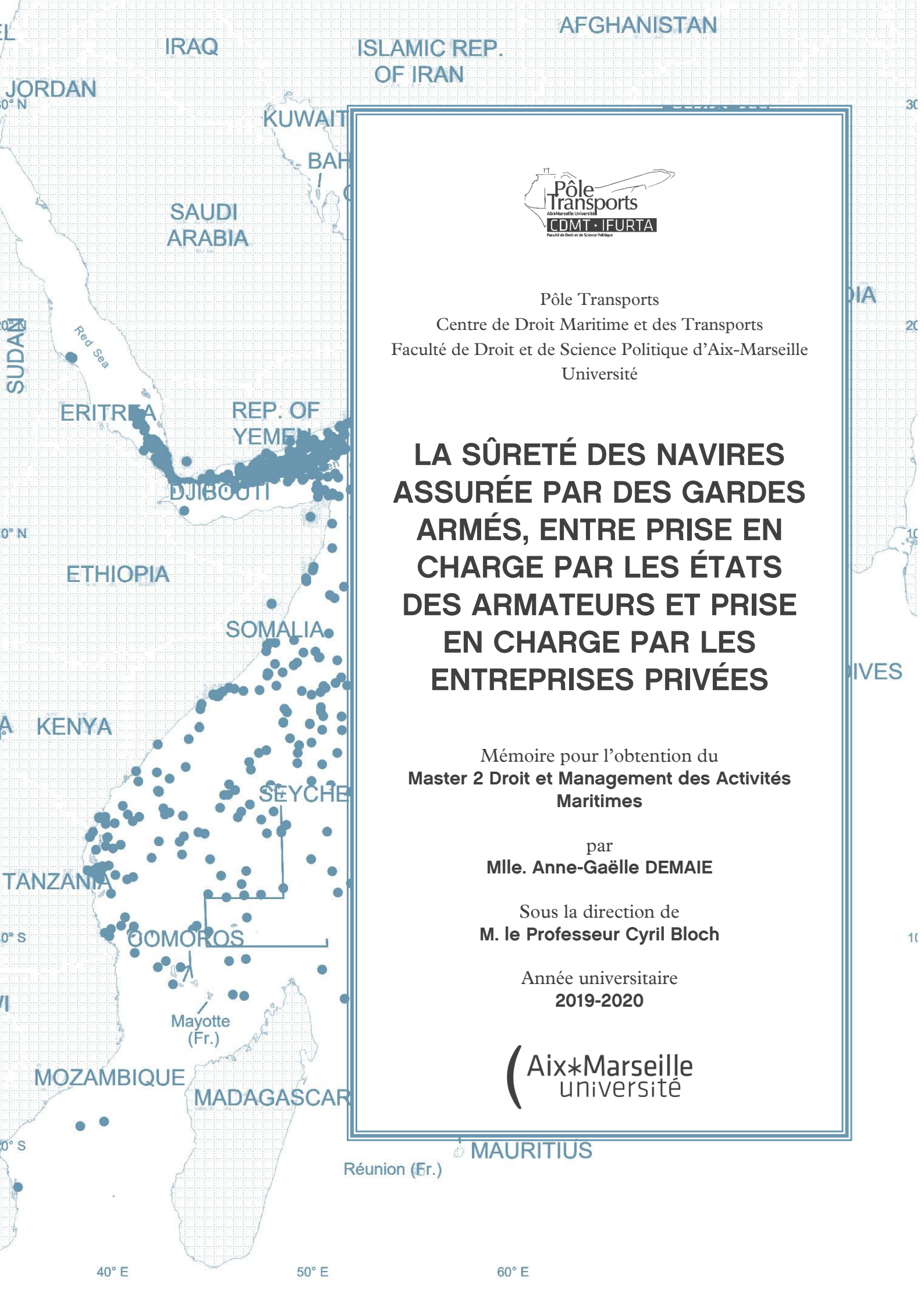




Pôle Transports
Centre de Droit Maritime et des Transports
Faculté de Droit et de Science Politique d'Aix-Marseille
Université

