedia.org/>

terrain d'action des pirates, la haute mer, caractérisée par une absence de souveraineté territoriale et bénéficiant d'un régime de liberté.

De nos jours, la « lutte » internationale contre la piraterie ne concerne que le domaine maritime et plus précisément la haute mer, alors qu'auparavant on parlait de « guerre » contre la piraterie, ce qui impliquait également une intervention armée terrestre, notamment des corsaires, et ce à une « époque où la frontière entre les deux notions était très fine »⁹.

4. Enjeux de la piraterie. Le nombre d'actes de piraterie enregistrés de 1990 à 2010 s'élève à 4000¹⁰ ! Ce nombre nous paraît d'autant plus effarant quand on y ajoute le nombre de navires attaqués, de marins tués et de rançons versées.

Les zones de piraterie, notamment celles que nous avons évoquées précédemment correspondent aux portes du commerce maritime mondial, et la plupart d'entre elles se situent au cœur des détroits.

L'abordage d'un navire, voire même une tentative d'abordage, fait évidemment perdre un temps précieux à l'armateur et au chargeur, ce qui se transforme mathématiquement en pertes financières directes.

Pour se prémunir des actes de piraterie, les armateurs payent en général une prime d'assurance afin d'être couverts lors du passage dans une zone à haut risque. Cette prime « risque de guerre » est calculé sur la base de la valeur du navire, ce qui peut donc entraîner un surcoût très important pour l'assuré.

En cas d'abordage réussi, il est fréquent que les pirates prennent en otage des membres de l'équipage et demandent une rançon juste après avoir rejoint les côtes. Ces sommes varient, mais atteignent facilement un million de dollars. Entre 2005 et 2012, plus de 330 millions de dollars de rançons ont été versés aux pirates¹¹ ! Cet argent est « étrangement » in-traçable, étant l'organisation quasi-parfaite des pirates,

⁹ R. Broner, *La répression de la Piraterie Maritime et ses enjeux juridique*, mémoire du centre d'Etudes Supérieures de la Marine, 2010.

¹⁰ <http://www.pirates-corsaires.com/>

¹¹ « La piraterie maritime a rapporté plus 330 millions d'euros de rançon », Le monde Afrique, http://www.lemonde.fr/afrique/article/2013/11/02/la-piraterie-maritime-a-rapporte-plus-330-millions-d-euros-de-rancon_3507169_3212.html

organisés en cellules hiérarchisées, comprenant outre les primo acteurs, des commanditaires, des intermédiaires et enfin des blanchisseurs d'argent¹².

Viennent s'ajouter à ces enjeux économiques, des considérations juridiques, essentiellement celle relative à la notion de la mer territoriale, qui limite les interventions ayant pour but de lutter contre la piraterie. Certains pays en développement (PED) ont réagi en mettant en place des accords multilatéraux (notamment avec les Etats-Unis et l'Europe) afin de permettre aux Etats en capacité de répondre à ce fléau d'intervenir dans leur zone de souveraineté territoriale, comprenant la zone des 12' Nautiques. Cela se justifie puisqu'« étant donné la nature transnationale de la menace, seule une coopération internationale semble en mesure de la contrer »¹³.

5. Opérations internationales. La première opération militaire internationale de lutte contre la piraterie date de 2007, à l'initiative du Programme Alimentaire Mondial (PAM). Cet organisme, est chargé d'apporter de l'aide humanitaire en Somalie, avait demandé une assistance militaire maritime pour exécuter sa mission. L'opération, appelée « Alcyon », a été d'abord conduite par la France, avant que certains Etats ne prennent la relève¹⁴.

Peu de temps après, le 4 avril 2008, le voilier « Le Ponant »¹⁵ a été attaqué par des pirates somaliens, qui ont pris en otage 22 français parmi les 30 à bord. Une opération militaire a été mise en place pour libérer les otages après que les malfaiteurs aient demandé 2,15 millions de dollars de rançon. Après le versement de cette somme, les militaires français de l'opération « Thalathine »¹⁶ ont réussi à intercepter une partie puis à libérer les 30 otages et à capturer six pirates¹⁷. Sur le plan opérationnel, cette opération doit être considérée comme une réussite. En revanche, sur le plan juridique, elle a prêté le flanc à de nombreuses critiques, ce qui a abouti à la décision de la Cour Européenne des Droit de l'Homme (CEDH). Celle-ci a condamné la France à une indemnisation des pirates ayant subi une détention provisoire abusive.

¹² De peur de s'engager dans des opérations de blanchiment d'argent, certaines banques commencent par ailleurs à refuser toute opération financière impliquant la Somalie, entravant les transferts d'argent des migrants, sachant que la rémunération des pirates, souvent limitée à 20% de la somme totale, représente leur unique gagne-pain.

¹³ E. Frécon, *Pavillon noir sur l'Asie du Sud-Est*, Paris, éditions Le harmattan, 2002, p. 248.

¹⁴ <http://www.defense.gouv.fr/marine/a-la-une/operation-alcyon-les-marins-temoignent>

¹⁵ Un voilier trois-mâts de croisière de la Compagnie du Ponant, filiale de la CMA-CGM battant pavillon français

¹⁶ Signifiant « trente » en Arabe, en référence au nombre d'otages.

¹⁷ https://fr.wikipedia.org/wiki/Acte_de_piraterie_contre_le_Ponant

Suite à la réussite des opérations « Alcyon » et « Thalatine », la France et les Etats-Unis ont présenté un projet de résolution devant le Conseil de Sécurité des Nations-Unies pour déclencher une opération militaire et protéger leur flotte en accord avec la Somalie. L'opération est connue sous le nom d'« EUNAVFOR *Atalanta* » et commandée par l'Union européenne.

Les Etats-Unis quant à eux ont mis en place la « *Combined Task Force 151-CTF151* »¹⁸ une opération nationale coordonnée avec l'initiative européenne.

Etant donné cette coopération fructueuse, un instrument spécifique a été créé pour mettre en œuvre de concert ces deux opérations. Il s'agit du « *Regional Cooperation Agreement on Combatting Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia – ReCAAP* »¹⁹.

Les résultats d'« EUNAVFOR *Atalanta* » et CTF151 dans les HRA ont été remarquables, en effet le nombre des attaques enregistrées a chuté, de 406 attaques annuelles à 190 entre 2009 et 2015. Par ailleurs, grâce à la compétence quasi-universelle de la France²⁰ pour juger les pirates, le taux de poursuite s'est élevé jusqu'à 40% début 2009²¹.

D'autres opérations ont été lancées ensuite, la plus importante étant sans doute « *Ocean Shield* », mise en place sous la direction de l'OTAN, qui a déployé une vingtaine de navires militaires dans ces zones à très grand risque avec la contribution de plusieurs Etats qui ont eu aussi envoyé des bâtiments rejoindre les opérations déjà en place²².

6. Réussite « limitée » des opérations. EPE en renfort. Malgré ces initiatives et les réussites permises par l'envoi de bâtiments militaires, l'objectif d'éradication de la piraterie n' pas été atteint. De ce fait, une nouvelle pratique, complémentaire, est née, basée sur un principe simple : embarquer des équipes d'officiers, généralement au nombre de trois, à bord des navires marchands, dans un but de protection *in situ*, d'où le nom Equipes de Protections Embarquées (EPE).

¹⁸ Cette opération vient compléter celle déclenché en 2002 la « CTF 150 » pour lutter contre le terrorisme maritime.

¹⁹ Accord Régional de Coopération pour la lutte contre la piraterie et le vol à main armée contre les navires en Asie.

²⁰ Grâce à la nouvelle loi contre la piraterie en mer, les pirates qui étaient auparavant jugés par un Etat tiers, pourront désormais l'être par les juridictions françaises. Une compétence quasi universelle pour juger des actes de piraterie commis hors de France quelle que soit la nationalité du navire ou des victimes, lorsque les pirates sont appréhendés par des agents français.

²¹ Selon Nicolas Gros-Verheyde, « Bilan des opérations anti piraterie », Voir :

http://www.bruxelles2.overblog.com/pages/Bilan_des_operations_antipiraterie_Eunavfor_Atalanta_CTF_Otan_Russie_Exclusif-1169128.html

²² Le cas notamment pour la Russie, La chine, l'Inde, le Japon, l'Arabie saoudite et l'Indonésie.

L'espace maritime étant par nature démesuré, la flotte militaire ne pouvait pas, seule, protéger tous les navires de commerce, de ce fait elle se positionnait à des endroits stratégiques alors que les pirates, devenus familiers des zones protégées, commençaient à changer leurs « secteurs de chasse », d'où l'intérêt des EPE.

Les EPE militaires françaises permettaient d'assurer une protection complète pour les armateurs, qui quant à eux ne dépensaient que peu étant donné que la sécurité est une mission régalienne de l'Etat. Toujours est-il que le nombre de ces équipes militaires était nécessairement restreint, « *d'une part, parce qu'il faut composer avec des effectifs militaires en nombre réduit conformément à la réflexion ouverte sur le Livre Blanc, et d'autre part parce que le budget de la défense, resserré avec la Loi de Programmation Militaire, ne pourra pas assurer la satisfaction par la marine nationale de toutes les demandes des armateurs* »²³.

7. Résurgence du mercenariat maritime. Face à ces multiples contraintes – immensité des zones maritimes à sécuriser, nécessaire restriction du recours aux EPE – la dernière solution était l'utilisation des « mercenaires maritimes », des anciens officiers reconvertis pour servir à bord des navires en assurant une protection dans les HRA.

Cette pratique était la règle dans certains pays après qu'ils se soient précipités pour la réglementer, étant donné que ce marché valait de l'or. D'autres Etats, comme la France par exemple, ont eu davantage de recul et ont pris leur temps avant de se lancer dans ce nouveau commerce, ce qui a libéré le marché notamment pour les Etats-Unis d'Amérique, le Royaume-Uni, ou encore l'Afrique du Sud.

Une telle réserve de la part de la France était totalement compréhensible si l'on retrace le sombre palmarès des mercenaires à travers les époques. Bien que leur activité soit redirigée vers le fléau de la piraterie, qui doit être éradiqué, le risque est toujours présent lorsque l'on fait appel à ces « vendeurs de violence ». Certains ravages ont laissé des traces jusqu'à notre époque... Il convient d'ailleurs de se pencher sur l'historique du mercenariat et de ses manifestations afin de mieux appréhender l'univers des sociétés militaires privées, leurs héritières.

²³ O. Gallais, « *La protection des Navires Marchands face aux Actes de Piraterie Maritime* », mémoire CDMT, 2012, p. 59-60.

II. Les mercenaires – Définition et distinctions

1. **Définition du mercenariat.** Le mot mercenaire est très ancien. Il vient du latin *mercenarius* [*mercēnārius*] qui signifie « loué contre argent, payé, loué »²⁴. Ce terme est lui-même dérivé du mot *merces*, qui veut dire « récompense, prix, salaire, revenu ». Le mercenaire est donc celui qui loue ses services contre un prix, une récompense ; un guerrier qui offre son savoir-faire de combattant au plus offrant.

2. **Chiens de guerre.** On trouve parfois l'appellation « chiens de guerre » pour désigner ces guerriers. Cette expression quelque peu vulgaire permet de comprendre que ces soldats sont prêts à tout dans un but de profit de matériel, bien qu'ils ne soient pas dotés du trait caractéristique des canidés, la fidélité.

Comme l'avait exprimé N. Machiavel, « [l]e prince dont le pouvoir n'a pour appui que des troupes mercenaires, ne sera jamais ni assuré ni tranquille ; car de telles troupes sont désunies, ambitieuses, sans discipline, infidèles, hardies envers les amis, lâches contre les ennemis ; et elles n'ont ni crainte de Dieu, ni probité à l'égard des hommes. Le prince ne tardera d'être ruiné qu'autant qu'on différera de l'attaquer. Pendant la paix, il sera dépouillé par ces mêmes troupes ; pendant la guerre, il le sera par l'ennemi. »²⁵. Machiavel se méfiait de certains modèles de mercenaires, au point qu'il leur a consacré un chapitre entier dans son ouvrage.

3. **Distinction. Soldat (armée).** Il faut distinguer entre un mercenaire et un soldat appartenant à une armée : le premier est un étranger qui combat pour un Etat envers lequel il n'a aucune allégeance naturelle, avec lequel il n'a aucun critère de rattachement, tandis que le soldat est un citoyen qui sert dans son armée nationale et agit par loyauté pour son pays.

Une certaine ambiguïté entre les deux notions a fait naître un débat vers la fin du XX^e pour définir respectivement leur statut exact. Nous n'hésiterons pas à approfondir la question ultérieurement.

4. **Distinction. Soldat de fortune.** Le mercenaire est également confondu, à tort, avec le soldat de fortune. En effet, le soldat de fortune, contrairement au mercenaire, est à la recherche de l'aventure et de l'exploit. Il s'engage pour l'honneur et non pour l'appât du gain.

²⁴ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Mercenaire> Etymologie.

²⁵ N. Machiavel, *Le Prince, Chapitre XII*, « Combien de sortes d'armées il y a, et des soldats Mercenaires », Editions Garnier-Flammarion, Paris, 1980, pp. 141 et suivantes.

La distinction entre les deux termes nécessite de « *connaître les intentions de connaître les motivations des personnes concernées. Elle invite à explorer leur intimité.* »²⁶.

La Légion étrangère française, formée en 1831 par le roi Louis-Philippe, que certains considèrent comme étant composée de mercenaires, est pourtant l'illustration de la notion de soldat de fortune, en effet elle a accueilli un grand nombre de soldats étrangers et a servi dans de nombreuses guerres, spécialement les deux Grandes guerres mondiales.

5. Distinction. Soldat de dieu. L'approfondissement de la notion de mercenaire nous permet de nous interroger sur un sujet d'actualité. En effet, dans quelle catégorie peut-on classer les soldats terroristes qui se présentent sous le nom de soldats de dieu ? Peuvent-ils être considérés comme des mercenaires ? La réponse est sans équivoque non. Ainsi, s'il faut prendre en considération la motivation des soldats afin de les classer dans telle ou telle catégorie, les djihadistes sont motivés par des fins idéologiques et non par l'argent. Dès lors, il conviendra de les classer dans la catégorie des soldats de fortune.

6. Mercenaire ou corsaire ? En sus des notions de militaire et de soldat de fortune, le mercenaire ne doit pas non plus être confondu avec le corsaire. Si dans l'imaginaire collectif, corsaire et pirate sont deux termes désignant un même type d'individu, notamment parce qu'ils se présentent sous le même aspect, il faut néanmoins noter un grand nombre de dissemblances.

Le corsaire est apparu à la fin du Moyen Age. Cette appellation est tirée du latin « *cursus* » signifiant « course », en référence à l'époque de la guerre de course.

Ce personnage est un civil, c'est-à-dire un « *marin guerrier payé à la commission* »²⁷.

En temps de guerre, il aborde les navires marchands des pays étrangers au sien, mais jamais les bâtiments militaires. Les armateurs exerçaient cette pratique en utilisant des navires marchands, généralement de petite taille pour garder l'effet de surprise et mieux manœuvrer.

Contrairement au pirate qui agit en son nom, le corsaire est autorisé à attaquer suivant une lettre de représailles délivrée par l'Etat, également appelée « lettre de marque » ou « lettre de course ».

²⁶ F. LE GALLIC, *mémoire Du mercenariat aux Entreprises de Services de Sécurité et de Défense : la question de l'externalisation dans les forces armées françaises*, Ecoles des officiers de l'armée de l'air, p.09.

²⁷ Jean Merrien, *Histoire des corsaires*, Editions L'ancre de Marine, Paris, 2005, p.09.

Les corsaires respectaient la loi de la guerre, comme le faisait la Marine. Par ailleurs, ils ont créé les règles générales de la course que tous les « participants » devaient respecter, ainsi qu'un règlement intérieur – la chasse-partie - qui a ensuite été adopté par les pirates et est devenu connu sous le nom de « code des pirates ».

Les corsaires, ces fidèles chiens de mer²⁸, étaient considérés comme des héros et respectés puisqu'ils servaient uniquement leurs pays et se conformaient au règlement de celui-ci, « *non privatum, sed publicum privatum bellum gerunt* »²⁹.

Les plus performants des corsaires étaient bien récompensés, le plus célèbre de tous A. Surcouf (1773-1827) a été nommé Chevalier de la Légion d'honneur et son nom apparaît encore sur des bâtiments de la Marine nationale française.

On a pu penser que les corsaires étaient uniquement attirés par l'appât du gain, comme le démontre cette citation : « *[l]es Français se battent pour le butin tandis que les Allemands ne veulent que la gloire, dit le comte d'Innsbruck au corsaire Duguay-Trouin. Lequel répliqua : Oui, monsieur le Comte, nous nous battons chacun pour ce qui nous manque* »³⁰. Cependant, contrairement aux mercenaires et aux pirates, les corsaires n'agissaient pas dans un but uniquement lucratif, d'ailleurs de nombreux d'entre eux étant issus de familles nobles.

Cette pratique a pris fin au XIX^e siècle suite à la Déclaration de Paris du 16 avril 1856, signé par la plupart des Etats possédant une flotte, excepté les Etats Unis. Son premier article énonçait que « *la course est et demeure abolie* ».

Le sujet concernant une éventuelle autorisation des Etats de délivrer les lettres de marque a ressurgi de nombreuses fois, dans le cadre de la lutte contre les pirates. « *En 1715, une dizaine de corsaires furent commissionnés au large de la Jamaïque afin de chasser les pirates. L'un d'entre eux, le capitaine Jonathan Barnet, captura d'ailleurs trois célèbres criminels.* »³¹.

Les Etats Unis peuvent encore attribuer des lettres de course puisque, non signataires de la Déclaration de 1856, l'article premier de la Constitution américaine « *autorise le Congrès à accorder des lettres de marques* » chose qui a poussé certains auteurs à adopter l'appellation « *corsaires contemporains* »³² en la privilégiant à celle de « mercenaires » pour désigner les *Private Military Companies*³³.

²⁸ Appellation, d'origine anglaise, des corsaires en Début XVII^e siècle.

²⁹ "Ils ne font pas leur guerre privée, mais à titre privé la guerre nationale" - Formule latine de Wolf.

³⁰ S. Roth, *The eye-patch of the beholder: introduction to entrepreneurship and piracy*, Int. J. Entrepreneurship and Small Business, Vol. 22, No. 4, 2014, p.399.

³¹ Dans ce sens voir l'excellent travail de L. Valentin, *Corsaires vs pirates ou la formation d'un partenariat public-privé pour l'établissement d'un dispositif permanent face à la menace pirate*, Revue générale de droit (2015) 45 R.G.D. 143-198, p160.

³² Exemple du célèbre journaliste P. Chapleau.

³³ Sociétés Militaires Privées.

III. Le mercenariat – Origine et typologie

1. Les premiers mercenaires. Avant l'utilisation des mercenaires contemporains dans le monde avec « *la première guerre privatisée* »³⁴ puis leur utilisation intensive dans le domaine de protection et la défense, leurs services étaient demandés depuis l'Antiquité.

Ce vieux métier était exercé sans gloire reconnue, les mercenaires étaient les inconnus de la guerre.

L'histoire regorge d'exemples de recours à ces guerriers par les plus sophistiquées des sociétés.

2. L'Égypte. Les Égyptiens ont été les premiers à avoir recours à l'assistance militaire étrangère, recrutant en premier lieu des combattants de pays voisins (Soudan, Syrie, Palestine).

La naissance de cette pratique dans cette région précise est principalement due au fait que l'Égypte était l'un des plus grands cultivateurs de l'époque. Les Égyptiens étant tous destinés à travailler dans l'agriculture ou dans la construction des monuments pour les pharaons, ce manque d'effectifs militaires par rapport à la surface territoriale et à la population, a permis au mercenaire de voir le jour.

Il ressort de plusieurs écrits que les pharaons Sésostri III (1842-1191 av. J.C) et Ramsès II (1279-1213 av. J.C) embauchaient massivement des mercenaires de Grèce et des pays asiatiques³⁵.

Face au grand nombre d'étrangers, des problèmes de patriotisme se sont présentés. Logiquement, un système fondé sur l'utilisation de guerriers de différentes nationalités, recrutés pour risquer leurs vies pour une cause qui se limite sur le montant payé, n'est pas un système très fiable. C'est la raison pour laquelle « *les premiers Ptoléméens ont développé le système de la clérouquie qui consistait à distribuer à ces mercenaires étrangers des parcelles de terre en échange de leur participation militaire en cas de conflit.* »³⁶ Cette tentative de gagner la fidélité des mercenaires a présenté des résultats remarquables jusqu'à que les terres soient saturées.

³⁴En référence à la guerre d'Irak, l'étape la plus marquante de l'histoire des mercenaires.

³⁵ Jusqu'à 30.000 mercenaires ! Ce qui constitue un nombre phénoménal face aux 27.000 hommes recrutés par Alexandre, deux siècles après.

³⁶https://fr.wikipedia.org/wiki/Soldat_dans_1%27%C3%89gypte_antique L'armée sous les Lagides.

3. La dispersion de la pratique. La seconde phase du mercenariat est intimement liée à l'histoire de la Grèce.

La demande constante d'Athéniens par l'Égypte a donné lieu à une génération de guerriers spécialistes dans l'art de la guerre et du combat, à de véritables stratèges. On donnera l'exemple de Xénophon [Ξενοφῶν]³⁷ le grand mercenaire, philosophe et auteur de l'*Anabase*, ouvrage qui retrace l'histoire de ses conquêtes et a opportunément apporté de nouvelles approches de la guerre pour les générations d'après³⁸.

Depuis la guerre des Dix Mille pour le Trône de Perse, en référence au nombre de mercenaires impliqués, l'introduction des mercenaires dans les batailles est devenue une nécessité. Cependant, le recours accru à ces guerriers n'a jamais permis de leur conférer une certaine notoriété.

4. Rome et Carthage. L'Empire romain a logiquement suivi la même voie que l'Égypte et la Grèce, embauchant des mercenaires, ce qui se justifiait étant donné l'expansion qu'il avait connue.

Malgré « la conscription et l'enrôlement »³⁹ des citoyens dans l'armée, leur nombre ne valait rien au vu de la surface du berceau de la Chrétienté.

Les mercenaires ont été utilisés pour la sécurité et la défense des frontières, puis dans la première guerre punique (264 – 241 avant J.-C.), ce qui a permis à Rome de vaincre Carthage après vingt ans de guerre.

L'actuelle Tunisie était *leader* en matière maritime et son port était la destination de tous les navires de commerce. Ceci se reflétait non seulement sur son économie mais aussi sur son armée, qui se basait sur une marine exceptionnelle contrairement à l'armée de terre. Cette défaillance terrestre a conduit Carthage à se servir de mercenaires.

La première guerre punique s'est terminée par une grande bataille maritime pendant laquelle les Romains, aidés par les Grecs de Sicile⁴⁰, ont massacré les Carthaginois sur leur terrain de prédilection et ont imposé une lourde amende.

Carthage étant dans l'impossibilité de rémunérer ses guerriers, les mercenaires impayés se sont révoltés et menaçaient la stabilité du pays. Les émeutes n'ont pu être

³⁷ Son nom en Grec ancien.

³⁸ Alexandre le Grand a été beaucoup inspiré par le livre au point qu'il se basait sur les conseils et les stratégies de celui-ci pour ses conquêtes.

³⁹ J.M. Sorel, *La protection des personnes vulnérables en temps de conflit armé*, Groupe de Boeck, 2010, p 210.

⁴⁰ Les Grecs étaient réputés par leur technique de construction navale et combat maritime.

calmées qu'après quatre ans de résistance, quatre années que Rome a mises à profit pour conquérir la Corse et Sardaigne.

Finalement, ce déséquilibre initial des forces dû aux mercenaires rebelles a permis à l'Empire Romain de régner pendant 500 ans après les trois guerres puniques.

Quand Rome a renoncé à « la conscription obligatoire », son armée a perdu de son homogénéité et de son patriotisme, ce qui a conduit à sa chute et à la dispersion de milliers de soldats mercenaires sans emploi.

5. La figure emblématique du mercenariat jusqu'à nos jours. Les « Pikemen ».

Le mercenariat est réapparu au XIII^e siècle dans la Confédération Suisse après l'abandon du système féodal, « *au temps où les distinctions entre, les troupes locales nationales, et les troupes étrangères sont progressivement devenues apparentes. Les cantons suisses étaient exactement cela.* »⁴¹.

Étant donné que le pays n'avait pas énormément de potentiel agricole, les jeunes se sont dirigés vers le domaine militaire.

Les Suisses étaient réputés en tant que mercenaires en masse, prêts et équipés par défaut⁴². Les « Pikemen »⁴³ sont rapidement devenus les mercenaires par excellence. Le Roi Louis XI a fait appel à beaucoup d'entre eux après avoir perdu 3 000 hommes face à une petite troupe de guerriers suisses, alors qu'il voulait s'emparer de leur terre⁴⁴.

Disciplinés, déterminés et féroces, leur réputation au combat était excellente, au point qu'ils participent à la majorité des batailles de cette époque pour différentes nations⁴⁵.

Louis XI appréciait grandement cette fiabilité et cette fidélité et a accru le recours à de tels guerriers en créant des gardes suisses pour protéger le palais ainsi que les membres de la famille royale.

Cette ère des mercenaires suisses a continué jusqu'au XVIII^e siècle, et beaucoup de familles royales requéraient aux services des gardes suisses.

Le 10 août 1792, neuf cents gardes suisses protégeaient le roi Louis XVI d'une révolution menée par les sans-culottes⁴⁶. Ils n'abandonnèrent pas et combattirent

⁴¹ M. Hugh Keen, *Medieval Warfare : A History*, Oxford University Press, 1999, p 210.

⁴² Pour les embaucher il fallait juste contracter avec leur gouvernement, les différents cantons suisses, et ils restaient toujours soumis à la juridiction de leur état.

⁴³ En référence au Piquier (*Pike*), l'arme utilisée par les mercenaires suisses. Ils étaient connus après par cette appellation.

⁴⁴ Dr. Spencer C. Tucker, *a Global Chronology of Conflict: From the Ancient World to the Modern Middle East*, ABC CLIO, 2010, p 337.

⁴⁵ A titre d'exemple, la force militaire polyglotte sous le règne du Roi Matthias 1^{er} de Hongrie, L'armée noire était faite de mercenaires et a joué un rôle décisif dans la défaite de l'armée Ottomane.

⁴⁶ Nom sous lequel se désignent à partir de 1791, au début de la Révolution française, les agitateurs parisiens issus du petit peuple d'artisans, de commerçants et d'ouvriers. Ils veulent de la sorte se

jusqu'au dernier souffle en criant « vive le Roi ! ». Les émeutiers parvinrent finalement à s'emparer du palais des Tuileries après la mort de plus de six cents Suisses⁴⁷.

Les héritiers de ces célèbres mercenaires protègent aujourd'hui le Pape à Rome, et ce depuis un pacte de 1471 avec les cantons. Actuellement, environ un million de mercenaires suisses servent à l'étranger, notamment en France et en Italie, où la Garde suisse du Vatican reste la dernière image du *Swiss Foreign Service*⁴⁸.

On constate que les « *Pikemen* » sont l'exemple vivant de la réussite des milices privées.

6. Autres exemples de mercenaires. La guerre qui a causé la mort de plus de six millions de personnes, connue sous le nom de « guerre de Trente Ans », a permis la formation de plusieurs modèles de mercenaires.

Les *landsknecht*⁴⁹, « version allemande » des mercenaires suisses, opéraient en troupe allant jusqu'à des milliers de combattants dirigés par l'un des leurs, ce qui facilitait leur commandement. Ils furent utilisés fréquemment par la France dans les grandes guerres de l'Europe.

Ce modèle était l'exemple parfait de l'organisation en matière de financement et de logistique, c'est d'ailleurs l'une des premières manifestations des services militaires privés puisqu'ils n'étaient pas payés avant de commencer leur tâche, mais s'autofinançaient durant la période de guerre, avant que leur dirigeant ne récolte la somme due après l'accomplissement de leur mission.

Ce modèle de « location » des citoyens combattants s'est vite propagé et a été repris par les pays pauvres de l'époque, ce qui a donné naissance à plusieurs types, catégories de mercenaires.

En Suède par exemple, on peut noter l'existence de l'une des premières légions étrangères appelée « *Värvat Främlingsregemente* »⁵⁰ et constituée principalement de 1200 Polonais capturés pendant la Grande Guerre du Nord. D'autres existent notamment en Asie et en Afrique.

différencier des aristocrates et des bourgeois qui portent des culottes de soie tandis qu'eux-mêmes se contentent de pantalons de toile.

⁴⁷ https://www.herodote.net/10_aout_1792-evenement-17920810.php

⁴⁸ C. Varin, *Mercenaries and the State: How the hybridisation of the armed forces is changing the face of national security*, London School of Economics for the degree of Doctor of Philosophy, London, September 2012, p 20.

⁴⁹ Lansquenets : Knecht/valet indiquant une servitude vis-à-vis de l'employeur » et Land/pays.

⁵⁰ La Légion Suédoise Etrangère.

Cette approche historique du mercenariat nous permet de cerner opportunément les avantages et les inconvénients de leur statut et de la mise en œuvre de leur force de combat. Comme l'exprimait L. Febvre, « [l]'histoire, c'est cela : un moyen de comprendre et, par là même d'agir sur le cours des événements. ».

D'une part, la réflexion relative aux mercenaires a débuté il y a longtemps déjà après la constatation d'abus et d'excès en temps de guerre. D'autre part, les actions étatiques et internationales contre le fléau qu'est la piraterie constituent elles aussi une lutte de longue date, et existent encore de nos jours. Le sujet de l'actualisation du mercenariat en sa forme et son régime afin de l'adapter pour la lutte contre la piraterie, était tout à fait envisageable, et l'a été, en effet on assiste à une flagrante utilisation des sociétés issues de cette pratique au XX^e siècle. L'enjeu est de remodeler les mercenaires afin de les faire évoluer, *in fine*, en gardes armés chargés de protéger les navires de commerce, en les soumettant à un régime suffisamment ferme et complet, que ce soit au niveau interne ou international. Cette tâche pourrait paraître en théorie relativement aisée d'exécution, cependant elle a rencontré de nombreuses contraintes et a été émaillée d'échecs avant d'atteindre l'accomplissement tant espéré.