LA SÛRETÉ DES NAVIRES ASSURÉE PAR DES GARDES ARMÉS, ENTRE PRISE EN CHARGE PAR LES ÉTATS DES ARMATEURS ET PRISE EN CHARGE PAR LES ENTREPRISES PRIVÉES

Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Droit et Management des Activités
Maritimes

par
Mlle. Anne-Gaëlle DEMAIE

Sous la direction de
M. le Professeur Cyril Bloch

Année universitaire
2019-2020

(Aix*Marseille
université

Réunion (Fr.) MAURITIUS

REMERCIEMENTS

Je tiens en premier lieu à exprimer ma gratitude à Monsieur le Professeur Cyril Bloch pour ses enseignements qui m'ont permis de découvrir le droit maritime, de m'avoir donné l'occasion de poursuivre l'étude de ce domaine, ainsi que pour sa disponibilité lors de l'élaboration de ce mémoire.

Je tiens à remercier l'ensemble de l'équipe pédagogique et administrative du Pôle Transports, qui m'a permis d'étudier, malgré les circonstances de l'année 2020, des matières passionnantes tout en m'apportant le meilleur cadre d'étude qu'un élève puisse espérer.

Je tiens en particulier à remercier Maître Christophe Thelcide pour la qualité de ses enseignements et de sa pédagogie ainsi que pour la confiance qu'il a pu m'accorder dans mon travail.

Je tiens à remercier ma tutrice d'alternance, Madame Elçin Yildirim, de m'avoir aidée à choisir un sujet à l'intérêt certain qui me plaisait et de m'avoir permis de réaliser ce dernier dans les meilleures conditions.

Je tiens ensuite à remercier mes amis, non-juristes ou non-maritimistes, qui me poussent tous les jours à sortir de ma zone de confort tout en restant le port sûr où je pourrai toujours revenir.

Je tiens à remercier mes amies maritimistes, sans qui l'écriture de ce mémoire aurait été une activité bien trop solitaire, et qui ont constitué tout au long de l'année la meilleure équipe avec qui travailler, rire et boire du café.

Je tiens finalement à remercier ma famille, qui m'a toujours soutenue inconditionnellement, et plus particulièrement à chacun : mon grand-père, pour m'avoir toujours poussée à dépasser mes limites dans le monde du droit et m'avoir toujours offert ses précieux conseils et analyses ; ma mère et ma tante, qui ont pu trouver de l'intérêt dans mon sujet et me soutenir aux moments les plus cruciaux ; et mon frère et mon cousin pour être l'esprit critique qu'il faut à chacun.

À Marseille, ville-trésor cachée, et à Bandit, premier des pirates.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	7
PARTIE 1. LA NÉCESSAIRE MOBILISATION DE LA FORCE DANS LA DÉFENSE CONTRE LA PIRATERIE	13
TITRE 1. LE MONOPOLE ÉTATIQUE LONGTEMPS PROTÉGÉ DE L'USAGE DE LA FORCE SUR LE TERRAIN MARITIME	15
<i>Chapitre 1. Le besoin des interventions étatiques à l'appui des flottes de commerce</i>	16
<i>Chapitre 2. Étude de cas : les « Nucleo Militare di Protezione » italiens versus modèle français & néerlandais</i>	34
TITRE 2. L'AUTORISATION ÉTATIQUE D'UNE ACTION PRIVÉE LIMITÉE UTILISATRICE DE LA FORCE POUR LA SÛRETÉ DES NAVIRES	46
<i>Chapitre 1. La force, prérogative de puissance publique « déléguée » de l'état aux acteurs agréés</i>	46
<i>Chapitre 2. Le contrôle continu d'une activité mobile</i>	61
PARTIE II. L'ORGANISATION PRIVÉE DE L'USAGE DE LA FORCE AUX FINS DE DÉFENSE D'OPÉRATIONS COMMERCIALES	71
TITRE 1. L'ORGANISATION CONTRACTUELLE DE LA PRESTATION DE SÉCURITÉ	72
<i>Chapitre 1. Le contrat entre armateurs & Private Maritime Security Companies : dispositions impératives, modèle type BIMCO de la GUARDCON</i>	72
<i>Chapitre 2. Contrats annexes à la prestation de sécurité</i>	82
TITRE 2. LA MISE EN PRATIQUE DIRIGÉE D'UNE ACTIVITÉ COMPLEXE	88
<i>Chapitre 1. La rationalisation de la crise</i>	88
<i>Chapitre 2. L'émergence de règles de soft law pour réguler l'usage de la force contre la piraterie</i>	96
CONCLUSION	102

TABLE DES ABRÉVIATIONS ET SIGLES UTILISÉS

Liste des abréviations françaises

Acronyme	Signification
APN	Agent de protection des navires
APPN	Activité de protection privée des navires
CLAC	Commission locale d'agrément et de contrôle
CNAC	Commission nationale d'agrément et de contrôle
CNAPS	Conseil National des Activités Privées de Sécurité
Code IMDG	Code international pour les marchandises dangereuses en maritime
Code ISPS	Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
Convention SOLAS	Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
Code SI	Code de la sécurité intérieure
EPE	Équipe de protection embarquée
EPNAP	Équipes de Protection des Navires A Passagers
EPPN	Équipe de protection privée des navires OU Entreprise de protection privée des navires
EU NAVFOR	Force Navale de l'Union Européenne
OMI	Organisation Maritime Internationale
TIDM	Tribunal International de Droit de la Mer
ZEE	Zone Économique Exclusive
Convention de Montego Bay	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (...) Conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982

Liste des abréviations étrangères

Acronyme	Signification	Traduction
BIMCO	Baltic and International Maritime Council	Conseil Maritime Baltique et International
BMP	Best Maritime Pratiques	Meilleures Pratiques Maritimes
HRA	High Risks Area	Zone à haut risque
NMP	Nucleo Militare di Protezione	Unité Militaire de Protection
PCASP	Privately contracted armed security personnel	Personnel armé de sureté sous contrat privé
PMSC	Private Maritime Security Company	Société privée de sureté maritime
RUF	Rules on the Use of Force	Règles sur l'utilisation de la force
VDP	Vessel protection detachment	Détachement pour la protection des navires

Choix terminologiques

La terminologie concernant les gardes armés est diverse, du fait d'une approche par chaque pays de la problématique. Lors de ce mémoire, qui vise à l'étudier du point de vue de la France avec une comparaison des choix des pays étrangers, et des initiatives internationales, la question de quelle terminologie choisir pour traiter des moyens humains mobilisés et de la structure juridique des sociétés s'est posée : la terminologie française paraissait évidente, ce mémoire étant francophone. Cependant, il est apparu que cette terminologie souffrait de défauts, et était bien moins pertinente que la terminologie anglo-saxonne, sur deux points précis.

Premièrement, certaines équipes de protection sont militaires. En France, elles sont désignées sous le terme d'Équipe de Protection Embarquée (EPE)¹, tandis que la doctrine internationale préfère le terme anglophone de *Vessel Protection Detachment* (VPD)², c'est-à-dire détachement pour la protection des navires. C'est cette appellation que nous préférons dans cette étude, car le terme de détachement est intrinsèque aux personnels militaires et permet ainsi une caractérisation plus précise de la réalité dont relèvent ces équipes.

Secondement, la terminologie française désigne les sociétés privées avec des gardes armés visant à la protection des navires comme des entreprises privées de protection des navires, et désigne l'ensemble des gardes embarqués comme une équipe privée de protection des navires. Ces deux termes amènent aux mêmes abréviations - y compris dans la documentation étatique - ce qui n'est aucunement adéquat pour la clarté du propos. De ce fait, nous choisissons les termes anglais de Private Maritime Security Company, PMSC (Société privée de sûreté maritime) et de Privately Contracted Armed Security Personnel, PCASP (Personnel armé de sûreté sous contrat privé) pour aborder ces réalités. Ce sont d'ailleurs les termes employés par la norme ISO 28007-1:2015.