Nous allons développer dans un premier temps la reconversion des mercenaires en soldats privés ainsi que le régime juridique leur étant applicable (Partie 1), puis dans un deuxième temps, nous envisagerons leur recours en matière de lutte contre la piraterie et leur adaptation aux spécificités maritimes (Partie 2).

Partie 1 : D'un mercenariat sans foi ni loi à une privatisation encadrée de la sécurité

S'intéresser à l'histoire du mercenariat nous permettra de comprendre les circonstances dans lesquelles cette pratique est devenue nécessaire pour les Etats mais également d'opérer une opportune distinction entre les « vrais mercenaires » et les « *contractors* » privés modernes.

Nous allons donc envisager les grandes lignes de la mutation du mercenariat vers la privatisation de la sécurité (Titre 1) avant d'appréhender les prises de position normatives face à cette métamorphose (Titre 2).

Titre 1 : Une lente et difficile évolution vers les sociétés militaires privés

La fécondation du mercenariat moderne ne s'est pas faite en un jour. En effet, plusieurs obstacles internes et internationaux ont dû être franchis avant d'atteindre un véritable « *contracting* » positif.

Cette transformation a d'abord été émaillée de failles et d'impuissances à répondre aux défis posés (Chapitre 1) avant d'assimiler ces difficultés et d'adopter une structure commerciale stable destinée à la protection privée (Chapitre 2).

Chapitre 1 : Illustrations emblématiques des failles et échecs des premières générations de mercenaires

Les premières générations du mercenariat sont marquées par des échecs, en effet leur présence et leurs activités ont été rejetées par plusieurs Etats pour diverses raisons.

Les deux plus grandes familles de mercenaires qui présentaient des signes de privatisation de la sécurité étaient, d'une part italienne, avec les Condottieri (Section 1), ainsi qu'européenne, principalement avec les « Affreux » (Section 2).

Section 1 : Le premier mercenariat contractuel, les *Condottieri*

Au XIV^e siècle, les grandes cités italiennes, Venise et Gênes, étaient puissantes et constituaient des références en matière de commerce. Ces villes étaient donc la cible parfaite, d'autant plus qu'elles n'avaient pas de grandes armées pour les protéger. C'est cette menace qui les a menées à embaucher des mercenaires à chaque fois que le besoin s'en faisait sentir⁵¹. Ces mercenaires, des étrangers en général, étaient le premier modèle de l'entrepreneuriat en matière de guerre. Dirigés par de véritables stratèges, ils savaient comment profiter des conflits des pays pour en tirer profit.

Les italiens les appelaient *Condottieri* en référence au mot *condotta* voulant dire contrat de louage, qui était établi devant un notaire au moment du paiement de la *prestanza*⁵². La « rémunération » était donc versée à l'embauche. Les « chefs » qui établissaient ces contrats avec les nobles italiens jouaient le rôle de généraux en mesure de fournir des « service militaire complets » comportant des soldats professionnels, et définissaient les termes et conditions de la fourniture de ces services, notamment leur durée et la rémunération due.

À cause des conflits internes entre les aristocrates italiens et par ailleurs étant donné les menaces externes, la demande de *condottieri* s'est relativement élevée et l'offre a su s'adapter à travers plusieurs entités organisées. La première entreprise officielle de mercenariat s'appelait « *Ventura company* » guidée par le « *Duke Werner Von Urslingen* et le *Compte Konrad Von Landau* », deux allemands qui vendaient au plus offrant leur art de guerre. Leur société est devenue l'une des plus redoutables avec environ 7 000 guerriers et a contribué à récupérer plusieurs territoires. Son plus grand exploit a été d'assister Louis 1^{er} le Grand, roi de Hongrie et de Pologne, à conquérir Naples, puis d'aider les italiens à récupérer la ville deux ans après. C'est ce genre d'actes auxquels Machiavel pensait et c'est la raison pour laquelle il souhaitait « prévenir » les dirigeants.

Les difficultés n'ont pas tardé. Les *condottieri*, aidés par leur puissance militaire et guidés par leur soif de pouvoir, ont tenté de prendre le contrôle des terres des citoyens, alors même qu'ils étaient payés. Cultivés, autoritaires et bien évidemment riches⁵³, ils ont commencé à imposer leurs conditions dans les contrats, à tenter de déstabiliser les autorités en place voire même à devenir de véritables putschistes. Rusés, les *condottieri* trouvaient des moyens pour vaincre leurs adversaires sans

⁵¹ <http://www.liquisearch.com/condottieri/history>

⁵² Prouesse du soldat italien.

⁵³ Depuis le XV^e siècle, la plupart des *condottieri* étaient nobles italiens sans terre qui avaient choisi le métier des armes comme moyens de subsistance.

même se battre, en effet leur point fort était la stratégie, la science militaire. Ainsi, il faut noter que parfois, les condottieri s'arrangeaient avec leur ennemis -*condottieri* eux aussi- pour éviter de se battre suite au versement d'un pot-de-vin à l'une des deux parties, étant donné que la « rémunération » était versée à l'embauche. Tout cela a mené les Etats, grands perdants, à abandonner le déploiement de ces forces.

Cette première expérience de l'entrepreneuriat militaire était loin d'être un franc succès. On peut légitimement considérer que cela était dû à la rédaction des contrats ainsi qu'à la délégation totale de pouvoir à une personne, le mercenaire, qui avait assez – trop ? – de marge de manœuvre pour agir dans son propre intérêt et non dans le respect de l'accord des parties.

Une chose est certaine, cette première défaite n'a pas pour autant mis un coup d'arrêt à cette pratique et de nouvelles générations ont vu le jour. Là encore, les obstacles étaient nombreux et le résultat n'a pas été aussi fructueux qu'espéré. Il nous est cependant nécessaire de présenter les traits majeurs de cette deuxième génération.

Section 2 : La génération du chaos, les « Affreux »

La deuxième génération du mercenariat contractuel, plus marquante que celles Condottieri, est celle qui a suivi la création de Légion Etrangère en 1831. Ce nouveau système militaire permettait de recruter des militaires étrangers dans l'armée française, ainsi la « Légion » était principalement constituée de soldats maghrébins⁵⁴ qui ont pris part à la guerre de Crimée, l'expédition du Mexique, la guerre franco-prussienne et surtout les deux guerres mondiales. La Légion étrangère existe encore mais comprend aujourd'hui une de soldats allemands, italiens et belges.

*« La fin du système colonial a laissé derrière une fusion d'Etats ethniquement et religieusement hétérogène »*⁵⁵. Après l'indépendance des pays africains entre 1960 et 1989, *« l'ère des Affreux »*⁵⁶ commença. Ce fut une sombre période pendant laquelle certains de ces pays nouvellement décolonisés devinrent une proie pour les mercenaires tendant de tirer profit des conflits postcoloniaux. Des pays tels que le Congo, l'Angola, le Bénin, les Comores et le Yémen furent la proie de ces nouveaux « soldats de fortune » qui y orchestraient des tentatives de putschs. Des hommes

⁵⁴ Notamment l'Armée d'Afrique, qui désignait l'ensemble des unités militaires françaises issues des territoires de l'Afrique française du Nord (Algérie, Maroc, Tunisie) dont l'origine remonte pour la plupart à la conquête de l'Algérie.

⁵⁵ C.Varin, *Mercenaires et l'Etat : Comment l'hybridation des forces armées est en train de changer le visage de la sécurité nationale*, États sécessionnistes, p 129.

⁵⁶ P. Chapleau, *Société militaires privées : enquête sur les soldats sans armées*, Edition du Rocher, Au rendez vous des privées, p.31

comme Robert Denard, Jean Schramme ou Simon Mann ont su tracer leur propre chemin vers le succès, à une époque où le respect des droits de l'Homme restait très théorique sur le continent.

Au début des années 1990, il faut relever que la chute de l'URSS et ses conséquences ont contribué à cette évolution par la création d'un nouveau marché de soutien militaire à l'étranger, en particulier dans les Etats africains déchirés par la guerre. En effet, les militaires russes désœuvrés ont été réemployés sur ces nouveaux terrains de conflits armés.

Le départ des puissances étrangères a laissé le champ libre pour les mouvements sécessionnistes qui invoquaient des différences ethnolinguistiques, religieuses et culturelles dans un but de séparatisme⁵⁷, notamment au Nigéria, au Sénégal, au Congo, en Ethiopie et dans bien d'autres régions. En réalité, ces tentatives sécessionnistes étaient généralement motivées par le gain économique et matériel plutôt que par les différences ethno-politiques.

Une citation nous paraît pertinente : *« la plupart des Etats sécessionnistes ont été les zones avec un meilleur accès aux ressources par rapport au reste du pays. Dans leurs efforts pour faire sécession de la partie continentale, mais contraints par les normes internationales de la souveraineté et de la reconnaissance, les États échappés ont maintes fois fait appel à des mercenaires pour fournir un soutien de combat et de renforcer leurs armées »*⁵⁸.

On donnera comme exemple le cas des Comores, îles de l'Océan Indien qui ont subi la présence nocive du mythique Robert Denard. Connu sous le nom de « Bob » ou de Saïd Mustapha Mahdjoub après sa conversion vers l'Islam, ce chef français était à la tête de l'une des plus effrayantes des équipes de mercenaires au début des années 1960. Il entra dans la vie militaire à l'âge de 16 ans en tant qu'apprenti mécanicien avant de s'engager dans la guerre de l'Indochine. Ensuite, accusé d'avoir participé à un complot au Maroc pour assassiner le Président du Conseil Pierre Mendès France, Bob Denard passe 14 mois en prison⁵⁹. Après sa sortie, il commence à organiser des opérations militaires dans certains pays d'Afrique et est nommé chef de l'équipe des « Affreux » au Katanga. Ses plus grands « exploits » resteront le

⁵⁷ Il faut noter qu'après l'indépendance 10 de 48 états de l'Afrique sub-saharienne ont connu un conflit sécessionniste dont la plupart ont été infructueuses.

⁵⁸ P.Englebert, *L'Afrique : l'unité, la souveraineté et la tristesse* (, Edition Boulder, Co. & London: Lynne Rienner Publishers p 05.

⁵⁹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Bob_Denard

montage du coup d'Etat aux Comores en 1975, ainsi que la création et la gestion d'une garde présidentielle de 600 personnes pour protéger Ali Soilih, le Président. Cet aventurier a marqué l'Histoire en contribuant au changement des institutions militaires et économique du pays et alla jusqu'à être appelé le « Sultan blanc des Comores »⁶⁰ par la population, avant d'être capturé en 1995 par les autorités françaises, à force de faire et défaire les présidents de l'archipel.

Autre Etat mais même schéma ? Au Nigéria, le discours en 1967 du « Lieutenant-colonel Ojukwu » pour l'indépendance du Biafra, Etat riche en ressources, avait provoqué un esclandre de la part du gouvernement nigérien et des compagnies pétrolières étrangères étant donné les intérêts en jeu dans la région – argent investi et influence à préserver. Un Etat comme le Biafra, si riche en ressources naturelles, ne pouvait être laissé sans protection, et c'est la France qui allait s'en charger. Roger Faulques, accompagné de 100 mercenaires français, débarqua en Afrique pour participer à la guerre sécessionniste. Faulques, ou « l'homme aux mille vies », avait participé à la Seconde Guerre Mondiale, à la guerre d'Indochine mais aussi à la guerre d'indépendance de l'Algérie, après laquelle il avait le grade de « Chef de Bataillon ». Il joua un rôle important dans la guerre du Biafra surtout au niveau logistique en acheminant les armes et les munitions jusqu'au pays. Viendra après le Général Suédois Gustav Von Rosen, sollicité par « l'Association Catholique Caritas » pour intervenir en créant, formant et exploitant la force aérienne de la République française⁶¹.

L'armée nigérienne recrute quant à elle des soldats égyptiens pour piloter les plus grands bombardiers, car ses pilotes n'étaient pas formés pour gouverner ce genre de matériel : le temps et l'intensité de la guerre ne lui a pas laissé d'autre choix⁶².

La guerre a duré trois années et s'est soldée par la réintégration du Biafra au Nigéria. Cela s'explique puisque bien que sur place et actifs, en réalité « les mercenaires étaient frontalement opposés au grand projet de l'auto-détermination, non seulement parce qu'ils l'avaient souvent combattu, mais aussi parce que l'idée de se battre pour de l'argent rendait leur situation malaisée, dans un environnement où les autres protagonistes étaient profondément motivés par une croyance de libération nationale [...] les mercenaires du Biafra dans la guerre civile entre 1967 et 1970

⁶⁰ Documentaire de TV presse et France Ô, *Bob Denard*, 9 juin 2012, film de Laurent Boullard.

⁶¹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Carl_Gustav_von_Rosen

⁶² Idem.

étaient en grande partie inutiles, malgré toute l'attention que leur portaient les médias internationaux »⁶³.

La deuxième génération, qui s'est caractérisée comme nous venons de le voir par son inefficacité, avait en commun avec ses ancêtres italiens un trait principal : la trahison. Comme les *Condottieri*, « les Affreux » eux aussi tentaient leur chance, voulant s'emparer des pays où ils servaient. Force est de constater que l'appel à des mercenaires prouve généralement – systématiquement ? – une faiblesse des institutions politiques et militaires. Logiquement, ces failles institutionnelles préparent le terrain idéal pour que des individus déterminés, armés et surtout formés, tentent de renverser les présidents et de prendre le contrôle des pays. Les exemples sont multiples avec Bob Denard au Comores, Hoare « Mad » Mike et son coup d'état raté au Seychelles ou encore Simon Mann au Guinée Equatoriale. Ces événements, même s'ils se sont soldés par un échec pour les putschistes, ont provoqué méfiance et hostilité envers la présence des mercenaires en Afrique, au point que tous les regards se tournaient vers une seule solution : l'extinction du mercenariat.

Cette disparition plausible et espérée n'arriva cependant pas. En effet, les années 1990 virent apparaître un nouveau modèle militaire au Kama, qui était le premier à être caractérisé par une réelle organisation. L'élément majeur de distinction entre celui-ci et ses prédécesseurs, est sa réussite incontestable dans l'exécution des services. On s'intéressera dans notre prochain chapitre à ces nouveaux modèles qui sont le fruit d'une privatisation et d'une commercialisation des troupes mercenaires principalement par des entrepreneurs occidentaux et sud-africains.

Chapitre 2 : Réussites et nouveaux contours du mercenariat

La première partie de l'évolution du mercenariat a constitué un échec mondialement reconnu. De multiples tentatives d'ex-militaires déterminés et aidés par leurs Etats, ont permis d'oblitérer quelque peu ce passé sombre en faisant entrer le mercenariat dans une nouvelle phase. En effet, une seconde mutation est intervenue avec la construction d'un nouveau commerce par des soldats reconvertis ayant le sens de l'entreprenariat (Section 1), ce qui a donné naissance à plusieurs entités se transformant une nouvelle fois jusqu'à leur forme définitive (Section 2).

⁶³ S. Percy, *Mercenaries: The History of a Norm in International Relations*, Edition Oxford University Press 2007, p 189.

Section 1 : « Les entrepreneurs »

Les « *Private Military Companies* »⁶⁴ (PMC) étaient le résultat d'une réflexion productive sur les failles des anciennes versions du mercenariat. Cette nouvelle génération a pu créer une « entreprise de la violence » dirigée par des entrepreneurs qui ont bien assimilé tous les problèmes qu'avait rencontré ce « métier » au fil des années : « *recrutement aléatoires, moyens financiers limités, logistique défaillante qui pénalisaient les déploiements rapides et la réactivité opérationnelle* »⁶⁵.

On ne peut décemment pas nier le rôle de B. Denard dans l'évolution d'un mercenariat désordonné vers un entrepreneuriat davantage structuré. Avec la création de la garde présidentielle au Comores et « *l'investissement de ses dividendes dans l'archipel en créant la société Sogecom* »⁶⁶, B. Denard a bel et bien mis en place les fondements de la privatisation de la sécurité. Certes, l'objectif assumé de la société Sogecom était la sécurisation des transports et des biens, but bien moins « intense » que les missions dirigées par Denard, nous en conviendrons, mais pouvant générer des entrées d'argent régulières pour rémunérer les employés et entretenir l'armement, s'assurer d'une légitimité commerciale et surtout gommer l'embarrassante image du mercenaire sans foi ni loi⁶⁷.

La deuxième expérimentation est venue avec David Stirling, Colonel au sein du « *Special Air service* »⁶⁸ (SAS), qui a créé la société *Watchguard International Ltd*⁶⁹ en recrutant les anciens officiers de l'armée britanniques dont la plupart étaient à la retraite. La PMC de Stirling gérait beaucoup d'opérations en Afrique et dans les pays du Golfe, de la formation et l'assistance des forces gouvernementales jusqu'à la cessation imposée des révoltes déclenchées par des rebelles au Yémen, en Iran, en Zambie ou au Sierra Leone. En 1972, le colonel s'est retiré de son poste après le grand échec du coup d'état contre Muammar Gaddafi en Libye, en effet les investigations avaient prouvé que *Watchguard* était responsable de l'opération. Cela n'empêcha pas les anciens SAS de prendre la relève en offrant des « solutions clé en main » dans les Pays d'Afrique et du Moyen Orient, et plusieurs petites sociétés ont vu le jour au années 80 et 90.

⁶⁴ Sociétés Militaires Privées.

⁶⁵ P. Chapleau, *Sociétés Militaires Privées : enquête sur les soldats sans armées*, Edition du Rocher, Chapitre I, p 37.

⁶⁶ W. Bruyère-Ostells, *Histoire des Mercenaires : de 1789 à nos jours*, le roi Bob Denard, Edition Tallandier 2013.

⁶⁷ P. Chapleau, *Sociétés Militaires Privées : enquête sur les soldats sans armées*, Edition du Rocher, Chapitre I, p 37.

⁶⁸ Unité de Forces Spéciales des forces armées Britanniques, mise au point en 1941 par le lieutenant David Stirling, surnommée aussi « The blades »

⁶⁹ Société Militaires Privées créé en 1996 employant les anciens SAS.

En Afrique du Sud, l'arrivée de Nelson Rolihlahla Mandela à la présidence a mis fin non seulement au système politique institutionnel de ségrégation raciale⁷⁰ adopté depuis 1948 mais aussi à l'intégration des militaires de haut rang dans les systèmes politiques du pays. Cette « purge » a touché presque toutes les grandes entités militaires, ce qui impliqua de rudes conséquences pour les officiers sud-africains. Au chômage, les soldats ont alors commencé à se regrouper en petites troupes, guidées par les retraités des unités d'élite, pour offrir des services de sécurité. Ce nouveau commerce a connu une flamboyante ascension, ce qui est logique puisque les SMP sont depuis longtemps l'option privilégiée par les politiciens africains.

Les dirigeants, ayant compris des expériences précédentes qu'une masse désordonnée de soldats entraînés à combattre et à tuer pouvait semer le chaos et la désolation, ne contractaient avec cette nouvelle génération que pour des opérations légitimes qui se résumaient à une sélection de services de formations, conseils, et de soutien tactique et opérationnel ponctuel. On peut donc classer les SMP en trois catégories selon leurs secteurs d'activités.

Tout d'abord, une « Société Militaire Fournisseurs » est celle qui fournit des combattants pour des missions de terrain. On peut citer l'exemple de la société « Executive Outcomes », l'une des plus célèbres dans les années 90. Elle fut fondée par l'officier sud-Africain Eeben Barlow qui dirigea tout d'abord une bande de mercenaires venus d'Angola pour son premier contrat conclu avec des entreprises pétrolières, d'un montant de 80 millions de dollars⁷¹ ! Après la réussite de leur première mission, l'équipe fut appelée au Sierra Leone pour contrer le coup d'état de 1994. La récompense, généreuse, fut une partie des mines de diamants du pays. Ensuite, les « Sociétés de Consultants Militaires » sont les entreprises qui offrent des services de conseils à l'aide d'un vivier d'anciens soldats, et ce par la création de simulation et scénarios de guerre ou encore la formation d'agents de forces gouvernementales. Les services de *consulting* peuvent aller jusqu'à l'encadrement direct des soldats durant les opérations. Enfin, les « Sociétés de Soutien Militaires » se caractérisent, comme les « Sociétés de Consultants Militaires », par la non-participation active aux combats. En revanche, elles sont spécialisées dans les services de logistique et d'acheminement de matériels et d'armes, voire parfois dans la collecte d'informations.

⁷⁰ Connue aussi sous le nom de la loi de l'apartheid.

⁷¹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Executive_Outcomes

Le succès financier et politique de ce mercenariat contemporain a ouvert la voie à la création de nombreuses sociétés militaires qui allaient devenir « *les nouveaux entrepreneurs de la guerre* », pour reprendre le titre de l'ouvrage de Philippe Chapleau, telles que *Sandline*, *Saladin*, *KAS* en Bretagne, *DynCorp*, *Vinnell* aux Etats Unis, *Grupo Golan* et *Levdan* en Israël⁷²...

Avec un siège social basé en général dans des pays « occidentaux », ces nouvelles sociétés sont devenues de véritables « ruches commerciales ». Par ailleurs, le monopole n'étant plus uniquement réservé aux ex-militaires, une nouvelle catégorie d'hommes d'affaires et de politiciens s'est lancée dans la « vente de violence ». La recherche des recrues n'était pas difficile : anciens des unités de combat, licenciés de l'armée⁷³... Le recrutement était d'autant plus simplifié que ce « recyclage de soldats » évitait de dépenser de l'argent pour les former, les tâches à effectuer étant déjà parfaitement maîtrisées.

Malgré la condamnation acharnée des SMP par les médias, rappelant le sombre palmarès de leurs prédécesseurs mercenaires, ces nouvelles sociétés ont su habilement faire oublier l'image du mercenaire traditionnel, hors la loi, infidèle et cherchant uniquement le gain financier, pour lui substituer le profil du professionnel travaillant dans un organisme structuré, étant assidu et surtout conscient des dangers du métier, ce qui lui conférait la qualité de maître stratège. Jadis, les « chiens de guerre » étaient utilisés comme des pions pour conserver un équilibre des effectifs combattants. Aujourd'hui, on ne considère plus que les fonctions soient uniquement réduites au champ de bataille, bien au contraire, leurs services touchant davantage la sécurité, le conseil et la logistique que le terrain du conflit armé. Les compagnies se sont donc multipliées, ne manquant pas de clients : Etats occidentaux pour la protection des familles royales et des ressources naturelles du pays, pays africains en développement pour former et renforcer leurs armées ou encore grandes sociétés internationales voulant protéger leur business dans des pays à hauts risques. Cela a conduit à la création au XX^e siècle de la dernière génération, qui est réellement représentative de la notion de sociétés militaires « privées ».

⁷² P. Chapleau, *Sociétés Militaires Privées : enquête sur les soldats sans armées*, Edition du Rocher, Annexe.

⁷³ On notera ici que l'armée de Yougoslavie et celle de l'ex-Union soviétique ont eu une contribution importante par rapport aux personnels recruté par les SMP.

Section 2 : La génération des sociétés militaires purement « privées »

Pour beaucoup, le mercenariat n'a connu que trois grandes générations étant donné que celle des « entrepreneurs » existe toujours. Cependant, dans notre analyse, nous nous alignons sur l'avis de M. Philippe Chapleau qui considère la quatrième famille des « privées » comme étant « *la génération de guerriers privés intégrés au sein d'entreprises para-privées de coercition* »⁷⁴.

Cette dernière génération est une sorte d'ultime évolution des anciennes compagnies d'entrepreneurs, sachant que les changements ont davantage touché les entités existantes que les activités et les services fournis, étant donné qu'on a assisté au début des années 2000 à des fusions-acquisitions opérées sur de petites entités proches de la faillite, par des structures plus importantes.

Ces changements multiples sur le terrain de la « vente de violence » ont entraîné l'apparition de colossales « *Holdings* », dont les noms n'étaient pas connus avant le 11 septembre 2001, car le monde n'était alors pas conscient ni de leur existence ni de leurs activités. Les attentats contre les *Twin Towers* ont donné lieu non seulement à de nouvelles réglementations sécuritaires internationales telles que le Code ISPS, mais aussi à des contrats de millions de dollars et d'euros conclus avec ces nouveaux mercenaires. Avec les attentats du 11 septembre, la guerre d'Irak a été l'évènement majeur qui a révélé ce commerce au public. Leur apparition sur la scène internationale dans ces temps de désordre et d'insécurité a valu à ces compagnies des contrats en or ! Les Etats-Unis, conscients de leur efficacité, ont commencé à privatiser leur armée nationale, en effet le *Department Of Defense*⁷⁵ (DoD) a sous-traité un nombre grandissant de missions comme la formation, la gestion des prisons, la protection présidentielle, la défense, censées pourtant relever de la fonction régaliennne de l'état par excellence, à tout le moins du point de vue français. Le *Ministry Of Defense*⁷⁶ (MoD) britannique a suivi le même raisonnement en sous-traitant la gestion des centres de formation militaire aux SMP locales, solution paraissant moins coûteuse.

Ces choix étatiques ont impacté le nombre d'entreprises militaires privées et de militaires, étant donné que les Etats recrutaient moins et sous-traitaient plus. A titre d'exemple, le *Pentagone* économise actuellement au moins 12 milliards de dollars en ayant recours au SMP, tandis qu'il limite drastiquement la gestion des ressources

⁷⁴ Dans son livre « *Société Militaires Privées* », Mr. Chapleau avait repris le titre du numéro 52 de la revue « *Cultures et Conflits* ».

⁷⁵ Département de la Défense.

⁷⁶ Ministère de la Défense.

humaines, qui peut s'avérer terriblement complexe en ce qui concerne le domaine militaire⁷⁷. Malgré la présence importante des britanniques sur le marché de la défense privée et leur besoin réel en la matière, les américains restent les plus grands consommateurs de ces services, au point de les utiliser sur différents terrains, non seulement le terrestre mais aussi le maritime.

La cupidité propre au mercenariat ancien a toujours été source de problèmes et a donné lieu à des affaires juridiques mondiales, y compris de nos jours étant donné la survivance de cette forme de mercenariat. Le droit s'est vivement intéressé au sujet et s'en est emparé, tentant de réglementer ce délicat domaine tout en tenant compte de l'évolution du mercenariat et de ses diverses générations pour fournir l'encadrement normatif le plus opportun.

Titre 2 : Approche et encadrement juridiques du mercenariat

Le mercenariat, comme on vient de le voir, est une pratique dont les origines sont fort lointaines et qui a assisté tant à la naissance qu'à la mort de certains Etats, de même qu'à la paupérisation de certaines sociétés. Il a réussi à traverser les époques et à se transformer en une structure privatisée du fait de « *la sédentarisation des peuples, l'apparition de la propriété privée, le développement des échanges, la division de la société en classes antagonistes, [qui] vont engendrer des structures de caractère étatique aptes à bloquer la contradiction entre ces classes en institutionnalisant par le droit et la force la domination d'une classe sur l'autre* »⁷⁸, pour enfin aboutir au modèle de la SMP. L'élément d'extranéité qui le caractérise ainsi que les problèmes qu'il a pu engendrer ont reçu l'attention attentive des droits interne et international.

Nous allons tout d'abord analyser les règles de Droit international qui lui ont été consacrées, afin de définir son statut et de mettre la lumière la responsabilité des Etats face aux actes de leurs ressortissants (Chapitre 1), avant d'envisager les règles régissant le mercenariat dans différents droits internes, que nous comparerons (Chapitre 2).

⁷⁷ D. Isenberg, *Private Military Contractors and U.S Grand Strategy*, PRIO International Peace research Institute, Report 1/2009.

⁷⁸ F. Engels, *L'origine de la famille, de la propriété privée et de l'Etat*, Paris, E d. sociales, 1954, p.156.

Chapitre 1 : Le mercenariat – Droit international

La première difficulté s'étant posée concernant l'approche légale du mercenariat était qu'aucun des textes internationaux n'en donnait une définition concrète, précise. Les résolutions de l'ONU ne faisaient qu'incriminer l'utilisation des mercenaires : « *la pratique consistant à utiliser des mercenaires contre les mouvements de libération nationale et d'indépendance est considérée comme un acte criminel et les mercenaires eux-mêmes sont des criminels hors-la-loi* »⁷⁹. Cette formulation « maladroite » était sujette à de nombreuses critiques, notamment de la part de pays européens, qui sont d'ailleurs allés jusqu'à s'opposer à la résolution⁸⁰.

Le monde a ensuite assisté à diverses tentatives pour cerner les contours du mercenariat. Le premier essai est le fait de l'Organisation de l'Unité Africaine – OUA en 1972 à Rabat, dans le premier article du projet d'Élimination des Mercenaires en Afrique⁸¹. Ce texte prévoyait une protection limitée du continent du Kama, étant donné qu'il n'interdisait pas le recrutement des mercenaires mais préconisait plutôt d'arrêter d'employer des ressortissants européens qui combattaient au profit de gouvernements minoritaires. En contrepartie, les non-ressortissants européens ne figuraient pas dans cette catégorie et pouvaient donc être employés par un gouvernement pour se prémunir « des groupes dissidents au sein de leurs propres frontières », exemple de la guerre civile en Angola⁸². Étant donné que la majorité des actes de mercenariat avaient lieu en Afrique, les gouvernements africains n'avaient qu'une envie, celle d'arrêter toute activité de mercenariat sur leur territoire, d'où leurs efforts pour proposer de nouvelles réglementations efficaces.

En 1976, suite au procès d'une troupe de mercenaires en Angola, le juge donna la définition suivante : « *Pratique le crime de mercenariat celui qui pour un profit personnel, en groupe ou individuellement, se propose par l'action armée d'entraver le processus d'auto-détermination d'un peuple qui lui est étranger, ou veut lui*

⁷⁹ Résolution 2465 (XXIII) du 20 décembre 1968, aussi dans le même sens les Res. 2395 (XXIII), 2548 (XXIV), 2708 (XXV), 3103 (XXVIII), 1514 (XV), 405 et 419 (1977) du conseil de Sécurité.

⁸⁰ Chronique mensuelle « Le représentant de la Belgique a affirmé que les autorités belges, de même que l'opinion publique, condamnaient sans équivoque les mercenaires. Sa délégation n'avait cependant pas pu voter la résolution en raison de la formulation contestable du paragraphe concernant les mercenaires », janvier 1969, pp. 111-112.