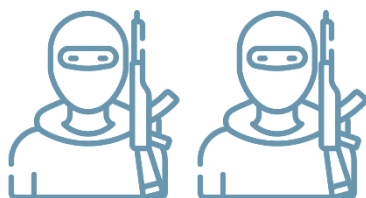


Entreprise privée de
protection des navires
**Private Maritime Security
Company**

État par Ministère de
la Défense & Marine
Nationale

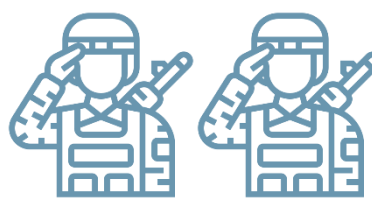


Équipe de protection privée des navires
**Privately contracted armed security
personnel**



Agents de Protection des Navires
**Privately contracted armed security
personnel**

Équipe de protection embarquée
Vessel protection detachment
Nucleo Militare di Protezione



Militaires / Agents

¹ PAVENETIERE Jean-Paul, « Le recours à des équipes de protection embarquées (EPE) : Le cas “Enrica Lexie” », Gazette de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, 2013.

² FARNELLI Gian Maria, « Vessel Protection Detachments and Maritime Security: An Evaluation of Four Years of Italian Practice », Maritime Safety and Security Law Journal, 2015.

INTRODUCTION

**« Aucun prince n'est en sureté
s'il n'a des forces qui lui soient
propres : se trouvant sans
défense contre l'adversité, son
sort dépend en entier de la
fortune. »³**

1. Par cette citation, Machiavel souligne le fait que face à l'adversité, la dépendance aux ressources extérieures n'est pas une solution adéquate du fait du risque de l'imprévu. En effet, en n'étant pas intégrée à la structure à défendre, les acteurs de cette dernière ne disposent sur les ressources d'aucun pouvoir de mobilisation certain. Dans le domaine de la sûreté maritime, cette perspective peut amener à réflexion.

2. En effet, la sureté maritime vise à anticiper et prendre les mesures pour lutter contre les éventuelles menaces du monde maritime caractérisées par une intention malveillante. Sur le plan international, c'est l'Organisation Maritime Internationale (OMI) qui a pour rôle de définir la politique menée en ce domaine. Ce rôle s'est notamment concrétisé par l'élaboration de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) qui comporte en son chapitre XI-2 le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS). Ce sont ces deux structures, fondement des activités maritimes, qui sont en effet exposées dans le monde maritime au risque d'une intention malveillante⁴.

3. Or, les installations portuaires au regard de notre perspective diffèrent grandement des navires, sans qu'aucun doute ne soit possible : quand l'une des structures est immobile et ancrée dans un territoire qui l'accueille, et représente une interface entre mer et terre, l'autre, le navire, est pionnière au milieu des eaux, dans un milieu hostile & innaturel pour son équipage, et dans un espace si vaste que l'isolement est majoritairement la norme. Les progrès de la technologie ont permis de réduire ce dernier du point de vue de la communication, de l'information et de

³ MACHIAVEL et BEC Christian, *Le Prince* [en ligne], Classiques Garnier, 2015.

⁴ « Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) », sur *Organisation Maritime Mondiale* [en ligne], [consulté le 26 août 2020].

l'alerte, d'une manière institutionnalisée notamment en obligeant les navires à disposer de systèmes les identifiant. Cependant, d'un point de vue matériel, rien n'est plus sûr : un navire est une unité mobile. Cette unité, pour les navires de commerce, inclut la nécessité d'une structure autosuffisante et indépendante sur un trajet où les soutes ne pourront être renouvelées souvent.

4. De ce fait, le navire doit disposer de moyens qui lui sont propres : cela est vrai pour les soutes, mais aussi pour tous les besoins dont la micro-société que représente le navire, son équipage et sa cargaison peuvent avoir besoin. C'est ainsi qu'il faut embarquer la nourriture et la boisson en quantités suffisantes pour tout un équipage, que ce dernier dispose des connaissances maritimes et mécaniques pour naviguer et entretenir le navire, d'un bagage médical élémentaire si nécessaire, que si la cargaison est spécifique, il y ait les techniciens qualifiés pour s'en occuper, et qu'en cas de problèmes à la coque, cela puisse être réparé grâce aux compétences du bord.