⁸¹ Article 1 : « *caractérisé comme mercenaire tout individu qui, n'ayant pas la nationalité du pays contre lequel ses actions sont dirigées, est employé, s'enrôle ou se lie volontairement à une personne, à un groupe ou à une organisation dont le but est : a) de renverser par les armes, ou par tout autre moyen le gouvernement de cet Etat membre de l'O.U.A. b) d'attenter à l'indépendance, à l'intégrité territoriale ou au fonctionnement normal des institutions dudit Etat. c) de s'opposer par un moyen quelconque aux activités de tout mouvement de libération reconnu par l'O.U.A.* ».

⁸² C. Kinsey, *International Law and the Control of Mercenaries and Private Military Companies*, Edition Creative commons, p 91.

imposer par la même voie une vie néocoloniale »⁸³. Cette définition fut remodelée suite à un projet de Convention par une Commission Internationale, composée de juristes venus de différents pays, en Angola⁸⁴.

Il fallut attendre un an après cette décision pour que la Conférence diplomatique sur la réaffirmation et le développement du Droit humanitaire applicable dans les conflits armés s'intéresse au sujet et décide de consacrer un texte à la définition du mercenariat, qui viendra s'ajouter au protocole de la convention de Genève du 12 août 1949. C'est le Nigéria, l'un des pays les plus touchés par le phénomène, qui proposa « un projet d'article refusant le statut de prisonnier de guerre aux mercenaires prenant part à un conflit armé international »⁸⁵. Le texte⁸⁶, qui se basait sur l'ancien mercenariat, s'intéressait aux personnes qui se portaient volontaires pour participer à une guerre n'étant pas la leur, sans aucun retour matériel, mais posait également une question primordiale, celle des mercenaires engagés par les forces armées pour stabiliser une situation de crise. Par méfiance de tomber dans le même piège de l'ambiguïté de définition, comme l'avaient fait les résolutions de l'ONU, ce texte fut modifié, et enfin une définition internationale put voir le jour à travers l'article 47 du protocole du 8 juin 1977 :

« 1§ Un mercenaire n'a pas droit au statut de combattant ou de prisonnier de guerre.

2§ Le terme « mercenaire » s'entend de toute personne :

a) qui est spécialement recrutée dans le pays ou à l'étranger pour combattre dans un conflit armé ;

b) qui en fait prend une part directe aux hostilités ;

c) qui prend part aux hostilités essentiellement en vue d'obtenir un avantage personnel et à laquelle est effectivement promise, par une Partie au conflit ou en son nom, une rémunération matérielle nettement supérieure à celle qui est promise ou payée à des combattants ayant un rang et une fonction analogues dans les forces armées de cette Partie ;

d) qui n'est ni ressortissant d'une Partie au conflit, ni résident du territoire contrôlé par une Partie au conflit ;

⁸³ Afrique-Asie, *le Diario de Luanda - Spécial dossier de l'agression mercenaire*, n° 114, 12-15 juillet 1976, p. 54.

⁸⁴ E. David, *Les mercenaires en droit international, Définition de Luanda*, p 204.

⁸⁵ Idem 88.

⁸⁶ CDDH /III/ 361 /Add. 1, 7 juin 1976 : « Toute personne n'appartenant pas aux forces armées d'une Partie au conflit, qui est spécialement recrutée à l'étranger et qui combat ou prend part à un conflit armé essentiellement en vue d'obtenir un paiement en argent, une récompense, ou un autre avantage personnel ».

- e) qui n'est pas membre des forces armées d'une Partie au conflit ;
f) qui n'a pas été envoyée par un Etat autre qu'une Partie au conflit en mission officielle, en tant que membre des forces armées dudit Etat »⁸⁷

Une première lecture de ce texte nous mène à constater que son but est « d'exclure » les mercenaires du champ de « prisonnier de guerre » ou « combattant », afin qu'ils ne puissent avoir droit « aux procédures humanitaires prévues pour les personnes impliquées dans un conflit »⁸⁸. Ce texte mettait donc les mercenaires capturés sur le même pied d'égalité que les civils passibles de poursuites pénales, toutefois au vu de leur activité, la commission leur conférait le droit de bénéficier « des protections de l'article⁸⁹75 (du même protocole) qui établit des normes minimales de traitement pour les personnes qui ne sont pas admises à bénéficier d'un traitement plus favorables en vertu des conventions et du protocole »⁹⁰.

Il convient de commenter pas à pas cet article. Le premier alinéa de l'article 47 du protocole ne concerne ni les mercenaires qui s'engagent dans des services annexes au combat (la formation, la logistique, etc..), ni les armées étrangères employées par différents pays européens (Légion étrangère française, les *Ghurkhas*, les *pikemen* suisses du Vatican, etc...). Concernant l'alinéa b, en parlant des « hostilités », on ne définit pas le degré de violence auquel un individu peut participer sans être considéré comme mercenaire. Des précisions ont été apportées par la « Comité International de la Croix Rouge – CICR » en sorte qu'il y ait « un lien de cause à effet entre l'activité exercée et les coups qui sont portés à l'ennemi, au moment où cette activité s'exerce et là où elle s'exerce. »⁹¹ Le flou juridique règne toujours sur cette partie. Dans l'alinéa c, les rédacteurs du texte parlent de « rémunération matérielle nettement supérieure à celle promise [...] à des combattants [...] dans les forces armées de cette Partie ». Malgré la définition commune des mercenaires qui recherchent le gain matériel, on a pu voir dans notre première partie que d'une part, certains combattent pour d'autres raisons (ex : ethniques, idéologiques), et d'autre part le fait de faire une comparaison salariale avec les forces armées a suscité de nombreuses critiques. Premièrement, les salaires, dans ce genre d'activités, ne sont ni divulgués ni traçables, et deuxièmement, toute personne qui remplirait tous les critères de l'article

⁸⁷ Protocole (I) additionnel aux Conventions de Genève du 12 août 1949, disponible sur le site du Comité International de la Croix-Rouge à l'adresse suivante : <https://ihl-databases.icrc.org/applic/ihl/dih.nsf/1a13044f3bbb5b8ec12563fb0066f226/0f7ab607b2d75435c12563bd002d8ceb>

⁸⁸ F. Le Gallic, *Du mercenariat aux Entreprises de Services de Sécurité et de Défense : la question de l'externalisation dans les forces armées françaises*, mémoire Science-Po Aix.

⁸⁹ Cf. Annexe II.

⁹⁰ CDDH/III/408, p. 27.

⁹¹ Y. Sandoz, *Commentaire des Protocoles additionnels du 8 juin 1977 aux Conventions de Genève du 12 août 1948*, CICR, Genève, 1986, p. 522.

47 mais qui serait moins payée qu'un combattant des forces armées ne serait pas traitée comme mercenaire ! L'OUA, en reprenant le même article dans la convention du 3 juillet 1977, a retiré cette comparaison salariale de l'alinéa concerné⁹².

Cette définition, à laquelle on peut reprocher un défaut certain de pertinence, est par ailleurs très exigeante étant donné ses six conditions cumulatives pour qualifier un individu de mercenaire. Ainsi, elle représente tout d'abord un réel défi pour vérifier la conformité des activités d'un individu au regard du droit international, et laisse, en outre, une grande marge de manœuvre aux sociétés pour « jouer » sur cette définition et ainsi continuer leur « business ». Cet article et ses failles ont par ailleurs conduit plusieurs pays à refuser de signer ce protocole (les États-Unis par exemple). En conséquence, un véritable vide sécuritaire a fait son apparition.

Après la mort d'Ahmed Abdallah⁹³, président des Comores, que nous avons évoqué dans notre première partie, le sujet de la répression du mercenariat a ressurgi mais cette fois-ci avec un résultat peu satisfaisant⁹⁴. L'Assemblée Générale de l'ONU avait adopté le 4 décembre 1989 une nouvelle Convention internationale contre le recrutement, l'utilisation, le financement et l'instruction de mercenaires qui avait pour but de garantir « l'égalité souveraine, l'indépendance politique et l'intégrité territoriale des États ainsi que l'autodétermination des peuples ». Cette nouvelle convention a repris le texte du Protocole I de la Convention de Genève en supprimant l'aspect « direct » de la participation aux hostilités, et on rajoutant une deuxième partie à cet article :

« Le terme 'mercenaire' s'entend également, dans toute autre situation, de toute personne :

a) Qui est spécialement recrutée dans le pays ou à l'étranger pour prendre part à un acte concerté de violence visant à :

i) Renverser un gouvernement ou, de quelque autre manière, porter atteinte à l'ordre constitutionnel d'un Etat ; ou

ii) Porter atteinte à l'intégrité territoriale d'un Etat ;

⁹² La Convention sur l'élimination du mercenariat d'Afrique, entrée en vigueur le 22 Avril 1985, qui a repris le même texte mot par mot.

⁹³ Le sujet a pris une ampleur internationale vu que Bob Denard était impliqué dans l'histoire.

- b) *Qui prend part à un tel acte essentiellement en vue d'obtenir un avantage personnel significatif et est poussée à agir par la promesse ou par le paiement d'une rémunération matérielle ;*
- c) *Qui n'est ni ressortissante ni résidente de l'Etat contre lequel un tel acte est dirigé ;*
- d) *Qui n'a pas été envoyée par un Etat en mission officielle ; et*
- e) *Qui n'est pas membre des forces armées de l'Etat sur le territoire duquel l'acte a eu lieu.»⁹⁵*

Ce nouveau texte créa un problème pour les Etats ayant des armées étrangères⁹⁶. Cela explique sans doute la méfiance des Etats occidentaux à son égard (seulement cinq ratifications d'Etats européens) alors que vingt-sept pays d'Afrique, d'Amérique Latine et du Moyen Orient la ratifièrent. Le texte se focalise sur la protection de la souveraineté des Etats, et non pas sur l'aspect « illégal » du mercenariat. Le droit des Etats signataires à « l'indépendance et l'intégrité territoriale » met en cause la responsabilité des autres Etats à respecter ce droit, qui ne peut pas être garanti en cas de présence de mercenaires sur leur territoire. Après un débat juridique, une règle de responsabilité absolue fut posée : « *l'Etat qui ne peut empêcher un acte violent contre un autre Etat a violé l'obligation internationale de préserver l'ordre mondial [...] Aussi, un Etat qui a usé de tous les moyens en son pouvoir pour empêcher toute action illégale contre un Etat étranger, mais n'a pu remédier à la situation, a manqué à ses obligations et demeure par conséquent responsable* »⁹⁷. De notre point de vue, la vraie difficulté de ce débat est de savoir jusqu'où peut-on « tolérer » le manquement des Etats envers une telle responsabilité, surtout dans les pays en voie de développement qui n'ont pas forcément les moyens suffisants pour traquer leurs ressortissants mercenaires.

De nouvelles règles ont été élaborées, notamment avec le document de Montreux du 17 septembre 2008 qui était « *le fruit d'une initiative conjointe lancée début 2006 par la Suisse et le Comité international de la Croix-Rouge. Ce document a été développé sur la base des travaux de quatre réunions intergouvernementales entre janvier 2006 et septembre 2009* »⁹⁸. Ce nouveau texte est considéré comme le premier document officiel international concernant le droit applicable aux SMP⁹⁹, pourtant il ne fait

⁹⁵ Convention internationale contre le recrutement, l'utilisation, le financement et l'instruction de mercenaires, 4 décembre 1989, disponible sur le site Internet du CICR à l'adresse suivante : <http://www.icrc.org/dih.nsf/FULL/530>

⁹⁶ Notamment la rance qui n'était pas signataire de la convention pour éviter l'incrimination de sa Légion étrangère.

⁹⁷ L. Garcia-Mora, Prodavinci : <http://prodavinci.com/author/luis-garcia-mora/>

⁹⁸ <https://www.eda.admin.ch/eda/fr/dfae/politique-exterieure/droit-international/public/droitinternational-humanitaire/entreprises-militaires-securite-privées/document-montreux.html>

⁹⁹ La convention est consultable sur le site :

https://www.eda.admin.ch/content/dam/eda/fr/documents/aussenpolitik/voelkerrecht/Montreux-Dokument_fr.pdf

qu'énumérer « *les bonnes pratiques pouvant aider les États à prendre les mesures nationales utiles pour s'acquitter de leurs obligations au regard du droit international* ». Malgré les efforts pour unifier les règles internationales en un seul texte, soutenus par 54 Etats, seuls 17 pays ont participé à la finalisation de ce document¹⁰⁰, parmi lesquels les Etats-Unis, la France, l'Afrique du Sud, et le Royaume Uni.

On peut conclure en s'alignant avec Monsieur Aymeric Philipon lorsqu'il estime que « *nous sommes en présence d'un droit supranational totalement inefficace face aux activités mercenaires [...] l'acteur principal de la régulation reste l'Etat, dans son cadre national* »¹⁰¹.

Chapitre 2 : Le mercenariat – Droit comparé

Face à cette législation incomplète qui n'arrivait pas à faire peser sur les Etats une responsabilité pour les faits de leurs ressortissants mercenaires, les inquiétudes des pays touchés par le phénomène augmentèrent, et conduisirent plusieurs d'entre eux à se protéger par un « arsenal législatif interne » visant à réprimer de telles activités. Deux positions distinctes furent adoptées : d'une part, une interdiction « aménagée » permettant de répondre à des impératifs économiques, financiers et sécuritaires (Section 1) et d'autre part, une prohibition absolue assortie d'une ferme répression (Section 2). En Europe, 93% des Etats ont ainsi adopté des textes applicables au domaine de la sécurité privée, que cela vise des activités militaires ou encore plus modestement le port d'armes et le gardiennage¹⁰².

Section 1 : Une interdiction « aménagée »

Les États-Unis, bien qu'étant l'un des pays qui a donné naissance à de très nombreuses SMP, ne donnent pas vraiment une définition du mercenariat, mais distinguent dans leur législation entre mercenariat traditionnel et assistance militaire privée. Dans un premier temps, le mercenariat fut interdit par le « *United States Code – USC* » :

« *Section 959, Titre 18 ;*

(a) Quiconque, sur le territoire des Etats-Unis, s'enrôle ou s'engage, ou invite autrui à s'enrôler ou à s'engager, ou à se soustraire à la juridiction des Etats-Unis avec

¹⁰⁰ <https://www.eda.admin.ch/eda/fr/dfae/politique-exterieure/droit-international-public/droit-international-humanitaire/entreprises-militaires-securite-privées/etats-participant.html>

¹⁰¹ A. Philipon, *les activités mercenaires et le droit*, recherches et documents, N°24, janvier 2002.

¹⁰² <http://www.securite-strategie.fr>

l'intention d'être enrôlé ou engagé au service d'un quelconque prince, Etat, colonie, région ou peuple étranger [...] se verra puni d'une amende ou emprisonné pour une durée maximum de trois ans, ou les deux.

(b) Cette section ne s'applique pas aux citoyens ou sujets d'un Etat en guerre avec un pays contre lequel les Etats Unis sont eux-mêmes en guerre, à moins que ces citoyens ou sujets invitent ou sollicitent un citoyen américain à s'engager ou à se soustraire à la juridiction des Etats-Unis dans le but de s'engager ou d'entrer au service d'un pays étranger [...] »¹⁰³

Cet article constituait une double protection juridique pour les Etats-Unis, en effet d'une part il interdisait l'utilisation du mercenariat à leur encontre, et d'autre part il leur permettait d'envoyer des mercenaires sur les territoires des pays avec lesquels ils sont en conflit armé. On a pu constater une telle non-réciprocité pendant les guerres d'Afghanistan et d'Irak.

Viendra ensuite « *l'International Traffic in Arms regulations – ITA* » qui régleme les « *conditions de transfert de connaissances, de biens et de services* »¹⁰⁴ fournis par des sociétés à des Etats étrangers. Chacune des compagnies concernées devait être enregistrée par le « *Department of State's Office of Defense Trade Control – ODTTC* », une analyse du contrat par le Ministre de la Défense ou l'un de ses représentants étant indispensable avant de les autoriser à intervenir dans les pays étrangers¹⁰⁵. Etant donné que « *les rapports qui lient l'Etat américain à ces sociétés prennent la forme d'une délégation de service public* »¹⁰⁶, il est logique que l'intervention de telles SMP oblige les Etats-Unis à assumer une responsabilité vis-à-vis de leurs « mercenaires détachés ».

L'Afrique du Sud, de son côté, a vu naître l'une des premières SMP, à savoir « *Executive Outcomes* », chose qui lui a valu de réglementer cette activité. La réponse est venue en 1998 par le « *Foreign Military Assistance Act – FMAA* »¹⁰⁷, l'un des textes les plus « durs » en matière de sociétés militaires. La loi interdisait avec sévérité les pratiques d'assistance militaire, en donnant une liste descriptive très élargie de ces activités bannies. Cette liste comportait « *la logistique, le support en*

¹⁰³ *Enlistment in Foreign Service*, 18 USC § 959.

¹⁰⁴ <https://www.senat.fr/rap/I02-142/I02-1422.html>

¹⁰⁵ Les contrats d'un montant égal ou supérieur à 50 millions de dollars entraînent l'intervention du Congrès, Or, il arrive assez souvent que les SMP multiplient les contrats afin de « court-circuiter » ce vote parlementaire.

¹⁰⁶ O. HUBAC, *Puissances et influences*, Editions Descartes - Paris, Mai 2002.

¹⁰⁷ Loi sur l'Assistance Militaire à l'Etranger.

termes de personnels et de finances, l'assistance des services de renseignement, l'assistance opérationnelle, les conseils et la formation, le recrutement de personnel, les services médicaux et paramédicaux, l'acquisition de matériel pour le compte d'un organisme (officiel ou non) dans le cadre d'un conflit, les moyens de sécurité destinés à renverser un gouvernement ou à miner l'ordre constitutionnel, la souveraineté ou l'intégrité territoriale d'un État. Elle comprend également toute autre action servant les intérêts militaires d'un organe au regard d'un conflit armé, à l'exclusion des activités humanitaires ou civiles destinées à soulager les difficultés des civils se trouvant dans une zone de conflit armé. »¹⁰⁸. Une première lecture de cette définition nous mène à croire que cette loi interdit toutes les activités de mercenariat dans le pays, or il s'agit davantage d'une réglementation que d'une prohibition, étant donné que les sociétés peuvent fournir des services militaires à l'étranger en recevant une habilitation d'un comité spécial qui contrôle ce commerce. Le « *National Conventional Arms Control Committee – NCACC* »¹⁰⁹ veille à ce que les services fournis garantissent les intérêts du pays tout en respectant les obligations citées dans le texte de 1998, en opérant un contrôle des contrats au cas par cas.

Les Anglais ont été les premiers à avoir imaginé un texte qui pénaliserait le mercenariat. En 1870, le « *Foreign Enlistment Act – FEA* » a été adopté pour « *incriminer les actes des personnes qui s'engagent dans une action militaire contre un État en paix avec le Royaume-Uni sans l'autorisation du gouvernement britannique* »¹¹⁰. Ce texte n'a jamais été utilisé par les gouvernements successifs et avait pour objectif principal de protéger la neutralité du pays en la matière¹¹¹.

En revanche, il faut noter que la différence d'interprétation entre les notions de mercenariat et d'activité économique de défense « vendue » par la GB a permis la présence d'un grand nombre de SMP britanniques offrant des services à l'étranger dans des zones qui ne sont même pas en guerre avec le pays. L'absence de texte encadrant ces missions nous mène à leur appliquer le Droit des sociétés malgré la grande différence entre les activités menées, en y ajoutant quelques textes généraux à valeur infra-législative qui imposent des obligations aux militaires recrutés par ces sociétés. Cette absence d'encadrement législatif a sans doute eu de lourdes conséquences sur l'implication de quelques sociétés britanniques dans des contrats

¹⁰⁸ Loi sur l'Assistance Militaire à l'Étranger - FMAA, Afrique du Sud, Article 1, (iii).

¹⁰⁹ Comité National de Contrôle des Armes Conventionnelles.

¹¹⁰ Idem 105.

¹¹¹ Idem 103.

illégaux, à titre d'exemple la société « *Sandline International* »¹¹² qui, malgré l'embargo en Sierra Leone, avait contracté avec Ahmad Tejan Kabbah pour fournir des armes au pays¹¹³. La société a fini par arrêter ses activités en 2014, en raison de la forte concurrence avec les SMP américaines, mais les investigations ont montré que le sujet avait une ampleur politique puisqu'on a découvert que les opérations étaient épaulées par les services secrets britanniques (MI6) et que les ex-agents de la compagnie travaillaient au sein du nouveau géant anglais¹¹⁴ « *Aegis Defense Services* ».

Face à la réglementation adoptée par quelque Etats, d'autres ont choisi la répression de toute activité ayant un lien avec le mercenariat. L'exemple parfait est sans nul doute celui de la République française, qui a choisi d'adopter une position ferme afin que cessent les dégâts causés par ses ressortissants dans d'autres Etats.

Section 2 : La répression française

La République française faisait partie des Etats non-signataires des conventions de 1947 et 1989, en effet elle avait une position très réservée à leur égard étant donné que les deux textes ne donnaient pas de vraie définition du mercenariat. Cette position défensive s'expliquait par l'existence de la Légion étrangère française qui risquait d'être confondue avec des mercenaires, ce qui aurait suscité de nombreuses questions juridiques. La France, voulant se protéger de ce flou juridique, a adopté à l'unanimité une loi sur la répression de l'activité de mercenariat, le 14 avril 2003. La loi a été proposée par l'ex-ministre de la défense, M. Alain Richard en 2002. Ce fut le coup d'Etat raté aux Comores par B. Denard en 2001 qui ouvrit la loi au débat sur les mercenaires français agissant de leur propre volonté dans des Etats étrangers¹¹⁵.

La loi n° 2003-340 du 14 avril 2003 qui vient d'être ajoutée au Code Pénal cite six critères à remplir pour être considéré comme « hors-la-loi », dans l'article 436-1 :

- 1) « être une personne spécialement recrutée pour combattre dans un conflit armé
- 2) ne pas être ressortissant d'un Etat partie au dit conflit armé
- 3) ne pas être membre des forces armées de cet Etat

¹¹² Fondée au début des années 1990 par l'ex-lieutenant-colonel de l'armée britannique Tim Spicer. Elle proposait des services d'entraînements militaires, soutien opérationnel (équipement, fourniture en armes, activités militaires restreintes), collecte d'informations, ...

¹¹³ Ainsi que dans les conflits de Nouvelle-Guinée (1997) et du Libéria (2003)

¹¹⁴ J.P. DANIEL, *La politique militaire de la France au sud du Sahara, du discours de la Baule à l'opération Hadès : du désengagement à la privatisation ?*, mémoire de DEA, Université de Paris I, 2000.

¹¹⁵ J. Amar, Fasc. 20 : *Participation à une activité mercenaire*, Jurisclasseur, généralités, 15 Septembre 2009.

- 4) *ne pas être envoyé en mission par un Etat autre que l'un de ceux parties au conflit en tant que membre des forces armées dudit Etat*
- 5) *prendre ou tenter de prendre une part directe aux hostilités*
- 6) *en vue d'obtenir un avantage personnel ou une rémunération nettement supérieure à celle qui est payée ou promise à des combattants ayant un rang et des fonctions analogues dans les forces armées de la partie pour laquelle elle doit combattre ».*

L'article a une portée juridique étendue qui groupe les actes « *visant à renverser les institutions ou porter atteinte à l'intégrité territoriale d'un Etat* », en plus de l'article 431-3 qui vise à appliquer l'article 431-6 même « *en-dehors du territoire français* ». Enfreindre cette règle mène à l'application des sanctions sévères prévues dans l'article 436-2 : « *Le fait de diriger ou d'organiser un groupement ayant pour objet le recrutement, l'emploi, la rémunération, l'équipement ou l'instruction militaire d'une personne définie à l'article 436-1 est puni de sept ans d'emprisonnement et de 100 000 EUR d'amende* ».

On constate que la France a vraiment mis en place un mur juridique pour empêcher n'importe quelle activité mercenaire, que cela relève de l'ancien mercenariat ou du mercenariat moderne. En effet, lorsque les SMP remplissent les critères cités par l'article du Code pénal, leur activité est considérée comme une infraction. Le seul but de la France était de protéger ses légionnaires et de « *répondre à la demande pressante et justifiée des pays amis, principalement africains* »¹¹⁶. La loi cependant ne manquait pas de failles, et plusieurs intervenants voyaient les articles comme une entrave à un potentiel développement économique en matière de défense pour des futures SMP françaises. Quant à nous, nous nous alignerons avec M. Le Ray quand il estime que « *d'un point de vue économique et politique, le manque de société française sur ce créneau est préjudiciable à l'efficacité et au rayonnement de la France, dans ces deux domaines. De plus, l'absence, en France, de véritable débat politique sur le phénomène Sociétés Militaires Privées d'une manière générale et sur leur utilisation est regrettable car la France se prive de moyens d'action, inutile car la réalité du marché s'impose à tout acteur sur la scène internationale et dangereuse car l'absence de positionnement clair ne diminue pas la responsabilité étatique* »¹¹⁷.

Malgré cela, on a pu assister à la naissance de quelques « sociétés militaires de sécurité privée - SMSP » françaises qui diffèrent du modèle anglo-saxon. Ces

¹¹⁶ Discours du le 6 février 2003 de Mme Michèle Alliot-Marie - ministre de la défense, devant le Sénat.

¹¹⁷ (J.-F. Hogard, B. Le Ray, P. Pacorel, T. Rousseau, *Les nouveaux mercenaires : la fin des tabous* : Collection des chercheurs militaires, n° 32, mars 2008, p. 1)

sociétés voient leur champ d'action limité par la loi précitée à « *assurer la sécurisation de sites ou de personnes mais ne sont pas censées conduire d'opérations proprement militaires, offensives et armées* »¹¹⁸. L'avantage de cette loi qui se base sur le Protocole I de la Convention de 1949 est de protéger d'une part le territoire français de l'intervention des SMP étrangères, et d'autre part les autres Etats d'une éventuelle intervention de mercenaires français. L'inconvénient qui demeure concerne les ex-militaires voulant investir dans le domaine de la défense privée, qui devront cumuler les critères exigés par l'article 436-1, ce qui est pratiquement impossible. Comme l'exprime P. Chapleau, « *les SMP françaises demeurent des structures de petite taille, assez spécialisées, opérant dans un créneau réduit où les grands prestataires de services civils n'ont ni ambition ni intérêts* ».

De telles restrictions n'ont pas empêché quelques ex-soldats de bâtir leur propre société militaire privée (plus exactement SMSP) sur le territoire français. Il faut noter que la France compte environ une quarantaine de SMP sous forme de petites structures avec un chiffre d'affaires moyen de 3 millions d'Euros, ce qui ne constitue que 2% du marché mondial¹¹⁹. La première des trois plus célèbres sociétés françaises est RISK & CO, une société d'ingénierie créée par B. Delamotte qui offre des services de conseils à travers plusieurs filiales basées surtout au Moyen-Orient et en Afrique. La firme conseille ses clients internationaux dans les « *problématiques de sécurité à l'international et des missions de déminage et de sécurisation d'installations critiques* »¹²⁰. La seconde est GALLICE Security, créée en 2007 par quatre anciens cadres du GIGN et de la DGSE, qui « *accompagne ses clients dans leur démarche de maîtrise des risques et d'optimisation des moyens dédiés à la sécurité et la réalisation des audits complets qui regroupe stratégie et organisation* »¹²¹. Enfin, SURTYMAR est une « *société spécialisée dans la sûreté maritime et portuaire* » qui intervient en France, Maroc et Congo. Les services fournis diffèrent entre « *les formations en sûreté maritime, études techniques sur les installations portuaire, la mise à disposition des agents de sûreté pour les navires et enfin des formations en sûreté maritime* »¹²².

Le « manque de confiance » que montre l'Etat français envers les SMSP les a obligées à restreindre leurs services à quatre grandes catégories, qui sont « *[l]es activités permanentes de coopération et d'influence visant à promouvoir une*

¹¹⁸ J.J. Konadgé, *l'émergence en France des sociétés militaires privées : enjeux et perspectives*, Grotius International, les caractéristiques spécifiques des SMP françaises.

¹¹⁹ Idem 93.

¹²⁰ <http://www.riskeco.com>

¹²¹ <http://www.galice-security.com>

¹²² <http://www.surtymar.com/fr/>

stratégie nationale, les activités de prévention de crise, les activités d'assistance pendant une crise et enfin les activités de sortie de crise »¹²³. On constate que les opérations qui nécessitent un port d'armes ou une participation à des hostilités sont exclues du champ de travail des SMP françaises. D'une part, cela libère l'Etat de sa responsabilité pour de telles activités « directes » qui seraient conduites par ses ressortissants, étant donné la limitation aux quatre secteurs précités, mais d'autre part, une telle restriction est inopportune dans la mesure où le recours aux SMP n'est pas limité aux périodes de guerres et de conflits armés.

Cette restriction française n'était pas une décision qui pouvait persister face aux demandes pressantes des armateurs et des organismes nationaux français. De ce fait, l'Etat français a suivi avec prudence la voie des Etats Unis et du Royaume Uni pour régler la protection des navires par des gardes armés privés.

Progressivement, le mercenariat est entré dans ses dernières phases d'évolution, suite à une reconstruction des « débris » des anciennes générations. La motivation des entrepreneurs et les efforts dont ils ont fait preuve ont finalement permis de bâtir une dernière génération relativement solide, qui a su s'imposer sur le marché de protection et de la sécurité. Le droit, favorable à une avancée en matière de défense, a contribué à cette évolution en l'encadrant. Certes, certaines réglementations avaient opté pour une prohibition de cette pratique, mais en réalité il s'est avéré que cette décision n'était que temporaire et avait pour but de mesurer et d'assimiler les risques pour l'Etat, induits par ce nouveau commerce.

¹²³ F. LOUP, « *Sociétés Militaire Privées, Quel devenir en France ?* » Inquestion de Défense, La Documentation Française, N°5 Janvier-Mai, 2007, P. 89-92.

Partie 2 : Les équipes de protection embarquées, symboles de l'ère de la privatisation de la sécurité maritime

Les sociétés militaires privées en plein essor ont commencé à élargir leur liste de services fournis, dans le but notamment de s'emparer du marché d'assistance et de protection maritime. Si dans un premier temps, la protection des navires contre la piraterie est devenue une nécessité par le déploiement des officiers de marine nationale à bord, dans un second temps, les Etats ont encouragé cette protection par des initiatives de réglementation. Nous allons nous intéresser en premier lieu à la définition donnée des activités de ces équipes de protection embarquées ainsi qu'à leur cadre juridique (Titre 1) et prendre en second lieu l'exemple de la France, pays qui interdisait toute activité de ce genre mais dont la réglementation a connu une évolution remarquable (Titre 2).

Titre 1 : Enjeux du recours aux EPE et prises de position

Auparavant, la protection armée depuis un navire n'était exercée que par des militaires de l'Etat et par le biais d'opérations internationales pour lutter contre la piraterie. Nous allons expliquer l'enjeu de l'utilisation de ces équipes de protection embarquées (Chapitre 1) avant de démontrer les efforts internationaux pour réglementer cette pratique, afin de se protéger de la violence par la violence (Chapitre 2).

Chapitre 1 : La protection des navires par des gardes armés

Malgré la protection fournie par les Etats à travers les opérations dans les HRA, le cumul des attaques a poussé « les entrepreneurs » à mettre en place un nouveau service clé-en-main pour protéger leur bien en pleine expédition. Nous allons donc montrer le contexte d'apparition de ces gardes armés privés de protection (Section 1) pour ensuite mettre en exergue l'expansion de leurs services (Section 2).

Section 1 : L'apparition

L'évolution du transport maritime et son influence sur le commerce international a « donné prise à de nouvelles menaces asymétriques comme l'atteste le développement de la piraterie »¹²⁴. Les Interventions internationales face aux menaces auxquelles les navires marchands sont opposés au large des côtes de la Somalie, Golf d'Aden, Golfe de Guinée, Détroit de Malacca et les côtes d'Asie ont entraîné une série de solutions communes.

En 2003, la CNUCED avait signalé la multiplication par trois des attaques de pirates en l'espace de seulement 10 ans avec une augmentation notable de 86,2% entre 2006 et 2010.¹²⁵ Selon l'*International Maritime Bureau*¹²⁶, « [l]e premier semestre 2003 a été le pire semestre jamais enregistré, avec 234 attaques pirates, 16 morts, 52 blessés et 193 membres d'équipage pris en otage dans le monde »¹²⁷. Les attaques devenaient de plus en plus sophistiquées, les moyens et les armes utilisées de plus en plus modernes¹²⁸, cela a poussé la communauté maritime mondiale à réagir avec force pour éradiquer le fléau.

Le premier pas se résumait dans un guide de direction portant le nom de « *Best Management Practice - BMP* »¹²⁹, document qui donnait des conseils et des bonnes pratiques pour la gestion du navire et de l'équipage lors du transit d'une zone à hauts risques (HRA). Cette tentative de lutte contre les attaques des pirates n'a pas pu donner de résultats constatables, la formule « mieux vaut prévenir que guérir » ne pouvait pas s'appliquer sur un terrain de violence comme celui-ci, surtout face à des « barbares » déterminés et guidés par la seule envie de s'enrichir. Il est d'ailleurs important de souligner que le document, à travers ses articles, affirme que l'équipage ne doit montrer aucune résistance face aux attaques, faisant de la sécurité de celui-ci, une priorité absolue. En pratique, ce système s'est révélé critiquable car les attaques laissaient encore une multitude de blessés et d'otages derrière elles.

La solution était donc de combattre la violence par la violence, en mettant en place des escortes d'armées nationales pour protéger leur navires marchands et même faire

¹²⁴ Livre Blanc sur la défense et la sécurité nationale.

¹²⁵ <http://www.fortunes-de-mer.com/mer/fr/component/content/article/11-piraterie/160-la-cnuced-publie-un-rapport-piraterie-maritime.html>

¹²⁶ Bureau International Maritime.

¹²⁷ https://fr.wikipedia.org/wiki/Piraterie_moderne

¹²⁸ Les pirates modernes ont recours aux armes à feu tel que les AK-47, à la téléphonie mobile, aux hors-bords, et même aller jusqu'à écouter clandestinement les communications des satellites, afin d'obtenir des informations sur le mouvement des navires et de déterminer le risque qu'ils présentent en cas d'attaque.

¹²⁹ Guide des bonnes pratiques de gestion.

embarquer des militaires à bord quand les attaques s'amplifiaient, mais cela causaient deux grands problèmes.

D'une part, le coût. L'emploi des soldats d'armées nationales à bord des navires de marine marchande battant le pavillon de l'Etat, même s'il a prouvé son efficacité, reste couteux pour les Etats. La sécurité des navires fait partie des « missions régaliennes » de l'Etat, ce qui l'oblige à procurer une sécurité quasi-gratuite en raison du paiement limité de l'armateur à la seule prime « OPEX »¹³⁰. En outre, une Equipe de Protection Embarquées (EPE) pour un seul navire doit comporter au minimum trois membres ainsi que leurs commando, ce qui nécessite la mobilisation d'un effectif important si on prend l'exemple des géants maritimes comme CMA CGM.

D'autre part, le temps. Cette notion peut être projetée sur deux plans. Le premier, tient au nombre de jours que les militaires passent à bord, cela modifie énormément le nombre de soldats sur terre. En cas de conflits, l'état est tenu d'avoir ses équipes mobilisées prêtes à tout moment, ce qui veut dire que la démobilisation de ceux destinés à combattre la piraterie ne sera pas instantanée. Le deuxième tient dans le fait que les bâtiments de marine nationale, dispatchés dans les HRA, n'ont pas la capacité de couvrir tout la zone. Cela aboutit à la situation dans laquelle certains navires peuvent déjà être attaqués dans un laps de temps précis alors même qu'une alerte aurait été lancée auprès de ces bâtiments.

Les attaques qui ne cessaient d'augmenter ont fait ravage dans les camps des armateurs et des assureurs, même après le lancement de l'opération ATALANTE. Le BMI répertorie en 2009 plus de 406 incidents : 153 navires abordés, 1052 membres d'équipage pris en otage, 68 blessés et 8 tués¹³¹. Conscient des efforts fournis par les Etats, les armateurs demandaient une protection permanente de leurs biens.

Avec l'évolution des services fournis par SMP et leur présence continue dans plusieurs domaines, notamment la sécurisation des transports, l'idée est venue de les utiliser « positivement » pour la protection des navires.

La réponse à ces demandes n'a pas tardé, et plusieurs sociétés ont cherché à s'emparer de tous les marchés de protection. La premier groupe à intégrer ce domaine était bien sûr le « grand américain *BlackWater* », créée en 1997 par le mythe

¹³⁰ Prime versée aux militaires pour toute Opération Extérieure en dehors de leur pays.

¹³¹ Rapport annuel de la Chambre Commerciale Internationale – Service de Crime Commercial.

Erik Prince¹³². Postérieurement connue par le nom de « Xe », cette société finira par se dénommer « Academi ». Celle-ci offre des services de sécurité et de sûreté maritime et portuaire, soit par des équipes embarquées, soit par l'escorte de navires. On peut également citer de grandes sociétés spécialisées dans la sécurité maritime comme : *AdvantFort International, AEGIS, Blue Mountain Group, SecureWest International, etc ...*

La nécessité de renforcer la sécurité à bord des navires et la non-efficacité des gouvernements à fournir une protection globale de la navigation en mer, poussa les armateurs à faire appel aux Sociétés Militaires Privées. Cette nouvelle tendance n'a pas été bien accueillie par tous les intéressés en ce domaine, et a par ailleurs entraîné pléthore de défis pour les législateurs. Le point fort de ces équipes tenait à ce qu'elles pouvaient assurer une protection permanente lorsqu'elles étaient à bord contrairement à la protection offerte par la marine nationale. Notons d'ailleurs ici que depuis leur utilisation, pas un seul cas de prises d'otages, de morts ou de blessés n'est à enregistrer sur les navires embarquant ces agents des SMP. Cette nouvelle image de zéro attaque réussie a changé la figure de l'ancien mercenariat et même si les avis diffèrent, la majorité recommande leur utilisation, comme l'avait justement déclaré le président de l'*International Chamber of Shipping* en 2011 : « *l'armement des navires [par les Equipes de Protection Embarquées] est devenu une alternative nécessaire* »¹³³.

Avec la demande permanente, les professionnels investissent de plus en plus dans le domaine de sécurité et de sûreté maritime, et les grandes sociétés se précipitent pour contracter avec les armateurs en offrant de nouvelles méthodes commençant des armes non-létales, allant jusqu'à mobiliser un bâtiment entier avec des hélicoptères, de même taille que les bâtiments fournis par la marine nationale. Initialement, il était difficile pour ces entreprises de paraître crédibles, mais aujourd'hui, avec les appuis politiques, publics et médiatiques, ces entités prennent de plus en plus d'ampleur dans le monde de la sécurité moderne¹³⁴.

Le challenge a été relevé face aux activités de piraterie donc le succès est réel, cependant les EPE restent un moyen de défense et non de répression. La présence des

¹³² Un ancien des forces spéciales de l'US Navy, les SEAL. Devenu Millionnaire avec les contrats conclus avec le gouvernement américain pour son intervention à la guerre de l'Irak. Montant gagné entre 2001 et 2006 dépasse largement les 1, 000, 000, 000.00 \$

¹³³ C. Berube et P. Cullen, "*l'émergence de la sécurité maritime privée* ", *Réponses du marché à la piraterie, le terrorisme et la sécurité hydrique des risques dans le 21e siècle*, Edition Routledge, 2012, p. 51-64.

¹³⁴ Certaines sociétés comme DynCorp et MPRI sont déjà cotées en bourse.

mercenaires augmente la protection et réduit la vulnérabilité des navires, ce qui reste économiquement plus avantageux que le paiement d'une rançon de millions d'euros.

Les sociétés militaires privées se sont emparé du marché de la protection des navires, mais aussi de tous les services gravitant autour de la sphère maritime stricto sensu. Chacune de leur activités constituait une réponse aux demandes des armateurs pour protéger le navire, l'escorter, voire même former l'équipage.

Section 2 : Les formes de protection fournie

Les SMP prennent le nom d'Entreprises Privées de Sécurité Maritime (EPSM) concernant celles spécialisées dans la protection maritime ou bien d'Entreprises de Services de Sécurité et de Défense (ESSD), qui ont pour but de mettre en place des « *Private Armed Guards - PAG* »¹³⁵ ou des « *Privately Contracted Armed Security Personnel -PCASP* », pour une appellation choisie par l'OMI.¹³⁶ Ils concluent des contrats directement avec les armateurs sans intervention de l'Etat, les gardes doivent être hautement qualifiés étant donné qu'ils sont en général des anciens de l'armée, familiers avec la violence et l'utilisation d'armes en période de crise¹³⁷. Leurs services, comme on vient de le détailler, varient selon les clients mais de manière générales ce sont : « *des services spécialisés liés à des activités militaires, y compris la planification stratégique, le renseignement, les enquêtes, la reconnaissance terrestre, maritime ou aérienne, les opérations de vol avec ou sans pilote de quelque type que ce soit, la surveillance par satellite, tout type de transfert de connaissances ayant des applications militaires, l'appui matériel et technique aux forces armées et les activités connexes [...] la garde et la protection armée de bâtiments, installations, biens et personnes, tout type de transfert de connaissances ayant des applications en matière de sécurité ou de police, la conception et la mise en œuvre de mesures de sécurité de l'information et les activités connexes* »¹³⁸.

L'appel à des sociétés militaires privées n'est pas nouveau pour le secteur maritime, en incluant les deux aspects : transport et assistance portuaire¹³⁹. De nombreux armateurs demandaient des services de conseils pour mettre des agents de sûreté à

¹³⁵ Gardes Armés Privés.

¹³⁶ Personnel de Sûreté Armé sous Contrat, appellation du circulaire MSC.1/Circ. 1443.

¹³⁷ G. Rodden et J. Walsh, « *les enjeux juridiques de la sécurité privée armés sur les navires commerciaux* », The Federal Lawyer, Vol. 58, N. 4, Mai 2001.

¹³⁸ Assemblée Générale des Nations Unies, conseil des droits de l'homme, *Rapport annuel du Groupe de travail sur l'utilisation de mercenaires comme moyen de violer les droits de l'homme et d'empêcher l'exercice du droit des peuples à disposer d'eux-mêmes*, 1^{er} Juillet 2013.

¹³⁹ Dès 2000, une société britannique – Anglo Marine Overseas Services Ltd. – offrait aux armateurs les services de plus de 300 anciens Gurkhas pour lutter contre la piraterie.

bord et pendant les escales, conformément au code ISPS¹⁴⁰. Les contrats SMP évoluent en fonction des demandes reçues, puisque celle-ci diffèrent d'un client à un autre, cela a abouti à plusieurs sous-catégories de services et de contrats distincts pour chaque mission.

Face aux compagnies maritimes qui n'apprécient pas l'idée d'avoir des gardes armés à bord de leurs navires, une solution a été envisagée à travers la présence d'un navire d'escorte pour le transit dans une zone dangereuse. Les agents de protection ne seront pas embarqués sur le navire marchand, cependant, ils sont à bord d'une vedette qui va leur sécuriser la voie, la mission de protection peut même intégrer des hélicoptères pour balayer un périmètre plus vaste. La première tentative a été marquée par la société ACADEMI ancienne Blackwater qui « en 2006, a fait l'acquisition d'un navire de recherche, le Mc Arthur, et l'a reconfiguré en navire de soutien pour des actions militaires et de sécurité. Ce navire de 46,6 mètres dispose d'un pont d'envol pour hélicoptères et d'une réserve de 15.500 litres de combustible. Il est mis à disposition des armateurs pour lutter contre la piraterie. En outre, la société propose des escortes d'hélicoptères et le service de pilotes »¹⁴¹. Cette méthode peut être considérée comme la meilleure solution pour la protection temporaire en zone HRA. En outre, un problème se présente avec ce système : le navire de protection ne pourra être engagé que pour la défense et non pas pour enchaîner une chasse contre les pirates ou démarrer une fusillade. Il n'a quasiment pas de statut, il n'est ni un navire de service public ni un navire appartenant à l'armée nationale. Cela fonctionne tant que la mission de protection est accomplie sans dégâts humains mais le risque engendré par ce vide juridique reste présent et suscite beaucoup d'interrogations.

Parfois, des confusions existent entre les équipes de protection privées et celles déployées par l'Etat appelées les « Vessel Protection Detachments - VPD ». Même si leurs missions se ressemblent, le cadre juridique est, quant à lui, très différent. En règle générale, lorsque les militaires sont embarqués à bord d'un navire marchand, c'est souvent dans le cadre des opérations de lutte menées par l'Union européenne à travers EY-NAVFOR/ATALANTE. Cela leur confère le pouvoir d'intercepter les pirates et mettre fin à leurs actes contrairement aux « contractors » qui ne sont utilisés que pour la défense, c'est-à-dire, tant que les pirates ne sont pas à bord, en raison de l'absence d'autorité de puissance publique pour les navires marchands. Les

¹⁴⁰ Cela se manifeste à travers le 'Ship Security Plan' et les taches du 'SSO' exigé par le code ISPS en cas de piraterie ou de terrorisme.

¹⁴¹ « La piraterie profite aux sociétés privées de sécurité », <http://www.france24.com/fr/20081126-piraterie-profite-societe-securite-privées-somalie-piraterie>, Article du 26 novembre 2008.

missions des « VPD » sont coordonnées avec leurs co-équipiers à terre pour l'échange d'informations sur la position des pirates et au cas où ils demanderaient du renfort mais surtout pour les arrêter et garder un tracé de leur zones d'activités. Les équipes VPD ne font pas forcément partie de l'armée correspondante au pavillon, vu que les opérations étant menées par plusieurs Etats, seul l'établissement d'un simple accord entre les deux pays est requis pour que les armées puissent sécuriser les navires marchands de cet Etat. Dans le cas où la compagnie maritime ne change pas de cap pour faire un détour autour de la HRA¹⁴², reste la seule solution efficace et absolue, celle de faire embarquer des PCASP armés ou non. Par exemple, la première mission des Gurkhas¹⁴³ non armés embarqués sur les navires par les SMP britanniques tient à la dissuasion des pirates d'attaquer le navire mais aussi celle de repousser tout abordage, à mains nues si nécessaire¹⁴⁴.

« La nouvelle tendance » de la protection, ayant connu ce succès, a désormais besoin d'une nouvelle réglementation que ce soit au niveau interne ou au niveau international. Ce sujet a suscité l'intention des principaux intéressés, qui ont étudié les enjeux pour la potentielle mise en place d'un régime juridique propre aux EPE.

Chapitre 2 : Les efforts internationaux pour un encadrement normatif des EPE

Nous ferons état dans un premier temps des règles préexistantes à l'expansion des PSAC (Section 1) pour aborder dans un second temps la nouvelle réglementation encadrant les activités des SMP maritimes (Section 2).

Section1 : Le régime international préexistant

La problématique du cadre juridique qui régit les PSAC ne présentait pas une urgence jusqu'au moment où l'une des équipes de protection espagnoles embarquée à bord du « M/V Almezaan » tua un pirate somalien après l'échec de celui-là 'de

¹⁴² Cette solution n'est plus engagée pas les armateurs vu que ce changement de route revient plus cher que d'embarquer une équipe SMP, sans mentionner le temps perdu.

¹⁴³ « Les Gurkhas sont des soldats népalais que les Britanniques recrutèrent à partir de 1816, impressionnés par leurs qualités guerrières lors du conflit entre le Népal et la Grande-Bretagne. Le traité de paix autorisa les Gurkhas à se mettre au service de la Compagnie anglaise des Indes orientales. Lors de l'indépendance de l'Inde, quatre régiments de Gurkhas intégrèrent officiellement l'armée britannique et six l'armée indienne. Les Gurkhas de l'armée britannique ont servi notamment aux Malouines, au Kosovo, en Sierra Leone et sont encore régulièrement déployés en Afghanistan et en Irak ».

¹⁴⁴ « *Pirates Beware : The Gurkhas May Be Lurking* »

<http://www.marinelink.com/News/Article/Pirates-Beware-The-Gurkhas-May-Be-Lurking/301865.aspx>.

s'emparer dudit navire¹⁴⁵. Les agents de sécurité ont suivi la procédure normale de défense dans le cas d'approche d'un navire suspect, consistant à lancer des fusées ou tirer des coups de semonce. Or, le « skiff »¹⁴⁶ a continué sa route malgré tout, ce qui a eu pour conséquences des échanges de feu, la mort d'un pirate ainsi que l'arrestation de six autres protagonistes accusés de piraterie. Cela constitue sans doute, pour la compagnie maritime, une réussite qui s'ajoute à la longue liste des navires qui ont été protégés par de telles équipes¹⁴⁷, tandis que pour d'autres, une question demeure sans réponse jusqu'à maintenant : « devant qui sont-ils responsables ? ». Comme l'exprime Arvinder Sambei, « [c]ela va être examiné de très près [...] Il y a toujours eu des inquiétudes concernant ces entreprises. La ligne de fond est que quelqu'un a été tué et que quelqu'un doit donner un compte rendu de cela »¹⁴⁸.

Les navires faisant appel à des SMP sont soumis à des réglementations nationales et internationales, mais il n'y'a aucun cadre juridique concret pour mettre tous ces agents sur la même longueur d'onde et le même degré de responsabilité. Ce « silence juridique de la communauté internationale » avait comme conséquence la présence d'une multiplication des initiatives étatiques pour élaborer un règlement national dans la propension de structurer les activités de leurs sociétés. Hormis la procédure de défense qui paraît simple dans son application, le cadre juridique ne l'est pas, notamment en raison de l'ajout du respect des règles de l'Etat du pavillon, un alignement certain des PSAC avec la réglementation des eaux internes et internationales.

Notre analyse commencera par un examen des régimes internationaux en commençant par la convention du droit de la mer (UNCLOS) qui énonce que « l'Etat côtier peut adopter, en conformité avec les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international, des lois et règlements relatifs au passage inoffensif dans sa mer territoriale, qui peuvent porter la sécurité de la navigation et régulation du trafic maritime article »¹⁴⁹. Cet article donne le droit aux Etats côtiers de « légiférer » et d'exercer leur souveraineté concernant la sécurité de navigation. A

¹⁴⁵ Fox News, *Private Guards Kill Somali Pirate for First Time*, Number of 24 March 2010.

¹⁴⁶ Petite vedette ou embarcation utilisé par les pirates pour aborder les navires, généralement ils sont rattaché à un navire qui leur sert de base, appelé « mother ship ».

¹⁴⁷ Les équipes de Sécurité Privées patrouillent les ponts d'environ 40% des grands navires dans la « zone à haut risque » qui va du golfe Persique aux Seychelles dans le sud et les Maldives dans l'est. Aucun navire transportant des gardes armés a jusqu'à présent été détourné.

¹⁴⁸ Consultant juridique pour le programme anti-piratage de la U.N :

<http://www.foxnews.com/world/2010/03/24/private-guards-kill-somali-pirate-time.html>

¹⁴⁹ Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer – CNUDM.

titre illustratif, la position nigérienne, souhaitant interdire les gardes armés à bord des navires au sein des eaux territoriales, n'a pas été appréciée par les acteurs du monde maritime qui affirment que « *la piraterie au Nigeria et dans les pays voisins dure depuis plus de 30 ans et [que] trop peu a été entrepris* », selon eux « *c'est assez* »¹⁵⁰. Aussi, certains pays du Moyen Orient (Oman, Arabie Saoudite, Emirats Arabes Unis, ...) qui interdisent le port d'armes à bord des navires lorsqu'ils transitent par leurs eaux territoriales¹⁵¹ font également l'objet de critiques. En ce sens, « *[c]es législations, qui reposent toujours sur la présomption que des armes à bord d'un navire privé, sont destinées ou risquent d'être destinées à alimenter un trafic* »¹⁵², pourraient être contrebalancées par l'existence d'une « armurerie flottante » pour stocker les armes avant de transiter dans ces eaux. Une autre précision s'impose concernant les articles 92 et 94¹⁵³ qui mettent en place multiples obligations aux Etats du pavillon qui doivent être respectées et appliquées tout au long du voyage.

Les Etats du pavillon des navires utilisant des PSAC se retrouvent donc « entre le marteau et l'enclume », d'une part confrontés à la législation sévère de quelques Etats côtiers méfiants par rapport à l'utilisation de ces agents, d'autre part tenus par leurs obligations de faire respecter leurs lois internes à bord des navires. La solution serait donc que « ces dispositions offrent la base juridique nécessaire pour les États d'adopter des législations qu'ils jugent nécessaires à l'amélioration de bord »¹⁵⁴.

La question qui se pose c'est de savoir quels sont les instruments supplémentaires nécessaires pour renforcer les résolutions de la CNUDM, pour fournir une base juridique suffisante afin de répondre et réguler la sécurité contemporaines en mer. La convention, malgré les efforts et les précisions apportés par les articles 100 à 110¹⁵⁵, ne traite malheureusement pas du domaine de la protection privée contre les pirates en mer. Le cadre juridique « statique » qui se résume dans la définition des zones maritimes et la compétence constitue une base solide pour traiter du sujet des PSAC, même s'il manque de « dynamisme » et d'adaptation aux nouveaux moyens de lutte contre la piraterie.

¹⁵⁰ Guy Platten, directeur de la UK Chamber of Shipping.

¹⁵¹ Blog de Jean-Paul Pancraccio : <http://blogs.univ-poitiers.fr/jp-pancraccio/tag/epe/>

¹⁵² Idem 133.

¹⁵³ Cf. Annexe III.

¹⁵⁴ E. Williams, *Private Armed guards in the Fight against Piracy*, Part II, and Chapter 9, p 348.

¹⁵⁵ Cf. Annexe III.

Section 2 : Les nouveaux régimes

De son côté « l'Organisation Maritime Internationale – OMI » adopte une position craintive, allant jusqu'à « décourager » le port d'armes à bord et l'utilisation des PSAC en 1993¹⁵⁶. En 2009, à travers une résolution¹⁵⁷ publiée le 26 Juin, l'OMI invite les Etats du pavillon à interdire l'utilisation des agents armés à bord même en vue de la protection du navire. Il a fallu attendre mai 2011 pour que l'organisation accepte le fait que la décision d'embarquer des équipes de protection demeure une décision de l'Etat du pavillon. Progressivement avec le développement du commerce de la défense, a été mis en place le « Best Practice Management »¹⁵⁸ pour se protéger des pirates au large de la Somalie. Actuellement, la position de l'OMI « *reconnait tacitement que le déploiement d'agents de sécurité armés à bord des navires est devenue une industrie mondiale chère aux états du pavillon, pratique est donc acceptée dans certaines circonstances* »¹⁵⁹.

Une étude sur la possibilité d'ajouter un chapitre au « code ISPS » a été entreprise par l'organisation afin de réglementer le secteur privé concernant la sûreté maritime. Les efforts fournis par l'organisme restent remarquables sur ce sujet.

Seulement un an après avoir accepté « les nouveaux mercenaires », l'OMI, à travers son comité de sécurité maritime « MSC », a publié de nouvelles directives et conseils destinés aux armateurs, exploitants et capitaines de navires, tout en relevant quelques problèmes juridiques importants :

« L'augmentation de la menace à la navigation commerciale par des pirates somaliens a conduit à une utilisation prolongée de gardes armés et une expansion marquée du nombre d'entreprises qui offrent des services armés de la sécurité maritime pour les navires transitant par la HRA. L'Organisation, tout en ne se ralliant pas à l'utilisation de personnel de sécurité armé sous contrat privé (PSAC), comprend que les compagnies maritimes peuvent trouver difficile d'identifier les fournisseurs fiables, professionnels privés de sécurité armés [...] cette situation est encore compliquée par la croissance rapide du nombre de EMSP et les doutes sur les capacités et la maturité de certaines de ces entreprises. Compétence et la qualité des

¹⁵⁶ Voir : MSC/Circ.623, annex paragraph 40, June 18, 1993.

¹⁵⁷ Voir : MSC.1/Circ.1333, annex, paragraph 5, June 26, 2009.

¹⁵⁸ MSC.1/Circ.1339, in September 2011.

¹⁵⁹ <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Private-Armed-Security.aspx>

variations significatives sont présentes à travers le spectre des sous-traitants qui offrent ces services»¹⁶⁰.

L'OMI a bien assimilé les contraintes auxquelles l'armateur pourrait être confronté en contractant avec une SMP, le vide juridique par rapport à l'embarquement d'armes létales (voir même « utilisation » en cas de besoin) à bord des navires reste sans doute une source de préoccupation d'envergure internationale.

Les armateurs n'étaient pas les seuls visés par les résolutions de l'OMI. L'organisation a émis deux autres memos, l'un pour les Etats de pavillons des navires utilisant des PSAC¹⁶¹ et l'autre pour les Etats côtiers assistant à des transits de navires embarquant des agents privés de sécurité dans les HRA, ainsi que des conseils aux SMP maritimes¹⁶². De plus, la « MSC » a publié une circulaire spécialement destinée à mettre en place une standardisation internationale pour ces sociétés. Celle-ci prévoit, entre autres, « pour les SMP une certification professionnelle, l'exigence de l'entreprise, la loi applicable, l'assurance, la composition et l'équipement PSAC, le commandement et le contrôle, la gestion des armes à feu, l'utilisation de la force et de la tenue des dossiers »¹⁶³. Ce texte a été renforcé par un autre qui prévoit l'atténuation de la piraterie au large de la Somalie¹⁶⁴.

Dans le but d'arriver à une réglementation « tripartite » qui relie les trois acteurs de ce secteur, l'OMI a fait appel à « l'Organisation Internationale de Normalisation – ISO ». La mission paraissait simple mais les contraintes étaient nombreuses. Pourtant un résultat a vu le jour en 2012 avec le « ISO 28007 : 2012, Navires et technologie maritime - Lignes directrices pour les entreprises privées de sécurité maritime (EPSM) fournissant des agents de protection armés embarqués sous contrat privé (PCASP) à bord de navires »¹⁶⁵. Il fut révisé, annulé et remplacé par un nouveau en 2015¹⁶⁶. Cette initiative a constitué le premier pas vers une réglementation internationale en ce qui concerne les obligations à respecter par les SMP maritimes. Il pourrait permettre de protéger au moins les clients potentiels demandant ces services, d'autant plus qu'elle a apporté un « contrat Pro-forma » sur lequel les juristes peuvent se baser en vue d'en créer des nouveaux.

¹⁶⁰ Circular MSC.1/Circ.1405.Rev.1.

¹⁶¹ Circular MSC.1/Circ.1406.

¹⁶² Circular MSC.1/Circ.1408.

¹⁶³ Circular MSC.1 /Circ.1443.

¹⁶⁴ Circular MSC.1 /Circ.1446.

¹⁶⁵ http://www.iso.org/iso/fr/catalogue_detail?csnumber=42146.

¹⁶⁶ http://www.iso.org/iso/fr/home/store/catalogue_tc/catalogue_detail.htm?csnumber=63166.

Les assemblées des Nations Unis, donnant lieu à la « Convention contre le recrutement, l'utilisation, le financement et l'instruction de mercenaires » de 1989 et le « Document de Montreux » de 2008, n'ont pas connu un grand succès. Seulement 17 pays ont ratifié le deuxième texte et aucune obligation d'appliquer toutes les dispositions qu'il énonçait n'était faite aux SMP. Les efforts des NU n'étant pas arrêtés, un projet de convention portant sur le « règlement, surveillance et suivi des militaires privées et des sociétés de sécurité »¹⁶⁷ a été établi, prenant en compte les dangers qui résultent de la sous-traitance des « fonctions gouvernementales ». L'intérêt de ce projet est d'assurer une protection des personnes contre la violation des droits de l'Homme par des organismes non-étatiques mais relevant quand même d'une délégation de service public.