5. De la même manière, le navire a un besoin de sécurité et de sûreté. Les normes de construction des navires, de formation des équipages et les règles encadrant le transport de marchandises sensibles permettent de satisfaire le besoin de sécurité. Quant à celui de sûreté, il est notamment possible de s'en approcher via le Code ISPS précédemment cité, qui impose des procédures à terre chez l'armateur, auprès du navire et dans les ports pour veiller au mieux à éviter les attaques contre les navires. Le Code ISPS est apparu en 2004, en réaction aux attentats du 11 septembre 2001⁵.

6. C'est ainsi le terrorisme qui est premièrement envisagé pour la question de sécurité. Cependant, c'est un autre phénomène qui a rapidement dû être pris en considération pour la sûreté des navires dans les années 2000 : celui de la piraterie. La piraterie est un phénomène ancien, souvent narré, et qui revêt des réalités bien différentes selon les époques, les mers, entre corsaires, flibustiers, ou simples pillers de navires. C'est à cette dernière que correspondent les pirates actuels. C'est la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, signée le 10 décembre 1982 à Montego Bay (ci-après, la Convention de Montego Bay) qui donne une définition de la piraterie.

« Article 101

Définition de la piraterie

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

⁵ « Laws & regulations », sur *Port Security Center* [en ligne], [consulté le 26 août 2020].

- 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 État;
- b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate;
- c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter »⁶

7. Les actes de piraterie ont connu une intensification à la fin des années 2000 de manière certaine dans plusieurs régions du monde. Ainsi, en 2007, plus de 250 attaques sont recensées, un chiffre en augmentation notamment du fait de « l'aggravation dans le golfe de Guinée et autour de la Corne de l'Afrique, deux régions où [les attaques] ont triplé »⁷. Au 30 septembre 2008, des nombre similaires sont atteints, avec une augmentation toujours plus importante autour de l'Afrique.

8. Des zones à haut risques (*high risks areas*, HRA) ont alors déterminées, à éviter pour les navires, et dans lesquelles la vigilance devait être importante. Face à ces difficultés, les armateurs et les opérateurs maritimes comme les assureurs, parfois peu enclins ou n'ayant pas le choix, ne s'orientent pas vers des routes alternatives mais continuent à chercher des moyens de prévenir les attaques pirates.

9. C'est dans cette dynamique qu'un certain nombre de nouvelles mesures visant à la sûreté des navires ont été élaborées par les opérateurs de l'industrie maritime. Ils ont pris en 2011 la forme des *Best Maritime Practices* 4 (Meilleures Pratiques Maritime, BMP 4), qui avaient vocation à protéger spécifiquement les navires contre la piraterie somalienne. Ces dernières ont été révisées en 2018, sous la forme des BMP5, qui visent cette fois à « dissuader la piraterie et à améliorer la sûreté dans la Mer Rouge, le golfe d'Aden, l'Océan Indien et la Mer d'Arabie »⁸.

⁶ Organisation des Nations unies, « Convention des Nations unies sur le droit de la mer », *Recueil des Traités*, vol. 1834, n° 31363, 1994

⁷ Sartre Patrice, « La piraterie en mer », *Études*, 2009/3 (Tome 410), p. 295-304. DOI : 10.3917/etu.103.0295. URL : <https://www.cairn.info/revue-etudes-2009-3-page-295.htm>

⁸ « Rapport pour la protection des navires n°523 », Sénat, 2014, [consulté le 26 août 2020].

10. Des moyens de défense passifs sont prévues par ces dernières : « la mise en place de filets de protection, (...) l'organisation d'un local protégé dans lequel l'équipage peut se réfugier le temps qu'arrivent les moyens d'intervention navale (citadelle), (...) l'adoption, si possible d'une vitesse renforcée (...) la hauteur du franc-bord du navire (très grands navires ou navires légers) »⁹.

11. Cinq principes peuvent être retenues de ces BMP comme méthodes pour se prémunir des attaques : ne pas être seul et prévenir lorsqu'on entre dans la zone à risque le MSCHOA, centre de sécurité maritime européen de la Corne d'Afrique, ne pas être détecté en shuntant les moyens de communication automatiques tels que l'AIS (système d'identification automatique), ne pas être surpris en renforçant la veille, ne pas être vulnérable en allant plus rapidement, que les pirates ne montent pas à bord, notamment en prévoyant des barbelés, et ne pas être contrôlés, en se réfugiant dans les citadelles.

12. Cependant, ces moyens de défense passifs ne suffisent pas pour arrêter les attaques pirates, et c'est une réelle répression qui a dû être mise en place par les États des armateurs. Cette répression doit se traduire par des moyens matériels, tels que l'appréhension des pirates sur les mers, mais aussi juridiques par les procédures pénales adaptées.

13. Nous revenons alors à notre problématique initiale : certes les états agissent sur les mers et peuvent, grâce aux signalements des navires de commerce, venir les aider en situation de détresse, mais cela n'empêche pas les navires, y compris les plus gros, d'être abordés et capturés par les pirates. Ainsi, en 2008, « la prédation s'étend (...) à des cibles dont l'abordage aurait été inimaginable il y a encore quelques années »¹⁰, et le tanker Sirius Star est capturé par les pirates en à peine 16 minutes. Une solution apparaît donc : les navires doivent avoir leurs propres moyens de défense, et ces derniers doivent être actifs. Cela se traduit en 2011 dans les BMP 4 par l'utilisation de gardes armés à bord, issus du secteur privé.

14. La proposition d'une solution telle est le résultat d'un long cheminement. En effet, l'OMI était tout d'abord radicalement opposée au transport et à l'utilisation des armes à feu portées par les marins pour la protection, ce qu'elle exprimait dans la directive MSC/Circ.623 de juin 1993, et qu'elle réitérait en juin

⁹ VALLONS Georges-Henri Bricet des, « Néocorsaires contre néopirates », *Securite globale*, N° 7, ESKA, 2009.

¹⁰ SARTRE Patrice, « La piraterie en mer », *Etudes*, Tome 410, S.E.R., 2009.

2009, en pleine crise de la piraterie somalienne¹¹. De plus, les sociétés privées de sécurité souffraient d'une image de mercenaires qui ne leur permettait pas d'être acceptées comme possibles acteurs dans la lutte contre la piraterie. C'était notamment le cas en France, où Gilles Sacaze, PDG d'une entreprise leader dans la sécurité privée estimait que : « la crispation est culturelle et dogmatique »¹².

15. Les avantages que représente un moyen de protection actif des navires a cependant amené les États, sollicités très vigoureusement par leurs armateurs, à mettre en place un système où des gardes armés étaient pour eux acceptables : des gardes armés sur lesquels ils avaient les plus amples des pouvoirs, au sein même de leurs propres marines nationales. Ces dispositifs ont communément pris le nom de VPD, *Vessel Protection Detachment*, comme ça a été le cas en France, en Italie ou encore aux Pays-Bas.

16. Les contraintes économiques ainsi que l'insistance permanente des armateurs ont cependant mené à l'adoption de cadres juridiques autorisant les sociétés privées de protection des navires à s'implanter dans les pays des États de pavillon pour faire bénéficier aux armateurs d'une prestation de sécurité assurée par les gardes armés. Ces dernières prennent le nom de sociétés privées de protection maritime (ci-après PMSC), dont l'activité est autorisée.

17. C'est sur cette dualité des systèmes que l'étude menée dans ce mémoire doit s'interroger. En effet, les VPD effectuent au premier abord une mission auprès des armateurs semblable à la prestation de sécurité proposée par les PMSC, mais la légitimité des actions de chacun varie. Alors que la mission des VPD trouve son fondement dans les prérogatives régaliennes de maintien de l'ordre des États, les PMSC viennent arracher au monopole étatique de la violence légitime une prérogative d'usage de la force dont l'intensité varie selon les législations nationales. Les armateurs, en dialogue avec l'un ou avec l'autre, établissent des relations contractuelles qui ne sont pas soumises aux mêmes équilibres.