L'assemblée du « *Documentary Committee* » à Copenhague en 2011 a ouvert le débat pour uniformiser les points contractuels importants lorsqu'une compagnie maritime fait appel à des militaires privés. La réponse du « *Shipping Baltic and International Maritime Council - BIMCO* » n'a pas tardé puisqu'ils ont publié un contrat de « *GUARDCON – BIMCO* »¹⁶⁸ en référence à l'appellation anglaise « *Guard Contract* ». Ce papier est le fruit d'une collaboration de plusieurs entités du monde maritime qui regroupait « les armateurs, les souscripteurs de propriété, des groupes d'assurance, protection et d'indemnisation (P & I) clubs, avocats maritimes, les représentants des entreprises de sécurité et d'autres armateurs et associations d'assurances maritimes » tous ayant le but d'harmoniser les conditions d'engagement des PSAC et simplifier les procédures pour les différents intervenants en particulier les assureurs. Ce contrat, qui prend la forme d'un contrat d'affrètement BIMCO classique, contrairement au contrat d'adhésion, reste négociable contractuellement. « BIMCO recommande quand même aux armateurs de ne pas toucher aux dispositions-clés du *GUARDCON*, spécialement celles relatives à l'assurance, à l'exercice de l'autorité de commandement envers les gardes, aux permis et licences concernant les armes »¹⁶⁹. Les SMP ont généralement des contrats assez solides qui les protègent en cas de problèmes, or ce nouveau contrat regroupe des consignes que les armateurs et assureurs doivent prendre en considération pour leur faciliter la tâche. Les clauses qui sont mises en place apportent de nouvelles obligations, les plus importantes restent sans doute l'« *assurance, [le] permis et [les] licences pour transférer légalement des armes, [le] principe de responsabilité et indemnisation, la*

¹⁶⁷ Projet téléchargeable :

http://www2.ohchr.org/english/issues/mercenaries/docs/A.HRC.15.25_fr.pdf

¹⁶⁸ Cf. Annexe IV.

¹⁶⁹ J.P. Pancraccio, *GUARDCON : un contrat type pour l'emploi d'EPE*, Blog du Droit de la Mer et des Littoraux, Université de Poitiers, Article du 19 Avril 2012.

responsabilité de maîtres pour la sécurité de la navigation et dans l'ensemble du commandement du navire »¹⁷⁰.

Ces tentatives pour construire un cadre juridique uniforme concernant les activités des PSAC n'ont pas pu apporter une loi internationale afin de faire cesser les abus exercés par certaines SMP. Tous les acteurs du monde maritime parlent du principe selon lequel les SMP et leurs contractants sont tenus d'une « Due Diligence » pour réduire au minimum les risques se rattachant à leur activité dangereuse. « *Regulating maritime security companies is a very gray area* »¹⁷¹. Pour le moment, la seule solution c'est que les Etats créent un régime interne pour dresser leurs « chiens de mer ».

Titre 2 : La loi française – Enjeux, contraintes et limites

Les organismes internationaux se sont inclinés face à l'émergence des gardes de protection des navires, en choisissant la voie de la réglementation. D'une part, certains Etats autorisaient déjà l'embarquement de ces PSAC à bord de leur flotte, et d'autre part, l'utilisation de ces équipes sert une « bonne cause » puisque le seul but est de réduire les attaques des pirates et protéger le commerce maritime. Face à cette évolution, de multiples Etats se sont alignés avec les dispositions internationales en créant des régimes juridiques en interne pour protéger les navires sous leur pavillon. La France, n'a promulgué de loi en la matière qu'en 2014. Ce changement de vision est le résultat de nombreux événements que nous détaillerons (Chapitre 1). Une grande question demeure, celle de savoir si ce recul, ce retard par rapport aux autres Etats en matière législative a permis à la République française d'étudier les failles des autres lois nationales étrangères pour que son œuvre législative soit plus performante (Chapitre 2).

¹⁷⁰ Les clauses sont consultables sur le site :

https://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKewiDnrK348bOAhVERxoKHXcgAX0QFgguMAI&url=https%3A%2F%2Fwww.bimco.org%2F~%2Fmedia%2FChartering%2FDocument_Samples%2FSundry_Other_Forms%2FExplanatory_Notes_GUARDCON.ashx&usq=AFQjCNGVQ8Udup3zfw55rqnojzzNG5Cf4w&sig2=THMdjPW5A3Ls1YfcCAsFOg

¹⁷¹ La réglementation des Sociétés de Sécurité Maritime se situe dans une zone très grise.

Chapitre 1 : La loi relative aux activités privées de protection des navires

Dans ce chapitre, nous avons choisi d'étudier l'excellent exemple de la France, qui vient d'autoriser l'embarquement des équipes de protection privées à bord de ses navires de commerce. Il s'agit d'une première pour ce pays qui luttait tant pour ne pas privatiser sa défense, qu'elle soit terrestre ou maritime. Il convient d'expliquer le contexte dans lequel s'est produite l'évolution ayant mené à cette loi nationale (Section 1) avant de présenter ses apports majeurs (Section 2).

Section 1 : Contexte et procédure

A l'heure actuelle, des navires appartenant à plus de 25 nations opèrent dans les zones à risque qui correspondent à plus de deux millions de miles nautiques carrés. La plupart de ces nations, notamment les pays développés ayant une flotte importante, ont autorisé l'embarquement des PSAC et le résultat de cette initiative est flagrant. En effet, les attaques des pirates sur les navires ont rapidement diminué entre 2011 et 2013¹⁷². Les « *patrouilles agressives constituées par les forces navales combinées internationales et l'augmentation du recours à des entrepreneurs privés de sécurité armés à bord des navires, ont clairement été un moyen de dissuasion efficace [...] quatre sur cinq des navires conteneurs et des pétroliers déploient maintenant des gardes armés. Une fois que les pirates s'en rendent compte, ils se mettent à la recherche d'une proie plus facile* »¹⁷³.

Le Royaume-Uni s'est mis, il y a quelques années déjà, à recourir aux SMP pour des missions terrestres, que ce soit la participation aux conflits armés ou plus modestement la fourniture de services de conseil. Il a fallu attendre jusqu'à 2011 pour qu'une vraie loi nationale qui régit les PSAC¹⁷⁴. David Cameron, qui a instauré cette loi, a beaucoup lutté pour convaincre le gouvernement britannique que les équipes de protection privées étaient indispensables à notre époque. Après cette

¹⁷² Dans le golfe d'Aden et de la Somalie, huit incidents de piraterie dont deux détournements ont été enregistrés par le Bureau maritime international (IMB) - Rapport mondial de piratage dans la première moitié de 2013. Ces chiffres se comparent favorablement contre 2012, lorsque 49 attaques ont été enregistrées dont sept détournements au cours de la L'année entière. En 2011, les chiffres correspondants étaient encore plus élevés, 75 incidents dont 14 détournements.

¹⁷³ Nous traduisons les dires de Thomas Kelly, le responsable du département d'Etat américain chargé de la lutte contre la piraterie politique

¹⁷⁴ <http://www.fortunes-de-mer.com/mer/fr/component/content/article/11-piraterie/34-gardes-armes-autorises-navires-arborant-pavillon-britannique.html>

tentative réussie de sa part pour dépasser le vide juridique international, il a déclaré : « *I want to make sure more of these pirates actually face justice* »¹⁷⁵.

Quelques jours après, c'était au tour des Etats-Unis d'Amérique de promulguer une loi relative à la privatisation de la sécurité maritime. Une note a notamment été envoyée par le chef du Département d'Etat, Mme Hillary Clinton, à ses représentants diplomatiques¹⁷⁶ pour « *démarcher l'industrie du transport maritime des pays hôtes et les encourager à recourir, de façon responsable, aux services d'agents privés de sécurité armés lors des transits dans les eaux dangereuses au large de la Corne de l'Afrique* ».

On constate que les Etats puissants sur la scène internationale protégeaient leur commerce maritime par un encadrement juridique solide, tandis que sur notre territoire, on pouvait légitimement parler de « schizophrénie française » concernant les SMP¹⁷⁷. Les anciens de l'armée française, l'une des plus compétentes armées mondiales, étaient poussés à bâtir des entreprises de sécurité privée à l'étranger car ils étaient justement privés d'un marché de plusieurs milliards de dollars par la législation nationale. Les grands perdants étaient sans doute les armateurs français, et ce à double titre : confrontés aux attaques des pirates, ils ne pouvaient se protéger efficacement en faisant appel à des PSAC.

Le premier à avoir fermement demandé la présence de gardes armés est le géant CMA CGM, par le biais du Général de division Pierre de Saqui de Sannes (Direction CMA CGM). Etrangement, cette position n'était pas partagée, voire même très critiquée, notamment par la délégation générale de la fédération professionnelle des Armateurs de France et les marins, qui voyaient dans la présence de civils armés à bord une menace davantage qu'une protection¹⁷⁸. Quatre ans après, le nombre d'attaques de pirates ne faisant qu'augmenter¹⁷⁹, de nombreux navires avaient été défrancisés étant donné la prohibition du recours aux PSAC. Ces éléments étaient

¹⁷⁵ BBC interview, David Cameron, *Somali piracy: Armed guards to protect UK ships*, October 2011. « *Je veux être sûr que ces pirates soient présentés devant la justice* ».

¹⁷⁶ <http://www.fortunes-de-mer.com/> : Il faut noter que Mme Clinton s'est fortement opposée à ces "armées privées" lors de la campagne présidentielle de 2008 et avait même tenté, en 2007, de faire voter une loi visant à l'interdiction de ces sociétés (H.R.4102 "*Stop Outsourcing Security Act*"). La proposition de Loi n'a pas prospéré, se heurtant notamment au fait qu'il n'y aurait pas eu assez de militaires ou d'agents gouvernementaux pour remplacer tous les "gardes privés".

¹⁷⁷ R. Soubrouillard, *Sociétés militaires privées : la schizophrénie française*, Marianne, numéro Octobre 2010.

¹⁷⁸ Dans ce sens : <http://lignesdedefense.blogs.ouest-france.fr/archive/2014/01/14/temp-445ccf182d19166386d4e8cd1b4e053c-11025.html>

¹⁷⁹ Le Bureau maritime international, a compté lui « seul » 264 actes de piraterie en 2013, sachant que cette moyenne est la plus basse enregistrée depuis 2007.

suffisants pour faire changer d'avis les plus critiques, et finalement « *Armateurs de France a appelé le gouvernement à autoriser rapidement [Le Livre blanc sur la Défense et la Sécurité nationale remis au président de la République qui entretient le flou sur la protection privée embarquée à bord des navires battant pavillon national] conformément à ses engagements* »¹⁸⁰.

Les efforts de l'Etat français ont été remarquables sur ce point, notamment du point de vue de la prise en compte de l'importance et des enjeux de ce sujet. On peut citer Manuel Valls, qui lors des Assises de l'Economie de la Mer en 2014, a déclaré : « *en matière maritime, la France doit savoir non seulement conserver son rang, mais mieux encore, affirmer ses positions et établir une politique maritime* ».

La réponse à la demande d'Armateurs de France s'est manifestée en un « projet de loi sur les activités privées pour la protection des navires », qui avait pour objectif « *non seulement de garantir la sécurité des navires français confrontés à des menaces d'attaque dans les zones de navigation présentant des risques d'insécurité élevés, mais également permettre de renforcer la compétitivité du pavillon français, en favorisant l'émergence et le développement d'entreprises nationales dans un domaine investi de longue date par de nombreux autres pays, notamment anglo-saxons* »¹⁸¹.

Le projet de loi a été proposé par le gouvernement suite à une procédure accélérée, et a été lu pour la première fois par les députés français le 29 avril 2014. Cette première lecture a donné lieu à une présentation de ce nouveau texte juridique qui encadre la profession des membres des équipes de protection embarquées. A cette occasion, l'Assemblée a modifié quelques articles qui ne lui semblaient pas indispensables pour la réalisation de l'objectif de la loi¹⁸². Les commissions ont ensuite désigné des rapporteurs¹⁸³ qui se sont réunis au Sénat le 13 mai 2014 pour l'examen, la modification et l'adoption des différents amendements du projet de loi. Les sénateurs ont adopté le texte modifié deux jours après, avant de le renvoyer à la commission mixte paritaire qui l'a validé le 3 juin 2014. Enfin, l'Assemblée nationale a adopté les conclusions modifiées de la commission mixte paritaire et le texte a été

¹⁸⁰ E. Demangeon, *Quid de la protection privée embarquée*, l'antenne, 15 Mai 2013.

¹⁸¹ N. Bays, *Réunion de Commission de la défense nationale et des forces armées*, 8 Avril 2014.

¹⁸² Les députés ont notamment supprimé l'article 25 du projet de loi, relatif à l'interdiction de la sous-traitance de l'activité de protection des navires.

¹⁸³ La commission du développement durable a nommé Odette HERVIAUX, La commission des lois s'est saisie pour avis sur le projet de loi et a nommé Alain RICHARD. Également saisie pour avis, la commission des affaires étrangères avait nommé un rapporteur pour examiner le rapport.

définitivement adopté le 19 juin 2014¹⁸⁴. Le président de la République François Hollande a ensuite promulgué « *la loi n° 2014-742 relative aux activités privées de protection des navires, parue au JO n° 151 du 2 juillet 2014* »¹⁸⁵.

Section 2 : Présentation de la loi

Cette nouvelle loi, complétée par cinq décrets, modifie le Code des Transports et le Code de la Sécurité Intérieure en ajoutant respectivement le Titre IV à la cinquième partie du Code des transports et le Chapitre VI au CSI. Il nous semble primordial de « décortiquer » cette loi et d'en développer le contenu.

Tout d'abord, nous nous devons d'évoquer son champ d'application, détaillé dans le C.transp. Le premier alinéa de l'article L. 5441-1 définit les activités des PSAC comme « *consistant, à la demande et pour le compte d'un armateur, à protéger, contre les menaces extérieures, des navires battant pavillon français* », ce qui limite la protection aux seuls navires enregistrés RIF¹⁸⁶. En outre, les navires militaires et les bâtiments destinés au service de l'Etat ne peuvent pas privatiser leur protection, puisque sont exclues toutes les activités « *exercées par des agents de l'État ou des agents agissant pour le compte de l'État* ». Le même article énonce que « *cette activité ne peut s'exercer qu'à bord du navire qu'elle a pour but de protéger* », ce qui signifie que la protection n'est valable que dans le cas où les PSAC sont à bord du navire en question, ainsi elle ne pourra pas être mise en œuvre depuis une installation portuaire ou encore depuis un autre navire qui serait en escorte, prêt à intervenir en cas de danger. L'étendue de ce champ d'application est limitée à certaines catégories de navires, ainsi les navires de plaisance et les navires à passagers ainsi que les navires de charges sont exclus de ces services sauf dans certains cas bien précis. Un navire qui transporte des passagers à bord ne peut pas se permettre d'embarquer des gardes armés étant donné la délicatesse du transport et le nombre de civils qui pourraient être confrontés à une situation plus dangereuse que dans une configuration lambda si l'opération avait une issue malheureuse. Il faut pourtant noter que la garantie de la sécurité des passagers contre la piraterie relève des missions de l'Etat, puisqu'elle s'insère dans le cadre des opérations de « contre-terrorisme maritime ». Ce même article considérant que l'activité « *a pour fin de garantir la sécurité des personnes embarquées sur le navire, équipage et passagers* », on peut en déduire une dérogation implicitement insérée qui autorise la protection de ce genre de navires en cas d'absence de passagers à bord. Cette protection concernera alors l'équipage du

¹⁸⁴ <http://www.senat.fr/>

¹⁸⁵ Cf. Annexe V.

¹⁸⁶ Registre International Français, défini à l'article L. 5611-1 du code des transports.

navire et les gens de mer en cas de nécessité (exemple : convoyage d'un navire avec un transit d'une zone risquée).

Le champ d'application n'est pas uniquement limité *ratione materiae*, il l'est aussi *ratione loci*, à une surface maritime océanique d'approximativement 17 millions de km². L'idéal était d'autoriser les PSAC dans les HRA (Afrique de l'ouest, Océan indien, Mer rouge) où le trafic était dense et le risque grand de se voir attaqués par des pirates, tout en respectant le droit international et la souveraineté des états sur leurs mers territoriales. Les limites de ces zones à risque commencent une fois que sont franchis les 12 miles nautiques, suivant la CNUDM. Le problème majeur est que certains Etats sont en mesure d'assurer la sécurité des eaux internes par leurs propres moyens, tandis que d'autres en sont absolument incapables¹⁸⁷. On constate que bien que le texte innove par un cadre juridique précis, il tient compte du droit maritime international et des contraintes opérationnelles, dans le respect de la souveraineté des Etats côtiers.

Deuxièmement, il faut évoquer les autorisations octroyées aux entreprises de sécurité privée et le contrôle de leurs activités. Il faut noter que les SMP maritimes doivent disposer d'un agrément délivré par le Conseil National des Activités Privées de Sécurité (CNAPS), prouvant l'aptitude de leurs dirigeants, en sus de certains critères¹⁸⁸. L'article inséré dans le CSI dispose que « *Les personnes concernées devront ainsi être de nationalité française ou européenne ; ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation inscrite au bulletin n° 2 du casier judiciaire ; ou encore justifier des aptitudes professionnelles adéquates [...] le représentant de l'État dans le département peut retirer l'agrément en cas de nécessité tenant à l'ordre public* »¹⁸⁹. Ces responsables doivent avoir une relation assez étroite avec le domaine de la sécurité maritime, seul moyen a priori, « *qui devrait garantir un réel professionnalisme* »¹⁹⁰

L'autorisation d'exercer ces activités ne concerne pas seulement les dirigeants, mais aussi l'entreprise elle-même. L'article L. 616-1 décrit la procédure à suivre pour

¹⁸⁷ Le Nigéria par exemple a mis en place la marine nationale et la gendarmerie maritime pour patrouiller dans les eaux territoriales tout en interdisant la présence des gardes armés dans cette zone, contrairement à certains États déstabilisés et dépourvus d'autorités effectives tels, que la Somalie ou le Yémen.

¹⁸⁸ Article R. 633-1 CSI.

¹⁸⁹ Idem 167.

¹⁹⁰ P. Grimaud, « *Vigiles contre pirates* » : *le régime des entreprises et agents de protection privée des navires* –RFDA 2015. 787, Edition Dalloz.

bénéficier d'une autorisation provisoire d'une durée maximale de six mois, celle-ci devant être complétée d'une certification afin d'obtenir une autorisation définitive.

L'article L. 616-2 du CSI réglemente les conditions dans lesquelles un agent peut exercer une fonction de protection à bord d'un navire : « [p]our exercer l'activité d'agent de protection à bord des navires, la première demande de carte professionnelle donne lieu à la délivrance d'une carte provisoire, d'une durée de validité d'un an. Après ce délai, en fonction du niveau d'activité démontré et du comportement professionnel de son détenteur, en tenant compte des informations apportées par les employeurs, la carte est soit délivrée de plein droit, pour le reste de la durée fixée par décret en Conseil d'Etat, soit refusée à l'agent ». On remarque que le même régime est appliqué aux sociétés, dirigeants et salariés avec quelques différences, comme la durée de validité de la carte professionnelle par exemple et que celle-ci ne peut être demandée qu'après avoir eu une lettre d'intention d'embauche d'une société certifiée. Les équipes de protection de navires doivent, tout comme leur dirigeants, avoir une expérience significative en matière maritime et disposer au moins de la formation professionnelle maritime minimale des gens de mer. Cette condition n'étant pas toujours aisée à remplir, beaucoup de sociétés se sont intéressées la mise en place de formations accélérées.

L'agrément est difficile à obtenir : une seule société a pu le décrocher jusqu'à maintenant. Il s'agit de Kargus Sea Interconnection (KSI) basée à Toulon¹⁹¹.

En plus de toutes ces exigences, les agents de sécurité des navires doivent conserver une trace de leurs actions à bord dans un registre qu'on comparera au journal de bord. Un contrôle pourra être fait dans le port ou en mer à tout moment par les autorités de l'Etat¹⁹². Le contrôle s'étend, bien évidemment, jusqu'aux armes et munitions présentes à bord et se clôture par un procès-verbal ou une saisie en cas d'infraction.

La troisième et dernière partie de la loi relative aux activités privées de protection des navires concerne la mission pour laquelle les équipes sont appelées, allant de l'embarquement jusqu'au débarquement, en passant par la défense armée. Il faut savoir que le capitaine, « seul maître à bord après Dieu », est aussi le seul

¹⁹¹ <http://www.lemarin.fr/> : Protection des navires : un premier centre de formation agréé.

¹⁹² Parmi une grande liste d'autorités de contrôle comme : commissaires de police, officiers de police, officiers et sous-officiers de la gendarmerie nationale, administrateurs des affaires maritimes, officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, commandants, commandants en second ou officiers de bâtiments de l'État et commandants des aéronefs de l'État affectés à la surveillance maritime, fonctionnaires des affaires maritimes, agents des douanes.

responsable à bord lors de l'expédition, sur tous les plans¹⁹³, dans la mesure où il est la personne qui représente l'armateur et prend les décisions pour la bonne marche du navire ainsi que la sauvegarde des biens et des gens. L'armateur, après avoir informé les autorités étatiques du recours au PSAC et vérifié tous les documents nécessaires à l'embarquement de ces équipes, envoie une note au capitaine qui à son tour opère une vérification des identités et des cartes professionnelles. Le capitaine inscrit sur le journal de bord tous les mouvements en liaison avec ces équipes : « *tout événement impliquant l'équipe de protection ou les armes et munitions embarquées ; il y consigne les embarquements et débarquements, les stockages et déstockages des armes et munitions ainsi que, le cas échéant, les circonstances et les conséquences de leur utilisation (art. L. 5442-11). En cas d'incident à bord impliquant un agent de l'équipe de protection, il dresse un rapport de mer et le transmet au conseil national des activités privées de sécurité* »¹⁹⁴. Restant le seul maître à bord, le capitaine intervient pour diriger la mission de protection en prenant compte des contraintes externes (météorologiques par exemple) et internes (sécurité dans l'exploitation du navire). L'équipe de protection du navire analyse quant à elle les risques de la zone franchie avec l'armateur, afin de déterminer le degré de danger et choisir au mieux l'équipement nécessaire à la défense, tout en respectant les articles L. 5442-2 à L. 5442-6 du Code des transports qui concernent le nombre et types d'armes autorisés ainsi que la tenue exigée¹⁹⁵.

L'article R. 5442-6 du Code des transports élimine toute confusion quant au pouvoir du capitaine à bord, en disposant que « *[l]a vérification par les agents de protection du bon fonctionnement des armes et l'entraînement au tir nécessitent, au cas par cas, l'autorisation préalable du capitaine [...] La décision d'armer les agents de protection en vue d'assurer leur activité de protection du navire est prise par le capitaine* ». Cette responsabilité confiée au capitaine a été contestée par certains professionnels, nous y reviendrons dans notre dernier chapitre.

¹⁹³ Celui-ci est en effet « dépositaire de l'autorité publique » et chargé d'assurer la police du bord et la sécurité du navire, en ayant éventuellement recours à la coercition (C. transp, art. L. 5535-1). Il est également chargé, pour le compte de l'armateur, de prendre toutes les décisions relatives à sa marche et à sa sauvegarde (C. transp, art. L. 5412-2 à L. 5412-8) et pénalement et civilement responsable de la marche du navire (C. transp, art. L. 5542-4).

¹⁹⁴ Idem 176.

¹⁹⁵ L'équipe est dotée d'une tenue permettant d'éviter toute confusion avec un service officiel, et doit être pourvue de gilets pare-balles. Il convient de noter qu'au vu des limitations de catégorie imposées par le décret, les armes autorisées ne peuvent appartenir à la 1re catégorie prévue à l'article L. 2331-1 du code de la défense, ce qui exclut l'embarquement de toute arme de guerre au sens de l'article 2 du décret n° 95-589 du 6 mai 1995.

Enfin, le non-respect de ces dispositions est gravement sanctionné : « [l]’article 30 de la loi prévoit plusieurs sanctions. En particulier, il est prévu que l’armateur qui ne respecte pas les dispositions de l’article 14 sur le nombre minimum de 3 agents - lorsqu’il décide de recourir à une protection privé – encourt une peine de 3 ans d’emprisonnement et de 45 000 euros d’amende »¹⁹⁶.

Cette loi, tant attendue par les intervenants du domaine maritime, n’a pas déçu ses partisans. La délicatesse et la précision avec laquelle a été élaborée a permis de répondre à de nombreuses problématiques posées par les contraintes juridiques et/ou opérationnelles existant en la matière. Comme l’a si bien dit le directeur délégué général de la fédération Armateurs de France, Monsieur Eric Banel, « [l]e projet de loi sur la piraterie est un projet de loi complet, qui prévoit des dispositions assez strictes, tant en termes d’agrément des entreprises que de recrutement des gardes et de formation, et de sanctions d’ailleurs, si les obligations ne sont pas respectées »¹⁹⁷.

Malheureusement, même les plus complets des textes ne sont pas infaillibles et étant donné que le droit nous a enseigné que le « diable se cache dans les détails », notre dernière partie va être consacrée à une analyse juridico-opérationnelle de ce texte dans une perspective internationale.

Chapitre 2 : Contraintes juridiques et opérationnelles dans l’utilisation des gardes armés privés

Après l’apparition des SMP maritime françaises, plusieurs personnes se sont posé la question de l’utilité des PSAC. Au-delà de la pertinence de cette question qui selon nous n’a pu être posée que par des novices, nous préférons explorer les limites de cette protection. Nous sommes en effet conscients que l’utilisation des équipes de protection privées de navires est devenue indispensable dans cette période où les actes de piraterie sont fréquents, avec une évolution permanente des moyens d’attaque. Il convient néanmoins de s’interroger sur les contraintes de l’utilisation de ces agents.

Nous l’avons déjà évoqué, le premier problème est celui de la souveraineté territoriale des Etats côtiers, puisque certains Etats interdisent le passage de navires dotés d’une équipe de PSAC. Le droit permettant aux navires de transiter dans les

¹⁹⁶ C. Bellorrd, *Loi n° 2014-742 du 1er juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires*, Droit Maritime Français 2014, n°760 du 07/2014.

¹⁹⁷ <http://www.rfi.fr/>

eaux territoriales des Etats côtiers fait partie de la notion de droit de passage inoffensif défini dans la Convention des Nations Unis du Droit de la mer. L'article 19 de la convention précise que ce passage « *ne doit pas porter atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité des Etats* »¹⁹⁸. Cette exigence, relativement vague en elle-même, il faut en convenir, est interprétée différemment selon les Etats, les plus « protectionnistes » se basant systématiquement sur la suite immédiate du même article : « *si, dans la mer territoriale, ce navire se livre à l'exercice ou manœuvre avec des armes de tous types* »¹⁹⁹, en effet cela correspond aux activités des gardes armés à bord des navires. Finalement, même dans un cas de non-utilisation des armes embarquées, l'article 19 permet aux Etats côtiers d'adopter des lois pour interdire les navires concernés de transiter par leurs eaux territoriales, en se basant en outre sur l'article²⁰⁰ 21 de la même convention et sur le fait que les gardes de sécurité à bord peuvent constituer « légitimement » un danger²⁰¹. Les positions étatiques sur ce sujet se divisent entre ceux qui autorisent le passage dans leurs eaux territoriales de navires ayant à leur bord des PSAC, et ceux qui voient dans cette présence une violation du droit de passage inoffensif prévu la convention. Cette deuxième catégorie constitue regroupe un nombre important de pays, ce qui constitue un réel obstacle pour ce commerce.

Quid des détroits, espaces maritimes dans lesquels un navire est obligé de traverser des eaux nationales ? Heureusement que la convention avait prévu en son article 38 la notion de « droit de passage en transit » sans entrave, ce qui permet une liberté de navigation « *à seule fin d'un transit continu et rapide* »²⁰². Dans le détroit de Malacca, suite au nombre important de vols armés, une « *Association néerlandaise a demandé la protection du gouvernement via la fourniture de protection navale aux navires transitant le détroit, mais cette demande a reçu une réponse négative car le détroit faisait partie des eaux territoriales des Etats côtiers* »²⁰³. Cette opposition a été manifestée principalement par la Malaisie et l'Indonésie.

La deuxième contrainte pour les PSAC est sans doute la notion délicate de « l'utilisation de la force ». Il faut savoir que dans le cas où les équipes interviennent

¹⁹⁸ CNUDM, Article 19-1.

¹⁹⁹ CNUDM, Article 19-2-a.

²⁰⁰ Cf. Annexe III.

²⁰¹ T. Fedeli, "the Rights and Liabilities of Private Actors, Pirates, Masters and Crew", One earth Future Foundation Working Paper, July 2010, <http://www.onearthfuture.org/>, accessed on 22 August 2012.

²⁰² CNUDM, Article 38-1.

²⁰³ C. Liss, "Commercial Anti-Piracy escorts in Malacca Strait", in C. Berube and P. Cullen, *Maritime Private Security : Market Responses to Piracy, Terrorism and Waterborne Security Risks in the 21st Century*, London, Routledge, 2012, pp. 51-64.

violemment pour contrer une attaque de piraterie, la situation devient très complexe, engendrant un chevauchement entre la loi de l'Etat du pavillon du navire, celle de l'Etat du pavillon du navire attaqué et enfin celle de l'Etat de nationalité des victimes²⁰⁴. La Présidente de l'Agence de sécurité et de la sécurité africaine maritime avait d'ailleurs exprimé son inquiétude, en observant que « *l'une des complications est donc qu'il n'y a pas de système uniforme qui peut être adopté par un système de sécurité. Par conséquent, étant donné que chaque État du pavillon ainsi que les sociétés de sécurité sont susceptibles d'avoir leurs propres règles concernant l'utilisation de la force, il est probable que les problèmes posés par cette question se poseront dans un avenir proche* »²⁰⁵. Par conséquent, « *[s]i une entreprise de sécurité privée utilise la force entraînant la mort, ou des blessures de l'équipage et les pirates, plusieurs États pourraient faire valoir sa compétence sur les questions concernant l'utilisation de la force. Les normes juridiques et les autorités diffèrent de pays à pays et les pays ont des normes différentes pour juger si leur usage de la force était nécessaire ou proportionnelle* »²⁰⁶.