18. Par ailleurs, dans une situation où la délégation par un État d'une prérogative d'usage de la force amène déjà à se questionner sur l'étendue de celle-ci et le contrôle qui en est fait, l'interprétation des autres États de l'exercice de la force dans la proximité de leur territoire ajoutent un élément de complexité.

¹¹ « Private Armed Security », sur *International Maritime Organization* [en ligne], [consulté le 26 août 2020].

¹² GUISNEL Jean, « Gardes armés anti-pirates à bord des bateaux français : “la crispation est culturelle et dogmatique” », selon Gilles Sacaze » [en ligne], *Le Point*, 1 novembre 2011.

19. Ainsi, ce mémoire a pour objectif de résoudre la problématique suivante : de quelle manière l'usage de la force par les gardes armés a-t-elle pu trouver application auprès des États des armateurs, entre une mission directement assumée par eux, et la création de cadres juridiques contraignants pour les sociétés privées souhaitant proposer une prestation de protection des navires ?

20. Il convient avant de débiter le corps de l'étude de délimiter le sujet : ce mémoire est consacré aux gardes privés assurant la protection des navires, contre la piraterie mais aussi contre d'autres menaces extérieures telles que le terrorisme. Cet aspect sera traité, mais restera marginal face à la piraterie.

21. Par ailleurs, cette étude se portera sur le cadre juridique français des gardes armés, du fait de la nationalité de notre master, mais aussi de la relative nouveauté de la loi sur les PMSC françaises de 2014. Elle portera aussi, lorsque les ressources concernant ces derniers sont lacunaires et que la pertinence de certains cas étrangers l'impose, sur les systèmes développés à l'étranger, notamment en Italie et les Pays-Bas. Pour des besoins de mise en perspective du système, une étude comparative sera aussi menée avec le Royaume-Uni.

22. Ainsi, la nécessaire mobilisation de la force dans la défense contre la piraterie (partie 1) a évolué d'un monopole étatique à l'autorisation d'une action privée des sociétés de sécurité, qui a pu amener à l'organisation de l'usage de la force par les acteurs eux-mêmes (partie 2).

PARTIE 1. LA NÉCESSAIRE MOBILISATION DE LA FORCE DANS LA DÉFENSE CONTRE LA PIRATERIE

23. La piraterie est un phénomène ancien, dont l'Antiquité était déjà témoin. En effet, le commerce des cités antiques s'appuyait sur le transport de marchandises, qui apparaissait comme une opportunité pour des bandes criminelles pour s'enrichir. Pour s'approprier ces ressources, les pirates utilisent pillage et capture.¹³ Si les moyens d'actions ont changé, c'est toujours à la violence qu'ont recours ces derniers, comme a pu le démontrer la très médiatique affaire du Ponant en 2009, où les « rafales de kalachnikovs »¹⁴ avaient obligé l'équipage du voilier à céder aux pirates somaliens l'accès au navire.

24. Pour répondre à ce phénomène dont la nocivité n'est pas à démontrer, les réponses furent nombreuses. En 68 avant JC, l'assaut du port d'Ostie oblige la Rome Antique à réagir. Pour cela, Plutarque relaie que Pompée eut à sa disposition des moyens militaires considérables. Cependant, l'Amiral Jean-Marie Mathey n'exclut pas « la possibilité que Pompée ait acheté la paix en payant grassement les pirates ou en les prenant à son service ».¹⁵ C'est d'ailleurs la possibilité de rallier les pirates, appâtés par le gain, aux causes des différents États qui a mené à l'émergence des corsaires, accrédités par les pouvoirs en place.

25. Aujourd'hui, l'idée de compromis financier entre États et de tels criminels semble exclue, amenant même les autorités françaises à dire affirmer pleinement

¹³ MATHEY Jean-Marie, « Piraterie », *Securite globale*, N° 7, ESKA, 2009

¹⁴ « Le récit d'un otage du "Ponant" » [en ligne], Le Monde.fr, 15 avril 2008, [consulté le 26 août 2020].