Ces craintes se sont concrétisées à l'occasion d'une affaire internationale qui a « trainé » pendant quatre ans et est sous le nom de « l'affaire Enrica Lexie », en référence au nom du pétrolier sous pavillon italien qui embarquait des équipes militaires de protection. Le 15 février, pendant que le navire naviguait au large des côtes de Kerala, les gardes ont repéré un navire qui ressemblait plus au moins à ceux utilisés par les pirates. Rapidement, deux officiers ont tiré à balles réelles pendant deux minutes sur le navire suspect, alors que celui-ci n'était qu'un navire de pêche faisant cap vers le port à la fin de la journée. Deux pêcheurs ont été tués par ces tirs et cela a entraîné l'interception de l'Enrica Lexie ainsi que la détention des deux officiers italiens pour meurtre²⁰⁷. L'affaire a déclenché plusieurs polémiques et a créé des tensions entre les deux pays. Le gouvernement italien critiquait la compétence judiciaire indienne, le navire étant sous pavillon italien, d'autant plus qu'au moment de l'incident, celui-ci ne naviguait pas dans les eaux territoriales²⁰⁸, mais dans la ZEE. D'autre part, « *les autorités indiennes insistent pour que les auteurs fassent face à la loi indienne étant donné que les victimes étaient des pêcheurs à bord d'un*

²⁰⁴ E. Williams, *Private Armed Guards in the Fight against Piracy, Use of Force by Private Armed Guards — Regulation by national Law*, p 363.

²⁰⁵ J. titahena et K. Sumser-Lupson, *Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP) on Ships in High Risk Areas, Impacts, Concerns and Challenges*.

²⁰⁶ G. Rodden and J. Walsh, “*the Legal Issues of Private Armed Security on Commercial Ships*”, the Federal Lawyer, Vol. 58, No. 4, May 2001, p 32.

²⁰⁷ Les autorités indiennes se sont basées sur la section 302 du Code Pénale Indien pour l'arrestation.

²⁰⁸ Au moment de l'attaque, le GPS a confirmé la position du *St Antony* à 20.5 milles nautiques des cotes indienne, dans la ZEE.

navire de pêche indien »²⁰⁹, étant par ailleurs en position de force puisque détenant les marins italiens. L'Italie a affirmé que les données satellite prouvaient que le navire était à 33 miles nautiques au large des côtes indiennes, alors que l'Inde affirmait qu'il n'en était qu'à 2 ou 3 miles nautiques²¹⁰. Cette affaire a nécessité l'intervention de plusieurs organismes afin de répondre au sujet de la compétence et de la responsabilité de l'Etat. Le tribunal des Nations Unis a été saisi, ce qui a abouti à la libération des deux gardes, respectivement après deux et quatre ans de détention. Le tribunal s'est notamment basé sur une résolution du Parlement européen²¹¹ qui a joué un grand rôle en dénonçant la double-arrestation pendant toute cette durée, sans aucune accusation portée.

La nouvelle loi française, lorsqu'elle parle de l'utilisation de violence, fait référence à la légitime défense telle qu'introduite dans le Code pénal : atteinte réelle, actuelle et injustifiée avec une défense exercée proportionnée et dans le même instant. En ce qui concerne la définition donnée dans l'article L.4123-12 du Code de la défense, elle ne s'applique que pour les gardes armées militaires envoyés par l'Etat.

Jusqu'à maintenant, personne n'a pu répondre concrètement à la question suivante : jusqu'où peut-on accepter une contre-attaque utilisant des armes, en l'assimilant à de la légitime défense ? Cette notion est assez simple de définition mais sera très délicate à mettre en œuvre sur le terrain. En principe, les attaques des deux parties doivent être plus au moins équitables²¹², mais dans le cas où les PSAC utilisent les armes autorisées dans l'article R. 5442-1 du Décret n° 2014-1416²¹³, qui sont en général à répétition semi-automatique, contre des pirates doté d'armes moins sophistiqué, la notion gardera-t-elle la même définition ? Il faut également prendre en considération d'autres éléments, comme la taille des navires protégés par des PSAC par rapport aux petites vedettes des pirates, ou encore la position des PSAC en hauteur qui constitue sûrement un avantage lors des tirs. « *Le principe est de pouvoir traiter la menace à toutes distances. Pour le tir à longue distance, nous avons opté pour des fusils de précision offrant un tir utile jusqu'à 600 mètres dans les meilleures*

²⁰⁹ U. Ramachandran, "Armed Men on Board Merchant Ships — Boon or Bane ?", <http://www.thehindubusinessline.com/industry-and-economy/logistics/armed-men-on-boardmerchant-ships-boon-or-bane/article3342539.ece>.

²¹⁰ https://en.wikipedia.org/wiki/Enrica_Lexie_case

²¹¹ Le parlement a exprimé qu'aucune accusation n'a été portée par les autorités indiennes et déclarant que la détention de marins italiens sans frais est une violation grave de leurs droits de l'homme.

²¹² Pour prendre un exemple, contre une personne qui se contente uniquement de donner un coup d'épaule, on n'est pas autorisé à se défendre par un coup de couteau en plein cœur !

²¹³ Décret n° 2014-1416 du 28 novembre 2014 relatif aux modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires

conditions de mer » a déclaré un ancien commando de la marine employé reconverti en garde armé privé de navire²¹⁴.

Saura-t-on mesurer la disproportion entre la défense des PSAC et l'attaque des pirates ? Etant donné que la loi est récente, nous n'avons pas assez de jurisprudence pour répondre à cette question, seuls le temps et l'appréciation des juges nous le dirons.

Le navire est avant tout un bien meuble largement soumis au régime des immeubles²¹⁵, qui transporte des meubles, les marchandises, censées arriver à bon port grâce à l'équipage, des personnes. Justement, la légitime défense distingue entre deux catégories, les biens et les personnes. Concernant les biens, la légitime défense ne pourra être admise que lorsque l'acte commis a pour objet d'interrompre l'exécution d'un crime ou d'un délit²¹⁶, or une attaque de pirates, bien que ciblée sur un navire, impacte tout de même les personnes du bord. En « procédure normale », les équipes se mobilisent à la vue d'un navire suspect dans leur périmètre, mais si le doute est levé car les malfaiteurs, motivés, s'approchent du navire, ils ne pourront pas contrer cette tentative en tirant des balles directement sur les pirates. Aurait-on l'audace d'invoquer la « légitime défense préventive »²¹⁷, théorie développée par certains pays²¹⁸ pour lutter contre le terrorisme, et l'adapter en matière de piraterie ? Le débat est ouvert.

Si la riposte armée à ces attaques par les PSAC heurte un otage par exemple²¹⁹, les conséquences pourront être très lourdes. Un des armateurs français considère même : *« il sera tout à fait envisageable que l'armateur employeur de cette société soit poursuivi pour homicide volontaire avec préméditation »*²²⁰.

Etant donné que c'est le capitaine du navire, représentant de l'armateur à bord, qui donne l'ordre de tirer aux PSAC²²¹, cela nous permet de soulever une autre problématique. Le capitaine est soumis à un régime totalement différent de celui des

²¹⁴ Marine et Océans, des « privées » français contre les pirates, entretien avec Stéphane Papillon : <http://www.marine-oceans.com/economie-maritime/901-des-l-privés-r-français-contre-les-pirates>

²¹⁵ En ce sens, l'article 528 et 531 du Code civil.

²¹⁶ Arrêt du 24 janvier 2002, Cour d'Appel de Toulouse, 3^e Chambre.

²¹⁷ La légitime défense est l'autorisation légale de faire cesser une agression contre soi-même ou autrui par des moyens en d'autres cas interdits. Cette notion s'applique aussi bien aux individus qu'aux États.

²¹⁸ Notamment les Etats-Unis et Israël à cinq reprises, et l'URSS deux fois.

²¹⁹ En effet, les navires mère sont souvent la première prise d'un groupe de pirates (chalutier, petit cargo ou dow, etc.) que les pirates gardent avec l'équipage à bord comme bouclier humain.

²²⁰ EchoGéo, *Lutte contre la piraterie : faut-il faire appel aux sociétés de sécurité privées ?* Témoignages croisés.

²²¹ Suivant l'article (34 – 1) de la convention de SOLAS.

agents de protection, qui sont en général des ex-militaires. C'est tout de même lui qui devra commander et diriger toute l'opération. Nous pensons que ce n'est pas évident pour un officier de marine marchande de mesurer le degré de dangerosité d'une attaque afin de donner l'ordre de riposte, en effet un tel officier n'a ni la formation ni l'expérience pour mener à bien une telle analyse, qui implique de se porter ensuite responsable de l'amplitude de l'action pour défendre les biens et son équipage.

Bien que jusqu'à maintenant, aucun navire équipé de PSAC n'ait été abordé par des pirates avec succès, de nombreuses préoccupations ont été soulevées au sujet de la sécurité de l'équipage. En effet, la protection opérationnelle par ces gardes va mener tôt ou tard à un échange de tirs, avec une probable violente riposte²²².

Les pirates prétendent n'avoir aucun désir de blesser les personnes à bord²²³, cependant le potentiel d'escalade de la violence est très élevé lors de l'échange de tirs entre les pirates et PSAC, surtout avec l'augmentation du nombre de ces équipes. Les conséquences seront, la plupart du temps, terribles pour toutes les parties : mort de pirates, de membres de l'équipage, de tierces personnes (tuées par erreur), voire naufrage de navire²²⁴. On citera un exemple marquant : *« l'incident de mars 2011 entre des gardes armés privés engagés pour protéger le cargo Avocette et les pirates présumés dans le golfe d'Aden illustre ce point. Des images vidéo montrent le personnel des PSAC tirer des dizaines de coups de feu sur un esquif qui s'approchait après que leur chef d'équipe leur a ordonné de tirer "des coups de semonce." Les gardes ont continué à tirer, même après que l'esquif se soit écrasé contre le navire. La SMP maritime a défendu les actions de son personnel, les considérant comme étant justifiées, en déclarant que les gardes craignaient pour leur vie et ont agi en légitime défense. Un expert de l'industrie maritime, cependant, a considéré que ne pas tirer de réels coups de semonce mais tirer des coups de feu directement sur la cible à un rythme rapide et soutenu montrent que les gardes ont utilisé une force excessive »*²²⁵. Armateurs de France exprime également des craintes par rapport à cette notion de légitime défense. Ainsi, lors de notre entretien avec Monsieur Patrick Rondeau, responsable des affaires techniques et sûreté au sein de cette entité, il a affirmé que ces complexités relatives au concept de légitime défense devraient être éclairées par des juristes, voire par des juges au cas par cas.

²²² M. Dutton, *Fighting Maritime Piracy with Private Armed Guards*, Sustainable Security Magazine, July 2016.

²²³ Même les personnes qui sont kidnappés pour demander une rançon ne sont pas blessées, les pirates cherchent avant tout le gain matériel.

²²⁴ Les gardes militaires russes ont filmé une vidéo en train de faire couler un navire mère de pirates somaliens, avec l'équipage à bord : <https://www.youtube.com/watch?v=BLj3aYPXEEo>

²²⁵ Idem 208.

Les dernières attaques ont montré que certains pirates, les plus téméraires, continuent à s'approcher des navires, malgré la présence et la riposte des gardes armés. On peut s'interroger sur une éventuelle « détermination décuplée » des pirates, auquel cas cela impliquerait la recherche de nouvelles armes pour surmonter la présence des PSAC.

Supposons que les PSAC réussissent à déjouer le plan des pirates sans qu'il y ait mort d'homme, peuvent-ils les arrêter et les capturer en vertu de la nouvelle loi ? En principe non puisque le texte précise que *« l'autorisation d'exercice ne confère aucune prérogative de puissance publique à l'entreprise ou aux personnes qui en bénéficient »*²²⁶. Cet article qui met l'accent sur le statut « privé » des gardes armés, en ce qui concerne les possibilités leur étant octroyées de mettre en œuvre la puissance publique. L'article L. 5442-12 du Code des transports dispose quant à lui que *« [t]out individu demeuré ou recueilli à bord après avoir représenté une menace extérieure à l'encontre du navire, au sens de l'article L. 5441-1, fait l'objet d'une consignation, dans les conditions prévues à l'article L. 5531-19. Le capitaine informe sans délai la représentation française du pays de la prochaine escale du navire »*. Le fait de détenir un individu qui ne fait pas partie de l'équipage ne constitue-t-il pas une prérogative de puissance publique ? Une telle contradiction entre ces deux articles, relevée par Monsieur J-P. Pancraccio incite à la réflexion quant au sort des pirates sur un navire de commerce français : *« il ne s'agit pas d'une mesure disciplinaire relative à un personnel du bord ou à un passager, mais d'une mesure de rétention administrative envers des personnes étrangères au navire, puis d'une mesure de rétention judiciaire provisoire dès lors qu'à distance un juge est informé et prend le contrôle de l'affaire »*. Cela nous rappelle les faits de l'attaque pirate du voilier Le Ponant ainsi que l'arrêt de la CEDH, qui ne faisait en aucun cas preuve de souplesse pour encourager la lutte contre la piraterie, alors que la Cour aurait certainement pu mettre en balance cet impératif avec celui du respect des droits de l'Homme et du droit à un procès équitable, mais ce n'était pas son rôle. Encore une fois, le débat est ouvert ...

²²⁶ Article L. 612-14 Code du Travail.

Conclusion

Nous l'avons vu, le mercenariat a enfin fini son cycle de mutations, et le résultat de cette métamorphose est assez satisfaisant.

Le Personnel de Sécurité Armé sous Contrat est un sujet encore abordé avec prudence, étant donné la complexité juridique et opérationnelle dans l'exécution de ses services. A l'heure actuelle, règne un vide juridique international en la matière, bien que partiellement compensé par les efforts d'institutions internationales pour régler ce domaine. Il est clair qu'une prise de position claire et unanime de la communauté internationale et des acteurs du secteur de sécurité privée, s'impose. Le bénéfice qui en sera tiré sera une large récompense à un tel effort : gain matériel, réduction des attaques de piraterie etc...

L'émergence des sociétés militaires privées en France permettra à l'Etat de prendre part à un marché auparavant trop négligé à cause du sombre palmarès des anciens mercenaires français et de la crainte de retomber dans les affres d'une violence débridée. Cette initiative législative montre la bonne volonté de la France pour recadrer son mercenariat et l'utiliser comme principal remède au fléau de la piraterie, qui a visé bien trop de ses navires. Par ailleurs, la République prend, ce faisant, la place permanente qui lui revenait légitimement sur le « marché de la violence », estimé à des milliards de dollars.

Nous l'avons vu, la situation est néanmoins loin d'être idyllique. En effet, la loi française est confrontée à des obstacles politico-juridiques qui mettent son application sereine sur le long terme en doute si le législateur n'intervient pas pour ajuster les points sensibles du texte. Nous pouvons également compter sur l'efficacité d'une œuvre prétorienne corrective, en complément de l'action du législateur. Espérons que les PSAC françaises trouveront le chemin de l'efficacité dans l'exécution de leurs missions embarquées de protection et de la compétitivité mondiale.

Bibliographie

I. - Traités et manuels

W. Bruyère-Ostells, Histoire des Mercenaires : de 1789 à nos jours, Tallandier, 2011,

Résumé consultable Revue historique des armées, 267 | 2012, mis en ligne le 09 mai 2012 <http://rha.revues.org/7480>

P. Chapleau, Société militaires privées : enquête sur les soldats sans armées, Editions du Rocher, L'art de la guerre

P. Chapleau, J.P. Pancraccio, La piraterie maritime : Droit, Pratique et Enjeux, Préface d'Éric Delbecq, Vuibert, INHESJ, 2014

F. Engels, L'origine de la famille, de la propriété privée et de l'Etat, Paris, Ed. sociales, 1952, p.156.

P. Englebert, L'Afrique : l'unité, la souveraineté et la tristesse, Edition Boulder, Co. & London: Lynne Rienner Publishers p 05.

E. Frécon, Pavillon noir sur l'Asie du Sud-Est, Histoire d'une résurgence de la piraterie maritime, Paris, L'Harmattan, Coédition IRASEC, 2003.

O. Hubac Puissances et influences : Annuaire géopolitique & géostratégique 2002-2003 , Paris, Editions Descartes & Cie, Gouvernance et démocratie, Mai 2002.

D. Isenberg, Private Military Contractors and U.S Grand Strategy, Oslo, International Peace research Institute, (PRIO), Report 1/2009.

J. Keegan, A History of Warfare, New York, Alfred A. Knopf, 1993. xvi + 432pp

M.H Keen, Medieval Warfare : A History, Oxford University Press, 1999, p 210.

C. Kinsey, International Law and the Control of Mercenaries and Private Military Companies / Le droit international et le contrôle des mercenaires et des compagnies militaires privées, Consultable <https://conflits.revues.org/11502>

J.J. Konadgé, L'émergence en France des sociétés militaires privées : enjeux et perspectives, Grotius International, 3 mars 2011, Consultable <http://www.grotius.fr/1%E2%80%99emergence-en-france-des-societes-militaires-privees-enjeux-et-perspectives/>

N. Machiavel, Le Prince, Chapitre XII, « Combien de sortes d'armées il y a, et des soldats Mercenaires », Editions Garnier-Flammarion, Paris, 1980, pp. 141 et suivantes.

J. Merrien, Histoire des corsaires, Paris, L'Ancre de marine, 2005, 240 p.

S. Percy, *Mercenaries : The History of a Norm in International Relations*, USA, Oxford University Press 2007, p 189.

D. Rebut, *La piraterie maritime*, Michel Rouger, (dir), *Les entretiens de Royan*, Larcier, Prospective, recherches et études sociétales appliquées à la justice et à l'économie 2011, p.31.

J.M. Sorel, *La protection des personnes vulnérables en temps de conflit armé*, Brussel, Bruylant, Magnacarta, 2010, 326 p.

S.C. Tucker, *a Global Chronology of Conflict: From the Ancient World to the Modern Middle East*, Vol. VI 1950-2008, Westport, Etats-Unis, Greenwood Publishing Group / ABC CLIO, 2010

II. - Thèses et mémoires

C. Berube et P. Cullen, "l'émergence de la sécurité maritime privée", *Réponses du marché à la piraterie, le terrorisme et la sécurité hydrique des risques dans le 21e siècle*, Edition Routledge, 2012, p. 51-64.

R. Broner, *La répression de la Piraterie Maritime et ses enjeux juridiques*, mémoire du centre d'Etudes Supérieures de la Marine, 2010

J.P. DANIEL, *La politique militaire de la France au sud du Sahara, du discours de la Baule à l'opération Hadès : du désengagement à la privatisation ?*, mémoire de DEA, Université de Paris I, 2000.

O. Gallais, « La protection des Navires Marchands face aux Actes de Piraterie Maritime », mémoire CDMT, 2012, p. 59-60.

F. LE GALLIC, *Du mercenariat aux Entreprises de Services de Sécurité et de Défense : la question de l'externalisation dans les forces armées françaises*, Ecoles des officiers de l'armée de l'air, p.09.

G. Rodden et J. Walsh, "les enjeux juridiques de la sécurité privée armés sur les navires commerciaux", *The Federal Lawyer*, Vol. 58, N. 4, Mai 2001.

C. Varin, *Mercenaries and the State: How the hybridisation of the armed forces is changing the face of national security*, London School of Economics for the degree of Doctor of Philosophy, London, September 2012, p 20.

E. Williams, *Private Armed guards in the Fight against Piracy, Part II*, and Chapter 9, p 348.

III. – Articles

J. Amar, *Participation à une activité mercenaire*, *JurisClasseur Pénal Code*, 09-2009, Fasc. 20, Art. 436-1 à 436-5

E. David, *Les mercenaires en droit international*, (Développements récents), *R.B.D.I.*, 1977-1/2, p.197 Consultable <http://rbdi.bruylant.be/public/modele/rbdi/content/files/RBDI%201977%201->

[2/Etudes/RBDI%201977.1-2%20-%20pp.%20197%20%C3%A0%20237%20-%20Eric%20David.pdf](#)

E. Demangeon, Quid de la protection privée embarquée, l'antenne, 15 Mai 2013.s chercheurs militaires, n° 32, mars 2008, p. 1)

V. Lara, Corsaires vs pirates ou la formation d'un partenariat public-privé pour l'établissement d'un dispositif permanent face à la menace pirate, *Revue générale de droit* 2015, vol.45, N° 1, 143-198, (DOI : 10.7202/1032037ar)

F. Loup, « Sociétés Militaires Privées, Quel devenir en France ? » La Documentation Française, *Question de Défense*, N°5 Janvier-Mai, 2007, p. 89-92.

V. Lara, Corsaires vs pirates ou la formation d'un partenariat public-privé pour l'établissement d'un dispositif permanent face à la menace pirate, *Revue générale de droit* 2015, vol.45, N° 1, 143-198, (DOI : 10.7202/1032037ar).

J.P Pancraccio, Le défi de la piraterie et de son traitement judiciaire, Centre d'Etudes et de Recherche de l'Ecole Militaire (CEREM, Cahier du CEREM n°10, juillet 2009, 60 p. Consultable http://www.fortunes-de-mer.com/documents%20pdf/divers/CEREM_2010_Traitement_Judicaire_Piraterie_Pancraccio.pdf

A.Philipon, les activités mercenaires et le droit, recherches et documents, N°24, janvier 2002

S. Roth, The eye-patch of the Beholder : introduction to Entrepreneurship and Piracy, Rennes, School of Business, 2014, *International Journal of Entrepreneurship and Small Business*, Vol. 22, No. 4, 2014, p.399-407

J.-F. Hogard, B. Le Ray, P. Pacorel, T. Rousseau, Les nouveaux mercenaires : la fin des tabous : Collection de R. Soubrouillard, Sociétés militaires privées : la schizophrénie française, Marianne, numéro Octobre 2010.

Chronique mensuelle « Le représentant de la Belgique a affirmé que les autorités belges, de même que l'opinion publique, condamnaient sans équivoque les mercenaires. Sa délégation n'avait cependant pas pu voter la résolution en raison de la formulation contestable du paragraphe concernant les mercenaires », janvier 1969, pp. 111-112.

Afrique-Asie, le Diario de Luanda - Spécial dossier de l'agression mercenaire, n° 114, 12-15 juillet 1976, p. 54.

EchoGéo, Lutte contre la piraterie : faut-il faire appel aux sociétés de sécurité privées ? Témoignages croisés.

U. Ramachandran, "Armed Men on Board Merchant Ships — Boon or Bane ?",

IV. - Commentaires de jurisprudence (ne pas oublier la référence de l'arrêt commenté)

Arrêt du 24 janvier 2002, Cour d'Appel de Toulouse, 3e Chambre.

V. - Rapports publics / Traités et conventions

Convention des Nations-Unies sur le Droit de la Mer, 1982 / United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982

Résolution 2465 (XXIII) du 20 décembre 1968, aussi dans le même sens les Res. 2395 (XXIII), 2548 (XXIV), 2708 (XXV), 3103 (XXVIII), 1514 (XV), 405 et 419 (1977) du conseil de Sécurité.

Protocole (I) additionnel aux Conventions de Genève du 12 août 1949, disponible sur le site du Comité International de la Croix-Rouge à l'adresse suivante : <https://ihl-databases.icrc.org/applic/ihl/dih.nsf/1a13044f3bbb5b8ec12563fb0066f226/0f7ab607b2d75435c12563bd002d8ceb>

Y. Sandoz, Commentaire des Protocoles additionnels du 8 juin 1977 aux Conventions de Genève du 12 août 1948, CICR, Genève, 1986, p. 522

Convention internationale contre le recrutement, l'utilisation, le financement et l'instruction de mercenaires, 4 décembre 1989, disponible sur le site Internet du CICR à l'adresse suivante : <http://www.icrc.org/dih.nsf/FULL/530>

Rapport annuel de la Chambre Commerciale Internationale – Service de Crime Commercial.

Assemblée Générale des Nations Unies, conseil des droits de l'homme, Rapport annuel du Groupe de travail sur l'utilisation de mercenaires comme moyen de violer les droits de l'homme et d'empêcher l'exercice du droit des peuples à disposer d'eux-mêmes, 1er Juillet 2013.

MSC/Circ.623, annex paragraph 40, June 18, 1993.

MSC.1/Circ.1333, annex, paragraph 5, June 26, 2009.

MSC.1/Circ.1339, in September 2011.

Circular MSC.1/Circ.1405.Rev.1.

Circular MSC.1/Circ.1406.

Circular MSC.1/Circ.1408.

Circular MSC.1 /Circ.1443.

Circular MSC.1 /Circ.1446.

Décret n° 2014-1416 du 28 novembre 2014 relatif aux modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires

N. Bays, Réunion de Commission de la défense nationale et des forces armées, 8 Avril 2014.

VI. – Sites internet

https://fr.wikipedia.org/wiki/Jules_C%C3%A9sar

<https://fr.wikipedia.org/wiki/Chasse-Partie>

<https://fr.wikipedia.org/>

<http://www.pirates-corsaires.com/>

http://www.lemonde.fr/afrique/article/2013/11/02/la-piraterie-maritime-a-rapporte-plus-330-millions-d-euros-de-rancon_3507169_3212.html

<http://www.defense.gouv.fr/marine/a-la-une/operation-alcyon-les-marins-temoignent>

https://fr.wikipedia.org/wiki/Acte_de_piraterie_contre_le_Ponant

http://www.bruxelles2.overblog.com/pages/_Bilan_des_operations_antipiraterie_Eun_avfor_Atalanta_CTF_Otan_Russie_Exclusif-1169128.html

<https://fr.wikipedia.org/wiki/Mercenaire>

https://fr.wikipedia.org/wiki/Soldat_dans_l%27%C3%89gypte_antique

<http://www.cuciurpula.fr/?p=2983>

https://www.herodote.net/10_aout_1792-evenement-17920810.php

<http://www.liquisearch.com/condottieri/history>

https://fr.wikipedia.org/wiki/Bob_Denard

https://fr.wikipedia.org/wiki/Carl_Gustav_von_Rosen

https://fr.wikipedia.org/wiki/Executive_Outcomes

<https://www.eda.admin.ch/eda/fr/dfae/politique-exterieure/droit-international-public/droitinternational-humanitaire/entreprises-militaires-securite-privées/document-montreux.html>

<https://www.eda.admin.ch/eda/fr/dfae/politique-exterieure/droit-international-public/droit-international-humanitaire/entreprises-militaires-securite-privées/etats-participant.html>

<http://www.securite-strategie.fr>

<https://www.senat.fr/rap/102-142/102-1422.html>

<http://www.riskeco.com>

<http://www.gallice-security.com>

<http://www.surtymar.com/fr/>

<http://prodavinci.com/author/luis-garcia-mora/>

https://fr.wikipedia.org/wiki/Piraterie_moderne/fr/20081126-piraterie-profite-societe-securite-privees-somalie-piraterie, Article du 26 novembre 2008

«Pirates Beware : The Gurkhas May Be Lurking »

<http://www.marinelink.com/News/Article/Pirates-Beware-The-Gurkhas-May-Be-Lurking/301865.aspx>.

Consultant juridique pour le programme anti-piratage de la U.N :

<http://www.foxnews.com/world/2010/03/24/private-guards-kill-somali-pirate-time.html>

<http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/76999/le-nigeria-veut-interdire-les-gardes-armes-dans-ses-eaux-territoriales.html#&panel1-1>

https://fr.wikipedia.org/wiki/Piraterie_moderne

« La piraterie profite aux sociétés privées de sécurité », <http://www.france24.com/>

Blog de Jean-Paul Pancraccio : <http://blogs.univ-poitiers.fr/jp-pancraccio/tag/epe/>

<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Private-Armed-Security.aspx>

http://www.iso.org/iso/fr/catalogue_detail?csnumber=42146.

http://www.iso.org/iso/fr/home/store/catalogue_tc/catalogue_detail.htm?csnumber=63166.

Projet téléchargeable:

http://www2.ohchr.org/english/issues/mercenaries/docs/A.HRC.15.25_fr.pdf

Les clauses sont consultables sur le site :

https://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiDnrK348bOAhVExoKHXcgAX0QFgguMAI&url=https%3A%2F%2Fwww.bimco.org%2F~%2Fmedia%2FChartering%2FDocument_Samples%2FSundry_Other_Forms%2FExplanatory_Notes_GUARDCON.ashx&usg=AFQjCN_GVQ8Udup3zfw55rqnojzzNG5Cf4w&sig2=THMdjPW5A3LslYfcCA5FOg

<http://www.fortunes-de-mer.com/mer/fr/component/content/article/11-piraterie/34-gardes-armes-autorises-navires-arborant-pavillon-britannique.html>

<http://www.fortunes-de-mer.com/>

<http://lignesdedefense.blogs.ouest-france.fr/archive/2014/01/14/temp-445ccf182d19166386d4e8cd1b4e053c-11025.html>

https://en.wikipedia.org/wiki/Enrica_Lexie_case

Marine et Océans, des « privées » français contre les pirates, entretien avec Stéphane Papillon : <http://www.marine-oceans.com/economie-maritime/901-des-l-privées-r-francais-contre-les-pirates>

<http://www.thehindubusinessline.com/industry-and-economy/logistics/armed-men-on-boardmerchant-ships-boon-or-bane/article3342539.ece>.

<https://www.youtube.com/watch?v=BLj3aYPXEEo>

J.P. Pancraccio, GUARDCON : un contrat type pour l'emploi d'EPE, Blog du Droit de la Mer et des Littoraux, Université de Poitiers, Article du 19 Avril 2012.

<http://www.thehindubusinessline.com/industry-and-economy/logistics/armed-men-on-boardmerchant-ships-boon-or-bane/article3342539.ece>.

VI.- Divers

BBC interview, David Cameron, Somali piracy: Armed guards to protect UK ships, October 2011.

Documentaire de TV presse et France Ô, Bob Denard, 9 juin 2012, film de Laurent Boullard.

Fox News, Private Guards Kill Somali Pirate for First Time, Number of 24 March 2010.

Table des annexes

Annexe I : Les zones de risque de Piraterie

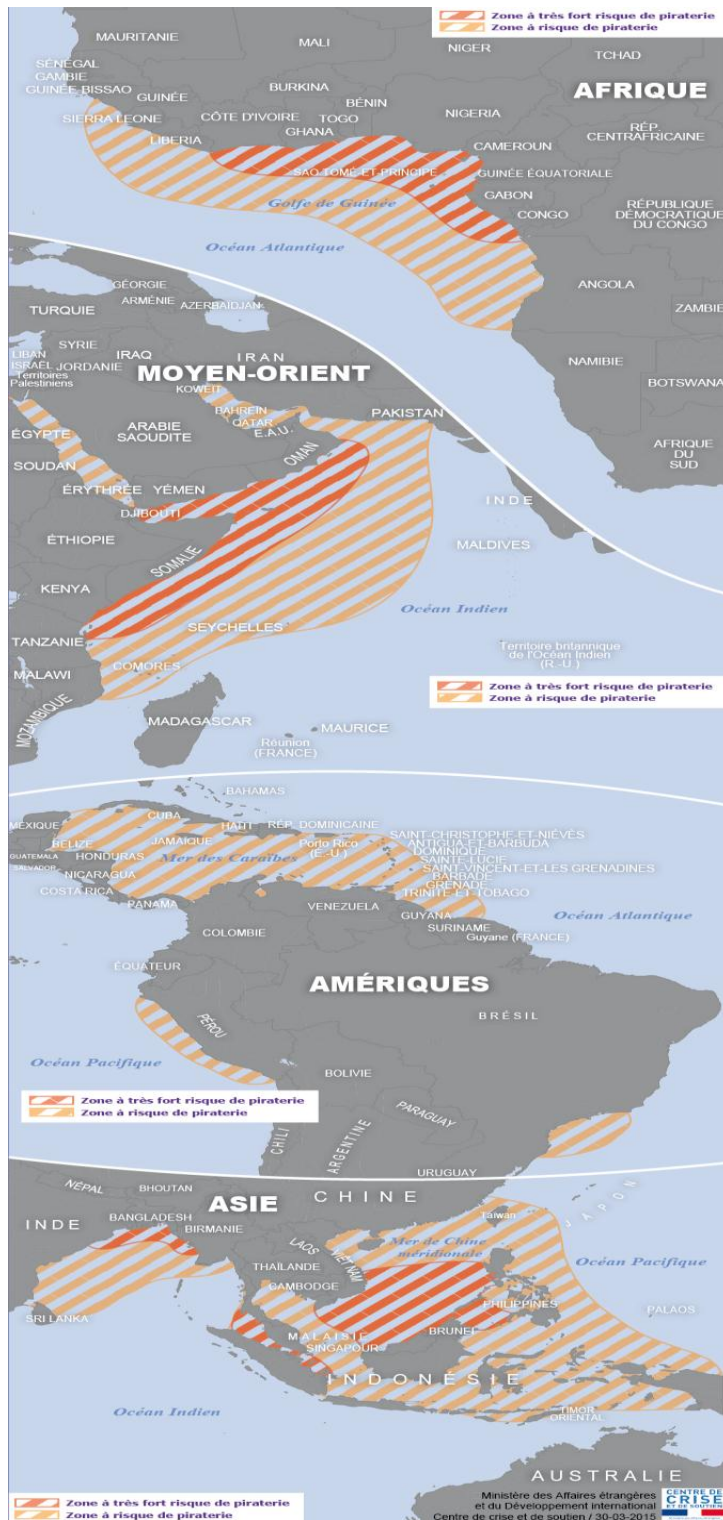
Annexe II : Article 75 du Protocole I de la Convention de Genève du 8 juin 1977

Annexe III : Articles de la CNUDM

Annexe IV : BIMCO GUARDCON

Annexe V : LOI n° 2014-742 du 1er juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires.

Annexe I : Les zones de risques de Piraterie



Annexe II : Article 75 du Protocole I de la Convention de Genève du 8 juin 1977

Annexe II, page 1.

Article 75 — Garanties fondamentales

1. Dans la mesure où elles sont affectées par une situation visée à l'article premier du présent Protocole, les personnes qui sont au pouvoir d'une Partie au conflit et qui ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable en vertu des Conventions et du présent Protocole seront traitées avec humanité en toutes circonstances et bénéficieront au moins des protections prévues par le présent article sans aucune distinction de caractère défavorable fondée sur la race, la couleur, le sexe, la langue, la religion ou la croyance, les opinions politiques ou autres, l'origine nationale ou sociale, la fortune, la naissance ou une autre situation, ou tout autre critère analogue. Chacune des Parties respectera la personne, l'honneur, les convictions et les pratiques religieuses de toutes ces personnes.
2. Sont et demeureront prohibés en tout temps et en tout lieu les actes suivants, qu'ils soient commis par des agents civils ou militaires :
 - a) les atteintes portées à la vie, à la santé et au bien-être physique ou mental des personnes, notamment :
 - i) le meurtre ;
 - ii) la torture sous toutes ses formes, qu'elle soit physique ou mentale ;
 - iii) les peines corporelles ; et
 - iv) les mutilations ;
 - b) les atteintes à la dignité de la personne, notamment les traitements humiliants et dégradants, la prostitution forcée et toute forme d'attentat à la pudeur ;
 - c) la prise d'otages ;
 - d) les peines collectives ; et
 - e) la menace de commettre l'un quelconque des actes précités.
3. Toute personne arrêtée, détenue ou internée pour des actes en relation avec le conflit armé sera informée sans retard, dans une langue qu'elle comprend, des raisons pour lesquelles ces mesures ont été prises. Sauf en cas d'arrestation ou de détention du chef d'une infraction pénale, cette personne sera libérée dans les plus brefs délais possibles et, en tout cas, dès que les circonstances justifiant l'arrestation, la détention ou l'internement auront cessé d'exister.
4. Aucune condamnation ne sera prononcée ni aucune peine exécutée à l'encontre d'une personne reconnue coupable d'une infraction pénale commise en relation avec le conflit armé si ce n'est en vertu d'un jugement préalable rendu par un tribunal impartial et régulièrement constitué, qui se conforme aux principes généralement reconnus d'une procédure judiciaire régulière comprenant les garanties suivantes :

- a) la procédure disposera que tout prévenu doit être informé sans délai des détails de l'infraction qui lui est imputée et assurera au prévenu avant et pendant son procès tous les droits et moyens nécessaires à sa défense ;
 - b) nul ne peut être puni pour une infraction si ce n'est sur la base d'une responsabilité pénale individuelle ;
 - c) nul ne sera accusé ou condamné pour des actions ou omissions qui ne constituaient pas un acte délictueux d'après le droit national ou international qui lui était applicable au moment où elles ont été commises. De même, il ne sera infligé aucune peine plus forte que celle qui était applicable au moment où l'infraction a été commise. Si, postérieurement à cette infraction, la loi prévoit l'application d'une peine plus légère, le délinquant doit en bénéficier ;
 - d) toute personne accusée d'une infraction est présumée innocente jusqu'à ce que sa culpabilité ait été légalement établie ;
 - e) toute personne accusée d'une infraction a le droit d'être jugée en sa présence ;
 - f) nul ne peut être forcé de témoigner contre lui-même ou de s'avouer coupable ;
 - g) toute personne accusée d'une infraction a le droit d'interroger ou de faire interroger les témoins à charge et d'obtenir la comparution et l'interrogatoire des témoins à décharge dans les mêmes conditions que les témoins à charge ;
 - h) aucune personne ne peut être poursuivie ou punie par la même Partie pour une infraction ayant déjà fait l'objet d'un jugement définitif d'acquiescement ou de condamnation rendu conformément au même droit et à la même procédure judiciaire ;
 - i) toute personne accusée d'une infraction a droit à ce que le jugement soit rendu publiquement ;
 - j) toute personne condamnée sera informée, au moment de sa condamnation, de ses droits de recours judiciaires et autres ainsi que des délais dans lesquels ils doivent être exercés.
5. Les femmes privées de liberté pour des motifs en relation avec le conflit armé seront gardées dans des locaux séparés de ceux des hommes. Elles seront placées sous la surveillance immédiate de femmes. Toutefois, si des familles sont arrêtées, détenues ou internées, l'unité de ces familles sera préservée autant que possible pour leur logement.
6. Les personnes arrêtées, détenues ou internées pour des motifs en relation avec le conflit armé bénéficieront des protections accordées par le
-

présent article jusqu'à leur libération définitive, leur rapatriement ou leur établissement, même après la fin du conflit armé.

7. Pour que ne subsiste aucun doute en ce qui concerne la poursuite et le jugement des personnes accusées de crimes de guerre ou de crimes contre l'humanité, les principes suivants seront appliqués :
 - a) les personnes qui sont accusées de tels crimes devraient être déférées aux fins de poursuite et de jugement conformément aux règles du droit international applicable ; et
 - b) toute personne qui ne bénéficie pas d'un traitement plus favorable en vertu des Conventions ou du présent Protocole se verra accorder le traitement prévu par le présent article, que les crimes dont elle est accusée constituent ou non des infractions graves aux Conventions ou au présent Protocole.
8. Aucune disposition du présent article ne peut être interprétée comme limitant ou portant atteinte à toute autre disposition plus favorable accordant, en vertu des règles du droit international applicable, une plus grande protection aux personnes couvertes par le paragraphe 1.

Annexe III : Articles de la CNUDM

Annexe III, page 1.

Article 21

Lois et règlements de l'Etat côtier relatifs au passage inoffensif

1. L'Etat côtier peut adopter, en conformité avec les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international, des lois et règlements relatifs au passage inoffensif dans sa mer territoriale, qui peuvent porter sur les questions suivantes :
 - a) sécurité de la navigation et régulation du trafic maritime;
 - b) protection des équipements et systèmes d'aide à la navigation et des autres équipements ou installations;
 - c) protection des câbles et des pipelines;
 - d) conservation des ressources biologiques de la mer;
 - e) prévention des infractions aux lois et règlements de l'Etat côtier relatifs à la pêche;
 - f) préservation de l'environnement de l'Etat côtier et prévention, réduction et maîtrise de sa pollution;
 - g) recherche scientifique marine et levés hydrographiques;
 - h) prévention des infractions aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration de l'Etat côtier.
2. Ces lois et règlements ne s'appliquent pas à la conception, à la construction ou à l'armement des navires étrangers, à moins qu'ils ne donnent effet à des règles ou des normes internationales généralement acceptées.
3. L'Etat côtier donne la publicité voulue à ces lois et règlements.
4. Les navires étrangers exerçant le droit de passage inoffensif dans la mer territoriale se conforment à ces lois et règlements ainsi qu'à tous les règlements internationaux généralement acceptés relatifs à la prévention des abordages en mer.

Article 92

Condition juridique des navires

1. Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et sont soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par des traités internationaux ou par la Convention, à sa juridiction exclusive en haute mer. Aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours d'un voyage ou d'une escale, sauf en cas de transfert réel de la propriété ou de changement d'immatriculation.

2. Un navire qui navigue sous les pavillons de plusieurs Etats, dont il fait usage à sa convenance, ne peut se prévaloir, vis-à-vis de tout Etat tiers, d'aucune de ces nationalités et peut être assimilé à un navire sans nationalité.

Article 93

Navires battant le pavillon de l'Organisation des Nations Unies, des institutions spécialisées des Nations Unies ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique

Les articles précédents ne préjugent en rien la question des navires affectés au service officiel de l'Organisation des Nations Unies, de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique battant pavillon de l'Organisation.

Article 94

Obligations de l'Etat du pavillon

1. Tout Etat exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon.

2. En particulier tout Etat :

a) tient un registre maritime où figurent les noms et les caractéristiques des navires battant son pavillon, à l'exception de ceux qui, du fait de leur petite taille, ne sont pas visés par la réglementation internationale généralement acceptée;

b) exerce sa juridiction conformément à son droit interne sur tout navire battant son pavillon, ainsi que sur le capitaine, les officiers et l'équipage pour les questions d'ordre administratif, technique et social concernant le navire.

3. Tout Etat prend à l'égard des navires battant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne :

a) la construction et l'équipement du navire et sa navigabilité;

b) la composition, les conditions de travail et la formation des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables;

c) l'emploi des signaux, le bon fonctionnement des communications et la prévention des abordages.

4. Ces mesures comprennent celles qui sont nécessaires pour s'assurer que :

a) tout navire est inspecté, avant son inscription au registre et, ultérieurement, à des intervalles appropriés, par un inspecteur maritime qualifié, et qu'il a à son bord les cartes maritimes, les publications nautiques ainsi que le matériel et les instruments de navigation que requiert la sécurité de la navigation;

b) tout navire est confié à un capitaine et à des officiers possédant les qualifications voulues, en particulier en ce qui concerne la manoeuvre, la navigation, les communications et la conduite des machines, et que l'équipage possède les qualifications voulues et est suffisamment nombreux eu égard au type, à la dimension, à la machinerie et à l'équipement du navire;

c) le capitaine, les officiers et, dans la mesure du nécessaire, l'équipage connaissent parfaitement et sont tenus de respecter les règles internationales applicables concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer, la prévention des abordages, la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution et le maintien des services de radiocommunication.

5. Lorsqu'il prend les mesures visées aux paragraphes 3 et 4, chaque Etat est tenu de se conformer aux règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer le respect.

6. Tout Etat qui a des motifs sérieux de penser que la juridiction et le contrôle appropriés sur un navire n'ont pas été exercés peut signaler les faits à l'Etat du pavillon. Une fois avisé, celui-ci procède à une enquête et prend, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour remédier à la situation.

7. Chaque Etat ordonne l'ouverture d'une enquête, menée par ou devant une ou plusieurs personnes dûment qualifiées, sur tout accident de mer ou incident de navigation survenu en haute mer dans lequel est impliqué un navire battant son pavillon et qui a coûté la vie ou occasionné de graves blessures à des ressortissants d'un autre Etat, ou des dommages importants à des navires ou installations d'un autre Etat ou au milieu marin. L'Etat du pavillon et l'autre Etat coopèrent dans la conduite de toute enquête menée par ce dernier au sujet d'un accident de mer ou incident de navigation de ce genre.

Article 95

Immunité des navires de guerre en haute mer

Les navires de guerre jouissent en haute mer de l'immunité complète de juridiction vis-à-vis de tout Etat autre que l'Etat du pavillon.

Article 96

Immunité des navires utilisés exclusivement pour un service public non commercial

Les navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et utilisés exclusivement pour un service public non commercial jouissent, en haute mer, de l'immunité complète de juridiction vis-à-vis de tout Etat autre que l'Etat du pavillon.

Article 99

Interdiction de transport d'esclaves

Tout Etat prend des mesures efficaces pour prévenir et réprimer le transport d'esclaves par les navires autorisés à battre son pavillon et pour prévenir l'usurpation de son pavillon à cette fin. Tout esclave qui se réfugie sur un navire, quel que soit son pavillon, est libre ipso facto.

Article 100

Obligation de coopérer à la répression de la piraterie

Tous les Etats coopèrent dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat.

Article 101

Définition de la piraterie

On entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants :

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

- i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer;
- ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat;

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.

Article 102

Piraterie du fait d'un navire de guerre, d'un navire d'Etat ou d'un aéronef d'Etat dont l'équipage s'est mutiné

Les actes de piraterie, tels qu'ils sont définis à l'article 101, perpétrés par un navire de guerre, un navire d'Etat ou un aéronef d'Etat dont l'équipage mutiné s'est rendu maître sont assimilés à des actes commis par un navire ou un aéronef privé.

Article 103

Définition d'un navire ou d'un aéronef pirate

Sont considérés comme navires ou aéronefs pirates les navires ou aéronefs dont les personnes qui les contrôlent effectivement entendent se servir pour commettre l'un des actes visés à l'article 101. Il en est de même des navires ou aéronefs qui ont servi à commettre de tels actes tant qu'ils demeurent sous le contrôle des personnes qui s'en sont rendues coupables.

Article 104

Conservation ou perte de la nationalité d'un navire ou d'un aéronef pirate

Un navire ou aéronef devenu pirate peut conserver sa nationalité. La conservation ou la perte de la nationalité est régie par le droit interne de l'Etat qui l'a conférée.

Article 105

Saisie d'un navire ou d'un aéronef pirate

Tout Etat peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, 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'Etat 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.

Article 106

Responsabilité en cas de saisie arbitraire

Lorsque la saisie d'un navire ou aéronef suspect de piraterie a été effectuée sans motif suffisant, l'Etat qui y a procédé est responsable vis-à-vis de l'Etat dont le navire ou l'aéronef a la nationalité de toute perte ou de tout dommage causé de ce fait.

Article 107

Navires et aéronefs habilités à effectuer une saisie
pour raison de piraterie

Seuls les navires de guerre ou aéronefs militaires, ou les autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet, peuvent effectuer une saisie pour cause de piraterie.

Article 108

Trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes

1. Tous les Etats coopèrent à la répression du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes auquel se livrent, en violation des conventions internationales, des navires naviguant en haute mer.

2. Tout Etat qui a de sérieuses raisons de penser qu'un navire battant son pavillon se livre au trafic illicite de stupéfiants ou de substances psychotropes peut demander la coopération d'autres Etats pour mettre fin à ce trafic.

Article 109

Emissions non autorisées diffusées depuis la haute mer

1. Tous les Etats coopèrent à la répression des émissions non autorisées diffusées depuis la haute mer.

2. Aux fins de la Convention, on entend par "émissions non autorisées" les émissions de radio ou de télévision diffusées à l'intention du grand public depuis un navire ou une installation en haute mer en violation des règlements internationaux, à l'exclusion de la transmission des appels de détresse.

3. Toute personne qui diffuse des émissions non autorisées peut être poursuivie devant les tribunaux de :

- a) l'Etat du pavillon du navire émetteur;
- b) l'Etat d'immatriculation de l'installation;
- c) l'Etat dont la personne en question est ressortissante;
- d) tout Etat où les émissions peuvent être captées; ou
- e) tout Etat dont les radiocommunications autorisées sont brouillées par ces émissions.

4. En haute mer, un Etat ayant juridiction conformément au paragraphe 3 peut, en conformité avec l'article 110, arrêter toute personne ou immobiliser tout navire qui diffuse des émissions non autorisées et saisir le matériel d'émission.

Article 110

Droit de visite

1. Sauf dans les cas où l'intervention procède de pouvoirs conférés par traité, un navire de guerre qui croise en haute mer un navire étranger, autre qu'un navire jouissant de l'immunité prévue aux articles 95 et 96, ne peut l'arraisonner que s'il a de sérieuses raisons de soupçonner que ce navire :

- a) se livre à la piraterie;
- b) se livre au transport d'esclaves;
- c) sert à des émissions non autorisées, l'Etat du pavillon du navire de guerre ayant juridiction en vertu de l'article 109;
- d) est sans nationalité; ou
- e) a en réalité la même nationalité que le navire de guerre, bien qu'il batte pavillon étranger ou refuse d'arborer son pavillon.

2. Dans les cas visés au paragraphe 1, le navire de guerre peut procéder à la vérification des titres autorisant le port du pavillon. A cette fin, il peut dépêcher une embarcation, sous le commandement d'un officier, auprès du navire suspect. Si, après vérification des documents, les soupçons subsistent, il peut poursuivre l'examen à bord du navire, en agissant avec tous les égards possibles.

3. Si les soupçons se révèlent dénués de fondement, le navire arraisonné est indemnisé de toute perte ou de tout dommage éventuel, à condition qu'il n'ait commis aucun acte le rendant suspect.

4. Les présentes dispositions s'appliquent mutatis mutandis aux aéronefs militaires.

5. Les présentes dispositions s'appliquent également à tous autres navires ou aéronefs dûment autorisés et portant des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public.

Annexe IV : GUARDCON TEMPLATE

Revised/Updated 2012

	<h2 style="margin: 0;">BIMCO</h2>	<h2 style="margin: 0;">GUARDCON</h2> <p style="margin: 0; font-size: small;">CONTRACT FOR THE EMPLOYMENT OF SECURITY GUARDS ON VESSELS PART I</p>
---	-----------------------------------	--

Printed by BIMCO/Ch. Jensen

1. Place and date of Contract	2. Date of commencement of Contract (CL 2 and 30)
3. Owners (CL 1 and 14) (I) Name: (II) Place of registered office:	4. Contractors (CL 1) (I) Name: (II) Place of registered office:
5. Vessel (name and details) (or as per Instruction Notice) (CL 1) (I) Name: (II) IMO Number: (III) P&I Club:	6. Single or Multiple Transits (tick one option only) (CL 2 and 4) (I) Single Transit <input type="checkbox"/> (II) Multiple Transits <input type="checkbox"/>
7. Security Services (state which services apply) (CL 1 and 3) Firearms (tick one option only): Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	8. Geographical scope of operation (CL 4)
9. Time and date of embarkation (or as per Instruction Notice) (CL 1 and 3)	10. Place of embarkation/disembarkation (or as per Instruction Notice) (CL 1 and 3)
11. Contractors' Permits (listing of national operating and trade control licences) (CL 13)	12. Contractors' insurance policy limits (CL 12 and 15)
13. Daily Rate/Lump Sum (CL 13 and 18) (state currency and amount)	14. Mobilisation Fee (CL 1 and 13) (state currency and amount)
15. Contractors' Bank Details (CL 13)	16. Standby Rate (CL 13) (state currency and amount)
18. Additional clauses, if any, covering special provisions	17. Cancellation Rates (CL 13) (state currency and amount)
20. Communication (state full style contact details for communicating with the Owners) (CL 28)	19. Dispute Resolution (state alternative CL 24(a) , (b) or (c) ; if (c) agreed, place of arbitration <u>must</u> be stated) (CL 24)
21. Communication (state full style contact details for communicating with the Contractors) (CL 6 and 26)	20. Communication (state full style contact details for communicating with the Owners) (CL 28)

Copyright, published by BIMCO, Copenhagen

It is mutually agreed between the party stated in [Box 3](#) and the party stated in [Box 4](#) that this Contract consisting of PART I and any additional clauses, if agreed and stated in [Box 18](#) and PART II as well as Annexes "A" (Security Equipment), "B" (Rules for the Use of Force), "C" (Instruction Notice), "D" (Individual Waiver), "E" (Schedule of Changes) and "F" (Standard Operating Procedures) attached hereto, shall be performed subject to the conditions contained herein. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I and Annexes "A", "B", "C", "D", "E" and "F" shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further.

Signature(s) (Owners)	Signature(s) (Contractors)
-----------------------	----------------------------

This document is a computer generated GUARDCON printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the GUARDCON must be clearly visible. In the event of any modification made to this pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

Annexe V : LOI n° 2014-742 du 1er juillet 2014 **relative aux activités privées de protection des** **navires**

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

- Titre Ier : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1

I. - Le livre IV de la cinquième partie du code des transports est complété par un titre IV intitulé : « Activités privées de protection des navires ».

II. - Au début du même titre IV, il est inséré un chapitre Ier ainsi rédigé :

« Chapitre Ier : Dispositions générales »

« Art. L. 5441-1. - Est soumise au présent titre, dès lors qu'elle n'est pas exercée par des agents de l'Etat ou des agents agissant pour le compte de l'Etat, l'activité qui consiste, à la demande et pour le compte d'un armateur, à protéger, contre les menaces extérieures, des navires battant pavillon français.

« Cette activité ne peut s'exercer qu'à bord du navire qu'elle a pour but de protéger. Elle a pour fin de garantir la sécurité des personnes embarquées sur le navire, équipage et passagers. Elle pourvoit également à la protection des biens transportés.

« Les personnes morales exerçant cette activité sont dénommées entreprises privées de protection des navires. Les personnes physiques exerçant cette activité, employées par ces entreprises, sont dénommées agents. Les conditions d'exercice de cette activité sont définies au titre Ier du livre VI du code de la sécurité intérieure. »

- Titre II : CONDITIONS D'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES
 - Chapitre Ier : Personnes morales

Article 2

I.-L'article L. 611-1 du code de la sécurité intérieure est complété par un 4° ainsi rédigé :

« 4° A la demande et pour le compte d'un armateur, à protéger, contre les menaces extérieures, des navires battant pavillon français, en application de l'article L. 5441-1 du code des transports. »

II.-Le premier alinéa de l'article L. 612-1 du même code est ainsi rédigé :

« Seules peuvent être autorisées à exercer à titre professionnel, pour elles-mêmes ou pour autrui, les activités énumérées aux 1° à 3° de l'article L. 611-1, et à titre professionnel, pour autrui exclusivement, l'activité mentionnée au 4° du même article L. 611-1 : ».

Article 3

Le titre Ier du livre VI du même code est ainsi modifié :

1° L'intitulé est ainsi rédigé : « Activités privées de surveillance et de gardiennage, de transport de fonds, de protection physique des personnes et de protection des navires » ;

2° L'article L. 616-1 devient l'article L. 611-2 ;

3° Le chapitre VI est intitulé : « Activités de protection des navires ».

Article 4

L'article 1609 quinquies du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Après le 2° du II, il est inséré un 3° ainsi rédigé :

« 3° Les personnes morales, quelle que soit leur nationalité, à qui a été délivrée l'autorisation d'exercice prévue à l'article L. 612-9 dudit code, pour effectuer l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1 de ce même code. » ;

2° Au premier alinéa du III, la référence : « au 1° » est remplacée par les références : « aux 1° et 3° ».

Article 5

L'article L. 612-9 du code de la sécurité intérieure est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Pour l'exercice de l'activité mentionnée au 4° du même article L. 611-1, cette autorisation est, en outre, soumise à une certification, selon les modalités définies à l'article L. 616-1. »

Article 6

Au chapitre VI du titre Ier du livre VI du même code, est insérée une section 1 intitulée : « Certification » et qui comprend l'article L. 616-1 ainsi rétabli :

« Art. L. 616-1.-En vue de l'obtention de l'autorisation d'exercice mentionnée à l'article L. 612-9, les entreprises privées de protection des navires justifient auprès du Conseil national des activités privées de sécurité de l'obtention d'une certification dont la liste des prescriptions est fixée par décret en Conseil d'Etat. Les normes et référentiels applicables ainsi que les modalités de désignation des organismes certificateurs sont précisés par décret.

« Si l'entreprise n'a pas encore exercé l'activité définie au 4° de l'article L. 611-1, le Conseil national des activités privées de sécurité peut lui délivrer une autorisation d'exercice provisoire pour une durée maximale de six mois, après avoir vérifié l'engagement par l'entreprise d'une démarche de certification. Les modalités de délivrance de l'autorisation d'exercice provisoire sont définies par décret en Conseil d'Etat. »

Article 7

L'article L. 612-14 du même code est ainsi rédigé :

« Art. L. 612-14.-L'autorisation d'exercice ne confère aucune prérogative de puissance publique à l'entreprise ou aux personnes qui en bénéficient. »

Article 8

L'article L. 612-2 du même code est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L'exercice de l'activité mentionnée au 4° du même article L. 611-1 est exclusif de toute autre activité, à l'exception du conseil et de la formation en matière de sûreté maritime. »

- Chapitre II : Personnes physiques
 - Section unique : Agents employés par les entreprises privées de protection des navires

Article 9

Le titre Ier du livre VI du code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :

1° Au chapitre VI, tel qu'il résulte de l'article 3 de la présente loi, est insérée une section 2 intitulée : « Carte professionnelle » et qui comprend un article L. 616-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 616-2. - Pour exercer l'activité d'agent de protection à bord des navires, la première demande de carte professionnelle donne lieu à la délivrance d'une carte provisoire, d'une durée de validité d'un an. Après ce délai, en fonction du niveau d'activité démontré et du comportement professionnel de son détenteur, en tenant compte des informations apportées par les employeurs, la carte est soit délivrée de plein droit, pour le reste de la durée fixée par décret en Conseil d'Etat, soit refusée à l'agent.

« A peine d'irrecevabilité, la première demande est accompagnée d'une lettre d'intention d'embauche rédigée par une entreprise titulaire de l'autorisation d'exercice mentionnée à l'article L. 612-9. » ;

2° Avant le dernier alinéa de l'article L. 612-20, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Pour l'exercice de l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1 du présent code, la condition prévue au 4° du présent article n'est pas applicable. La délivrance de la carte professionnelle répond en outre aux conditions exigées à l'article L. 616-2. » ;

3° Au premier alinéa de l'article L. 612-23, la référence : « à l'article L. 611-1 » est remplacée par les références : « aux 1° à 3° de l'article L. 611-1 » ;

4° Au début du b du 6° des articles L. 645-1 et L. 647-1 et du b du 7° de l'article L. 646-1, les mots : « A l'avant-dernier » sont remplacés par les mots : « Au neuvième ».

Article 10

Le premier alinéa de l'article L. 612-10 du même code est ainsi modifié :

1° A la première phrase, après le mot : « faite », sont insérés les mots : « , sauf pour l'activité mentionnée au 4° du même article L. 611-1, » ;

2° A la seconde phrase, après les mots : « et déposée », sont insérés les mots : « , sauf pour l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1, ».

Article 11

Au premier alinéa de l'article L. 612-11 du même code, après le mot : « déposée », sont insérés les mots : « , sauf pour l'activité mentionnée au 4° du même article L. 611-1, ».

Article 12

La section 4 du chapitre VI du titre Ier du livre VI du même code, telle qu'elle résulte des articles 27 et 29 de la présente loi, est complétée par un article L. 616-6 ainsi rédigé :

« Art. L. 616-6.-La demande d'autorisation, d'agrément ou de carte professionnelle est déposée dans des conditions et selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat. »

- Titre III : MODALITÉS D'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES
 - Chapitre Ier : Champ d'action

Article 13

I. - Au titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 1er, il est inséré un chapitre II intitulé : « Modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires » et qui comprend les articles L. 5442-1 à L. 5442-12.

II. - Au début du même chapitre II, est insérée une section 1 ainsi rédigée :

« Section 1

« Champ d'action

« Art. L. 5442-1. - Sans préjudice de l'application d'accords internationaux, l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 est exercée au-delà de la mer territoriale des Etats, dans des zones fixées par arrêté du Premier ministre en raison des menaces encourues. Un comité réunissant notamment des représentants des armateurs, du ministre de la défense, du ministre chargé des transports et du ministre des affaires étrangères peut, de sa propre initiative, recommander au Premier ministre de redéfinir ces zones au regard de l'évolution des menaces

identifiées.

« Ce comité se réunit dans les quinze jours suivant la demande d'un de ses membres.

« Un décret fixe les types de navires non éligibles ainsi que les circonstances dérogatoires dans lesquelles ceux-ci peuvent embarquer des agents de protection. »

- Chapitre II : Nombre, tenue et armement des agents

Article 14

I.-Au chapitre II du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 13, est insérée une section 2 intitulée : « Nombre, tenue et armement des agents » et qui comprend les articles L. 5442-2 à L. 5442-6.

II.-Au début de la même section 2, il est inséré un article L. 5442-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-2.-Le nombre d'agents exerçant l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 embarqués à bord d'un navire protégé est fixé, conjointement et à l'issue d'une analyse de risque, par l'armateur et l'entreprise privée de protection des navires, en prenant en compte les moyens de défense passive équipant ledit navire. Ce nombre ne peut être inférieur à trois. »

Article 15

A la même section 2, il est inséré un article L. 5442-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-3. - Les agents portent, dans l'exercice de leurs fonctions, une tenue qui n'entraîne aucune confusion avec les tenues des forces de police, des forces armées, de l'administration des affaires maritimes ou de la douane françaises. Ils peuvent être armés dans l'exercice de ces fonctions et sont dotés d'équipements de protection balistique. »

Article 16

A la même section 2, il est inséré un article L. 5442-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-4. - Les agents peuvent employer la force pour assurer la protection des personnes et des biens dans le cadre défini au [titre II du livre Ier du code pénal](#). »

Article 17

A la même section 2, il est inséré un article L. 5442-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-5. - Les entreprises exerçant l'activité mentionnée à l'article L.

5441-1 sont autorisées, dans des conditions définies par un décret en Conseil d'Etat, à acquérir, détenir, transporter et mettre à disposition de leurs agents, pour les besoins de leurs activités, des armes et des munitions.

« Ces entreprises ne peuvent importer sur le territoire national ni armes, ni munitions acquises dans un Etat non membre de l'Union européenne. Elles ne peuvent revendre dans un Etat non membre de l'Union européenne ni armes, ni munitions acquises sur le territoire national. »

Article 18

A la même section 2, il est inséré un article L. 5442-6 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-6. - Les conditions dans lesquelles les armes sont embarquées, stockées et remises aux agents à bord des navires protégés, ainsi que les catégories d'armes autorisées, sont définies par décret en Conseil d'Etat.

« A bord du navire protégé, seuls les agents des entreprises privées de protection sont autorisés à manipuler les armes et les munitions mentionnées à l'article L. 5442-5. Le nombre d'armes autorisé est fixé par décret. »

- Chapitre III : Droits et obligations

Article 19

I.-Le chapitre II du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports, tel qu'il résulte de l'article 13, est complété par une section 3 intitulée : « Droits et obligations » et qui comprend les articles L. 5442-7 à L. 5442-12.

II.-Au début de la même section 3, il est inséré un article L. 5442-7 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-7.-L'armateur, au sens des articles L. 5411-1 et L. 5411-2, ayant recours aux services d'une entreprise privée de protection des navires demande communication des références de l'autorisation d'exercice de l'entreprise, de la carte professionnelle de chacun des agents participant à l'exécution de la prestation, de l'assurance prévue à l'article L. 612-5 du code de la sécurité intérieure ainsi que des marques, modèles et numéros de série des armes embarquées. Ces informations font l'objet d'une annexe au contrat établi entre l'armateur et l'entreprise, le cas échéant mise à jour avant l'embarquement. Cette annexe identifie notamment l'agent investi de la fonction de chef des agents présents à bord du navire, lequel est capable de communiquer avec le capitaine dans la langue de travail à bord définie à l'article L. 5513-1 du présent code.

« L'armateur vérifie la validité des cartes professionnelles soixante-douze heures au plus tôt avant l'embarquement des agents et transmet cette information au capitaine.

« L'armateur informe les autorités de l'Etat du recours à ces services, dans des conditions définies par décret. »

Article 20

A la même section 3, il est inséré un article L. 5442-8 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-8. - Le capitaine du navire protégé dispose d'une copie de l'annexe mentionnée à l'article L. 5442-7.

« Il procède à la vérification de l'identité des agents qui embarquent et de la conformité des numéros de série des armes embarquées avec ceux portés sur ladite annexe.

« Il informe les autorités de l'Etat de l'embarquement et du débarquement des agents, dans des conditions définies par décret. »

Article 21

A la même section 3, il est inséré un article L. 5442-9 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-9. - Les agents présents à bord du navire sont placés sous l'autorité du capitaine en application de l'article L. 5531-1.

« Ils ne peuvent exercer aucune prestation sans rapport avec la protection des personnes ou des biens ou avec les conséquences directes qui en découlent. »

Article 22

A la même section 3, il est inséré un article L. 5442-10 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-10. - Les entreprises privées de protection des navires tiennent un registre de leur activité, selon des modalités définies par voie réglementaire. Ce registre est transmis, sur demande, aux agents de contrôle mentionnés aux articles L. 611-2 et L. 634-3 du code de la sécurité intérieure.

« Le chef des agents présents à bord du navire tient un registre de leur activité, selon des modalités définies par voie réglementaire. »

Article 23

A la même section 3, il est inséré un article L. 5442-11 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-11. - Le capitaine du navire protégé retranscrit dans le livre de bord tout événement impliquant les agents de l'entreprise privée de protection des navires ou relatif à leurs armes et munitions. En particulier, il mentionne les embarquements et débarquements, les stockages et déstockages des armes et munitions ainsi que, le cas échéant, les circonstances et les conséquences de leur utilisation.

« Le capitaine rédige un rapport de mer pour tout incident à bord impliquant un agent de l'équipe de protection. Il le transmet au Conseil national des activités privées de sécurité. »

Article 24

A la même section 3, il est inséré un article L. 5442-12 ainsi rédigé :

« Art. L. 5442-12. - En cas d'incident ayant entraîné l'usage de la force, le capitaine du navire protégé rédige un rapport de mer, qu'il transmet dans les meilleurs délais au représentant de l'Etat en mer compétent.

« Le chef des agents présents à bord rédige un rapport à destination du capitaine du navire protégé, qui l'annexe au rapport de mer mentionné au premier alinéa. Son contenu est précisé par décret.

« Tout individu demeuré ou recueilli à bord après avoir représenté une menace extérieure à l'encontre du navire, au sens de l'article L. 5441-1, fait l'objet d'une consignation, dans les conditions prévues à l'article L. 5531-19. Le capitaine informe sans délai la représentation française du pays de la prochaine escale du navire. »

Article 25

Au chapitre VI du titre Ier du livre VI du code de la sécurité intérieure, tel qu'il résulte de l'article 3 de la présente loi, est insérée une section 3 intitulée : « Modalités d'exercice spécifiques » et qui comprend un article L. 616-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 616-3.-Les modalités d'exercice spécifiques aux activités de protection des navires sont définies au chapitre II du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports. »

- Titre IV : CONTRÔLE ADMINISTRATIF DE L'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES ET CONSTATATION DES INFRACTIONS EN MER
 - Chapitre Ier : Contrôle administratif sur le territoire national

Article 26

L'article L. 611-2 du code de la sécurité intérieure, tel qu'il résulte de l'article 3 de la présente loi, est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, les mots : « de l'autorité administrative » sont remplacés par les mots : « du Conseil national des activités privées de sécurité ainsi que du représentant de l'Etat dans le département ou, à Paris, du préfet de police » ;

2° Après le deuxième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Dans l'exercice du contrôle des sociétés exerçant l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1 du présent code, ils peuvent également obtenir communication des registres prévus à l'article L. 5442-10 du code des transports. » ;

3° Le dernier alinéa est ainsi rédigé :

« Un compte rendu de visite est établi, dont copie est remise immédiatement au responsable de l'entreprise et est adressé aux autorités mentionnées au premier alinéa. »

- Chapitre II : Contrôle administratif à bord des navires

Article 27

Au chapitre VI du titre Ier du livre VI du code de la sécurité intérieure, tel qu'il résulte de l'article 3 de la présente loi, est insérée une section 4 ainsi rédigée :

« Section 4

« Contrôle à bord des navires

« Art. L. 616-4.-I.-Outre les agents mentionnés à l'article L. 611-2, les administrateurs et officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les commandants, commandants en second ou officiers de bâtiments de l'Etat et les commandants des aéronefs de l'Etat affectés à la surveillance maritime, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer et les agents des douanes assurent, à bord des navires battant pavillon français et pour le compte de l'autorité administrative, le contrôle des personnes exerçant l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1.

« II.-Lorsque l'accès à bord s'est trouvé matériellement impossible ou que des investigations approfondies qui ne peuvent être effectuées doivent être diligentées à bord, les commandants des bâtiments de l'Etat peuvent ordonner le déroutement du navire vers une position ou un port appropriés.

« Les contrôles s'effectuent à toute heure.

« III.-Les agents mentionnés au I du présent article peuvent vérifier les cartes professionnelles des agents exerçant l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1 présents à bord ainsi que les documents d'identité de toute autre personne. Ils peuvent obtenir communication de tous documents de bord, notamment ceux relatifs à l'activité mentionnée au même 4°.

« IV.-Ils peuvent procéder à la visite des ponts et locaux des différentes zones du navire, notamment des lieux de stockage des armes et munitions.

« V.-Lorsque les locaux sont affectés à un usage privé ou d'habitation et que le navire est en mer ou depuis moins de soixante-douze heures dans un port, dans une rade ou à quai, les visites sont effectuées en présence de l'occupant des lieux ou, à défaut, du capitaine ou de son représentant.

« VI.-Lorsque la visite des locaux mentionnés au V intervient alors que le navire est dans un port, dans une rade ou à quai depuis soixante-douze heures au moins, elle ne peut être effectuée, en cas de refus de l'occupant des lieux, qu'après autorisation du juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel se trouve le navire.

« L'ordonnance ayant autorisé la visite est exécutoire au seul vu de la minute. La procédure est sans représentation obligatoire. La visite s'effectue sous l'autorité et le contrôle du juge qui l'a autorisée. Celui-ci peut se rendre dans les locaux durant l'intervention. A tout moment, il peut décider de l'arrêt ou de la suspension de la visite.

« L'ordonnance est notifiée verbalement et sur place au moment de la visite à l'occupant des lieux ou, en son absence, au capitaine ou à son représentant.

« L'ordonnance peut faire l'objet d'un appel devant le premier président de la cour d'appel.

« VII.-Un procès-verbal de visite du navire est établi et contresigné par le capitaine ou son représentant, à qui une copie est immédiatement remise, ainsi que, le cas échéant, à l'occupant des locaux affectés à un usage privé ou d'habitation, avec mention des voies et délais de recours. Il est adressé au représentant de l'Etat en mer et au directeur du Conseil national des activités privées de sécurité.

« VIII.-L'occupant des locaux mentionnés aux V et VI peut contester la régularité de leur visite devant le premier président de la cour d'appel selon les règles de la procédure sans représentation.

« IX.-Ce recours doit être formé par déclaration remise ou adressée, par pli recommandé, au greffe de la cour dans un délai de quinze jours. Ce délai court à compter de la remise ou de la réception du procès-verbal. Ce recours n'est pas suspensif.

« L'ordonnance du premier président de la cour d'appel est susceptible d'un pourvoi en cassation selon les règles de la procédure sans représentation. Le délai du pourvoi en cassation est de quinze jours.

« Le [code de procédure civile](#) s'applique sous réserve des dispositions prévues au présent article. »

Article 28

I.-Le code des douanes est ainsi modifié :

1° L'article 62 est ainsi rédigé :

« Art. 62.-I.-Pour l'application du présent code et en vue de la recherche de la fraude, les agents des douanes peuvent, à toute heure, accéder à bord et visiter tout navire se trouvant dans la zone maritime du rayon des douanes, ou dans la zone définie à l'article 44 bis dans les conditions prévues à ce même article, ou circulant sur les voies navigables.

« II.-Lorsque l'accès à bord s'est trouvé matériellement impossible ou que des investigations approfondies qui ne peuvent être effectuées doivent être diligentées à bord, les agents des douanes exerçant les fonctions de capitaine à la mer peuvent ordonner le déroutement du navire vers une position ou un port appropriés.

« III.-Chaque visite se déroule en présence du capitaine du navire ou de son représentant.

« Lorsque la visite concerne des locaux affectés à un usage privé ou d'habitation, la visite est effectuée en présence de l'occupant des lieux. En l'absence de l'occupant des lieux, les agents des douanes ne peuvent procéder à celle-ci qu'en présence du capitaine du navire ou de son représentant.

« IV.-Chaque visite fait l'objet d'un procès-verbal relatant le déroulement des opérations de contrôle, dont une copie est immédiatement remise au capitaine du navire ou à son représentant et à l'occupant des locaux affectés à un usage privé ou d'habitation visités.

« V.-L'occupant des locaux à usage privé ou d'habitation visités dispose d'un recours contre le déroulement des opérations de visite devant le premier président de la cour d'appel du lieu de la direction des douanes dont dépend le service chargé de la procédure.

« Le procès-verbal rédigé à l'issue des opérations de visite mentionne le délai et

la voie de recours. Les parties ne sont pas tenues de constituer avocat.

« VI.-Ce recours doit être exclusivement formé par déclaration remise ou adressée, par pli recommandé, au greffe de la cour dans un délai de quinze jours. Ce délai court à compter de la remise ou de la réception du procès-verbal. Ce recours n'est pas suspensif.

« VII.-L'ordonnance du premier président de la cour d'appel est susceptible d'un pourvoi en cassation selon les règles de la procédure sans représentation. Le délai du pourvoi en cassation est de quinze jours.

« VIII.-Le [code de procédure civile](#) s'applique sous réserve des dispositions prévues au présent article. » ;

2° L'article 63 est ainsi rédigé :

« Art. 63.-I.-Pour l'application du présent code et en vue de la recherche de la fraude, les agents des douanes peuvent accéder à bord et visiter tout navire qui se trouve dans un port, dans une rade ou à quai.

« II.-Lorsque la visite concerne des navires qui se trouvent dans un port, dans une rade ou à quai depuis moins de soixante-douze heures, elle se déroule selon les conditions prévues à l'article 62.

« III.-A.-Lorsque la visite concerne des navires qui se trouvent dans un port, dans une rade ou à quai depuis soixante-douze heures au moins, elle se déroule en présence du capitaine du navire ou de son représentant.

« B.-Lorsque la visite concerne des locaux affectés à un usage privé ou d'habitation, elle ne peut être effectuée, en cas de refus de l'occupant des lieux, qu'après autorisation du juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance du lieu de la direction des douanes dont dépend le service chargé de la procédure.

« La visite s'effectue sous le contrôle du juge qui l'a autorisée. Lorsqu'elle a lieu en dehors du ressort de son tribunal de grande instance, il délivre une commission rogatoire, pour exercer ce contrôle, au juge des libertés et de la détention du tribunal de grande instance dans le ressort duquel s'effectue la visite.

« Le juge peut se rendre dans les locaux pendant l'intervention.

« A tout moment, il peut décider la suspension ou l'arrêt de la visite.

« L'ordonnance est exécutoire au seul vu de la minute.

« L'ordonnance est notifiée verbalement et sur place au moment de la visite à l'occupant des lieux ou, en son absence, au capitaine du navire ou à son représentant, qui en reçoit copie intégrale contre récépissé ou émargement au procès-verbal prévu au V.

« Le délai et la voie de recours sont mentionnés dans l'ordonnance.

« L'ordonnance peut faire l'objet d'un appel devant le premier président de la cour d'appel. Les parties ne sont pas tenues de constituer avocat.

« IV.-Chaque visite fait l'objet d'un procès-verbal relatant le déroulement des opérations de contrôle, dont une copie est immédiatement remise au capitaine du navire, à son représentant et à l'occupant des locaux affectés à un usage privé ou d'habitation visités. Une copie du procès-verbal est transmise au juge des libertés et de la détention dans les trois jours suivant son établissement.

« V.-L'occupant des locaux à usage privé ou d'habitation visités dispose d'un recours contre le déroulement des opérations de visite devant le premier président de la cour d'appel du lieu de la direction des douanes dont dépend le service chargé de la procédure.

« Le procès-verbal rédigé à l'issue des opérations de visite mentionne le délai et la voie de recours prévus au VI. Les parties ne sont pas tenues de constituer avocat.

« VI.-Les recours contre l'ordonnance du juge des libertés et de la détention prévue au III et contre le déroulement des opérations de visite prévu au V doivent être exclusivement formés par déclaration remise ou adressée, par pli recommandé, au greffe de la cour dans un délai de quinze jours. Ce délai court à compter de la remise ou de la réception du procès-verbal. Ces recours ne sont pas suspensifs.

« VII.-L'ordonnance du premier président de la cour d'appel est susceptible d'un pourvoi en cassation selon les règles de la procédure sans représentation. Le délai du pourvoi en cassation est de quinze jours.

« VIII.-Le [code de procédure civile](#) s'applique sous réserve des dispositions prévues au présent article. » ;

3° Au 1 de l'article 413 bis, les références : « des articles 53-1,61-1, » sont remplacées par les mots : « du a du 1 de l'article 53 et des articles » ;

4° Le C du paragraphe 3 de la section 1 du chapitre VI du titre XII est complété par un article 416 bis ainsi rédigé :

« Art. 416 bis.-Est passible d'un emprisonnement d'un an et d'une amende de 15 000 € le fait de s'opposer à l'exercice des fonctions dont sont chargés les agents des douanes ou de refuser de se soumettre à leurs injonctions conformément au b du 1 de l'article 53 et au 1 de l'article 61 du présent code. »

II.-Au B du I de l'article 52 de la loi n° 93-1 du 4 janvier 1993 portant dispositions diverses relatives aux départements d'outre-mer, aux territoires d'outre-mer et aux collectivités territoriales de Mayotte et de Saint-Pierre-et-Miquelon, les mots : « et dans la zone définie à l'article 44 bis, dans les conditions prévues à cet » sont remplacés par les mots : «, ou dans la zone définie à l'article 44 bis dans les conditions prévues à ce même ».

- Chapitre III : Constatation des infractions à bord des navires

Article 29

La section 4 du chapitre VI du titre Ier du livre VI du code de la sécurité intérieure, telle qu'elle résulte de l'article 27 de la présente loi, est complétée par un article L. 616-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 616.-Outre les officiers et agents de police judiciaire agissant conformément au [code de procédure pénale](#), les agents des douanes, les commandants et commandants en second des navires de l'Etat, les commandants des aéronefs de l'Etat affectés à la surveillance maritime ainsi que, lorsqu'ils sont spécialement habilités dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, les administrateurs et officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les officiers de la marine nationale, les commissaires des armées embarqués à bord des bâtiments de la marine nationale et les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer peuvent constater, à bord des navires, les infractions au présent titre et aux

dispositions réglementaires prises pour son application.

« Le procureur de la République compétent est informé par tout moyen des infractions constatées. Les procès-verbaux de constatation, qui font foi jusqu'à preuve du contraire, lui sont transmis par tout moyen dans les plus brefs délais. Copie en est remise à la personne intéressée.

« Sauf extrême urgence, il ne peut être procédé qu'avec l'autorisation du procureur de la République à des perquisitions et à la saisie des armes, munitions ainsi que des objets ou documents qui paraissent provenir de la commission d'une infraction au présent titre et aux dispositions réglementaires prises pour son application, ou qui paraissent destinés à la commettre. Cette autorisation est transmise par tout moyen.

« Les armes, munitions, objets ou documents saisis sont placés immédiatement sous scellés.

« Pour la poursuite, l'instruction et le jugement de ces infractions, sans préjudice des articles [43,52,382,706-42](#) et [706-75](#) du code de procédure pénale, sont compétents le procureur de la République, le juge d'instruction et la juridiction de jugement du lieu dans lequel le navire à bord duquel une infraction est constatée est immatriculé ou du lieu de résidence administrative de l'agent qui a constaté cette infraction. »

- Titre V : SANCTIONS DISCIPLINAIRES ET PÉNALES

Article 30

I.-La section 2 du chapitre VII du titre Ier du livre VI du code de la sécurité intérieure est complétée par une sous-section 3 ainsi rédigée :

« Sous-section 3

« Activités de protection des navires

« Art. L. 617-12-1.-Est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende :

« 1° Le fait, pour un armateur, d'avoir recours à une entreprise privée de protection des navires n'étant pas titulaire de l'autorisation d'exercice prévue à l'article L. 612-9 ;

« 2° Le fait d'exercer l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1 en violation des obligations assignées à l'article L. 616-1 ;

« 3° Le fait, pour l'entreprise contractant avec l'armateur, de sous-traiter l'exercice de l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1 ou, pour l'armateur, d'avoir recours à plusieurs entreprises pour une même prestation ;

« 4° Le fait de recourir à une entreprise privée de protection des navires sans respecter les zones où ce recours est autorisé ou le type de navire éligible, définis par les dispositions réglementaires prises en application de l'article L. 5442-1 du code des transports ;

« 5° Le fait d'acquérir, détenir, transporter et mettre à disposition des armes et munitions sans respecter les dispositions réglementaires prises en application du premier alinéa de l'article L. 5442-5 du même code ;

« 6° Le fait d'importer sur le territoire national des armes et des munitions acquises dans un Etat non membre de l'Union européenne en méconnaissance du second

alinéa du même article L. 5442-5 ;

« 7° Le fait de revendre dans un Etat non membre de l'Union européenne des armes et des munitions acquises sur le territoire national en méconnaissance du même second alinéa ;

« 8° Le fait d'exercer l'activité définie au 4° de l'article L. 611-1 du présent code depuis tout autre navire que celui que cette activité a pour but de protéger ;

« 9° Le fait de mettre à disposition ou d'avoir recours à un nombre d'agents inférieur à celui prévu à l'article L. 5442-2 du code des transports. »

II.-L'article L. 617-1 du même code est ainsi modifié :

1° Au 1°, la référence : « 3° » est remplacée par la référence : « 4° » ;

2° Après le 3°, il est inséré un 3° bis ainsi rédigé :

« 3° bis Le fait d'exercer l'activité mentionnée au 4° du même article L. 611-1 et d'avoir, en outre, une activité autre que le conseil et la formation en matière de sûreté maritime ; ».

Article 31

I.-L'article L. 617-14 du même code est ainsi modifié :

1° La référence : « L. 616-1 » est remplacée par la référence : « L. 611-2 » ;

2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Est puni de la même peine le fait de mettre obstacle à l'accomplissement des contrôles prévus aux articles L. 611-2, L. 616-4 ou L. 634-1 à L. 634-3, lorsqu'ils sont relatifs à l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1. »

II.-Au 7° de l'article L. 642-1, au 10° de l'article L. 645-1, au 11° de l'article L. 646-1 et au 10° de l'article L. 647-1 du même code, la référence : « L. 616-1 » est remplacée par la référence : « L. 611-2 ».

Article 32

La sous-section 3 de la section 2 du chapitre VII du titre Ier du livre VI du même code, telle qu'elle résulte de l'article 30 de la présente loi, est complétée par un article L. 617-12-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 617-12-2. - Est puni de 3 750 € d'amende :

« 1° Le fait d'exercer ou de faire exercer à bord du navire protégé l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1 dans une tenue entraînant la confusion avec les tenues des forces de police, des forces armées ou de la douane françaises ;

« 2° Le fait de ne pas tenir les registres prévus à l'article L. 5442-10 du code des transports ;

« 3° Le fait, pour un armateur de navire battant pavillon français ayant recours aux services d'une entreprise privée de protection des navires, de ne pas en informer les autorités de l'Etat compétentes, en méconnaissance du dernier alinéa de l'article L. 5442-7 du même code ;

« 4° Le fait, pour un capitaine de navire battant pavillon français embarquant ou débarquant des agents de protection, de ne pas en informer les autorités de l'Etat en violation de l'article L. 5442-8 dudit code. »

- Titre VI : OUTRE-MER

Article 33

Le livre VIII de la première partie du code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 1802-6 est complété par un 7° ainsi rédigé :

« 7° Les montants exprimés en euros sont applicables en Nouvelle-Calédonie sous réserve de leur contre-valeur en monnaie locale. » ;

2° L'article L. 1802-7 est complété par un 7° ainsi rédigé :

« 7° Les montants exprimés en euros sont applicables en Polynésie française sous réserve de leur contre-valeur en monnaie locale. » ;

3° L'article L. 1802-8 est complété un 7° ainsi rédigé :

« 7° Les montants exprimés en euros sont applicables dans les îles Wallis et Futuna sous réserve de leur contre-valeur en monnaie locale. »

Article 34

I.-Le livre VII de la première partie du même code est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa de l'article L. 5763-1 est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :

« Les articles L. 5332-1 à L. 5332-7, L. 5336-1, L. 5336-8, L. 5336-10 et L. 5341-11 à L. 5342-6 sont applicables en Nouvelle-Calédonie.

« Pour l'application de l'article L. 5336-8, les mots : “ mentionnés à l'article L. 5336-3 ” sont supprimés. » ;

2° Au chapitre III du titre VII, il est inséré un article L. 5773-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 5773-1.-Les articles L. 5332-1 à L. 5332-7, L. 5336-1, L. 5336-8 et L. 5336-10 sont applicables en Polynésie française.

« Pour l'application de l'article L. 5336-8, les mots : “ mentionnés à l'article L. 5336-3 ” sont supprimés. » ;

3° Au début de l'article L. 5783-1, sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :

« Les articles L. 5332-1 à L. 5332-7, L. 5336-1, L. 5336-8 et L. 5336-10 sont applicables à Wallis-et-Futuna.

« Pour l'application de l'article L. 5336-8, les mots : “ mentionnés à l'article L. 5336-3 ” sont supprimés. »

II.-Le VII de l'article 71 de la loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne est abrogé.

Article 35

L'article L. 5774-1 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 5774-1.-Le chapitre IV du titre III et le titre IV du livre IV sont applicables en Polynésie française. »

Article 36

I. - Le chapitre III du titre IV du livre VI du code de la sécurité intérieure est complété par un article L. 643-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 643-2. - Le présent livre est applicable à Saint-Barthélemy sous réserve des adaptations suivantes :

« 1° Au 2° de l'article L. 612-1 et à la fin du 4° de l'article L. 612-7, les mots : “ou un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen” sont supprimés ;

« 2° A la fin du 1° du même article L. 612-7, les mots : “ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen” sont supprimés ;

« 3° A la dernière phrase du second alinéa de l'article L. 612-11, les mots : “ou l'Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen” sont supprimés ;

« 4° Aux premier et second alinéas de l'article L. 612-24, les mots : “ou de l'Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen” sont supprimés. »

II. - L'article L. 644-1 du même code est complété par des 3° à 6° ainsi rédigés :

« 3° Au 2° de l'article L. 612-1 et à la fin du 4° de l'article L. 612-7, les mots : “ou un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen” sont supprimés ;

« 4° A la fin du 1° du même article L. 612-7, les mots : “ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen” sont supprimés ;

« 5° A la dernière phrase du second alinéa de l'article L. 612-11, les mots : “ou l'Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen” sont supprimés ;

« 6° Aux premier et second alinéas de l'article L. 612-24, les mots : “ou de l'Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen” sont supprimés. »

III. - Au chapitre VIII du titre IV du livre VI du même code, il est inséré un article L. 648-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 648-1. - Le titre Ier et le titre III du présent livre sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises en tant qu'ils concernent les activités mentionnées au 4° de l'article L. 611-1 et sous réserve des adaptations suivantes :

« 1° Au 2° de l'article L. 612-1 et à la fin du 4° de l'article L. 612-7, les mots : “ou un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen” sont supprimés ;

« 2° A la fin du 1° du même article L. 612-7, les mots : “ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen” sont supprimés ;

« 3° A la dernière phrase du second alinéa de l'article L. 612-11, les mots : “ou l'Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen” sont supprimés ;

« 4° Aux premier et second alinéas de l'article L. 612-24, les mots : “ou de l'Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen” sont supprimés. »

Article 37

La présente loi est applicable en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, aux îles Wallis et Futuna et aux Terres australes et antarctiques françaises.

Table des matières

Introduction	1
Partie 1 : D'un mercenariat sans foi ni loi à une privatisation encadrée de la sécurité	16
Titre 1 : Une lente et difficile évolution vers les sociétés militaires privés	16
Chapitre 1 : Illustrations emblématiques des failles et échecs des premières générations de mercenaires	16
Section 1 : Le premier mercenariat contractuel, les <i>Condottieri</i>	17
Section 2 : La génération du chaos, les « Affreux »	18
Chapitre 2 : Réussites et nouveaux contours du mercenariat	21
Section 1 : « Les entrepreneurs »	22
Section 2 : La génération des sociétés militaires purement « privées »	25
Titre 2 : Approche et encadrement juridiques du mercenariat	26
Chapitre 1 : Le mercenariat – Droit international	27
Chapitre 2 : Le mercenariat – Droit comparé	32
Section 1 : Une interdiction « aménagée »	32
Section 2 : La répression française	35
Partie 2 : Les équipes de protection embarquées, symboles de l'ère de la privatisation de la sécurité maritime	39
Titre 1 : Enjeux du recours aux EPE et prises de position	39
Chapitre 1 : La protection des navires par des gardes armés	39
Section 1 : L'apparition	40
Section 2 : Les formes de protection fournie	43
Chapitre 2 : Les efforts internationaux pour un encadrement normatif des EPE	45
Section 1 : Le régime international préexistant	45
Section 2 : Les nouveaux régimes	48
Titre 2 : La loi française – Enjeux, contraintes et limites	51
Chapitre 1 : La loi relative aux activités privées de protection des navires	52
Section 1 : Contexte et procédure	52
Section 2 : Présentation de la loi	55
Chapitre 2 : Contraintes juridiques et opérationnelles dans l'utilisation des gardes armés privés	59
Conclusion	66

Résumé – La volonté des pays d’exterminer la piraterie ou à tout le moins de lutter contre ses dangers et de réduire le nombre des attaques de navires, s’est caractérisée par l’utilisation de moyens divers, le plus récent étant la réanimation de l’ancienne pratique du mercenariat qui a été transformée afin de protéger les navires de commerce. L’ultime solution, à double tranchant du recours à des gardes armés de protection privés, doit être encadrée juridiquement et opérationnellement afin de que le monde maritime garde l’espoir qu’un jour, le fléau de la piraterie ne soit plus qu’un lointain souvenir.

Mots-clés – *mercenariat, gardes armés de protection des navires, piraterie, sociétés militaires privées, loi n° 2014-742, putsch, GUARDCON.*

Summary – The willingness of the countries to fight and exterminate piracy toward lowering the number of attacks on commercial vessels, is characterized by using several means, the most recent one, and probably the most efficient, is the resuscitation of the old mercenary activities and train this “wars dogs” to serve in the Maritime’s protection field. This ultimate solution to embark armed protection’s guards on board the vessel must be framed legally and operationally to give a light of hope to the maritime world that one day the piracy will cease to exist.

Keywords – *mercenary, private armed guards, piracy, private military companies, French law on vessel’s private protection, putsch, GUARDCON.*