¹⁵ MATHEY Jean-Marie, « Piraterie », *Securite globale*, N° 7, ESKA, 2009

que « La France ne verse pas de rançons ».¹⁶ S'interroger sur les causes de la piraterie contemporaine paraît alors une alternative. Sont relevés « un contexte de guerre civile, d'obscurantisme, de misère et de violence »¹⁷. La complexité de ces questions, mais aussi « la faiblesse de moyens des pirates, [qui] contraste singulièrement avec l'impression de puissance qui émane des navires qu'ils capturent »¹⁸, poussent les acteurs maritimes – dont les États – à se tourner vers la solution la plus efficiente : répondre à la force par la force, que l'on peut définir pour cette étude comme des « moyens violents, [une] contrainte, exercés pour obtenir un résultat »¹⁹.

26. La question se pose alors de savoir quel est le résultat escompté avec un tel usage de la violence, et qui peut exercer ce dernier. Ainsi, la présente partie cherchera à démontrer comment un grand nombre d'États, dont la France, se sont longtemps positionnés comme les seuls acteurs défendant par la force les intérêts des armateurs (Titre 1), pour finalement accorder aux sociétés privées spécialisées la possibilité de réaliser une telle lutte contre la piraterie (Titre 2).

¹⁶ « Vidalies réaffirme » [en ligne], *La Croix*, 31 octobre 2013, [consulté le 26 août 2020].

¹⁷ LE GOFF Roland, La protection des navires soumis au risque de piraterie. Enseignements tirés de l'épisode de piraterie somalien (2006 à 2013) [microfiche], Université de Nantes, 2016.

¹⁸ Ibid.

¹⁹ LAROUSSE Éditions, « Définitions », Larousse en Ligne, 2020, [consulté le 26 août 2020].

Titre 1. Le monopole étatique longtemps protégé de l'usage de la force sur le terrain maritime

27. Max Weber prônait l'idée que « L'État moderne se caractérise par le fait qu'il s'est assuré l'usage exclusif de la contrainte, sous sa forme maximale, celle de la violence physique. »²⁰ Cette conception amène un certain nombre d'États, parmi lesquels la France ou encore l'Italie, à limiter la possibilité de leurs citoyens à agir de manière violente, notamment par l'interdiction du port d'armes et la répression pénale d'actes de violence en dehors de la légitime défense. Cette conception de l'État moderne, qui condamne la justice privée, doit nécessairement s'accompagner d'institutions étatiques en mesure de protéger les citoyens contre la violence illégitime.

28. Dans le domaine maritime, le développement de flottes importantes dans les pays d'armateurs est souvent voisin de l'existence de marines militaires fortes. De fait, ce sont ces dernières qui ont traditionnellement la charge de la répression des actes de piraterie et de la protection des citoyens en mer par celles des navires de l'État du pavillon.

29. C'est ainsi que se sont développés, du fait d'un besoin certain de protection, des mécanismes d'appel des armateurs envers les marines nationales à défaut de pouvoir se défendre contre la piraterie, qui se traduisent par l'embarquement au bord des navires de commerce de militaires marins armés.

30. Ainsi, il nous appartiendra de déterminer les causes de l'émergence des VPD comme moyen de protection des armateurs et sa mise en place (Chapitre 1), pour ensuite aborder le cas précis des *Nuclei Militar di Protezione* (NMP, équipes militaires de protection) italiens, dont les procédures d'appel autant que les contentieux auxquels ils ont pu être confrontés en font un sujet d'étude pertinent (Chapitre 2).

²⁰ DEVILLAIRS Laurence, « Les 100 citations de la philosophie », Que sais-je ? 3e éd., Presses Universitaires de France, 2019.

Chapitre 1. Le besoin des interventions étatiques à l'appui des flottes de commerce

31. La piraterie, quasi-inexistante durant la Guerre Froide, a connu une résurgence depuis la fin des années 1970 pour devenir un phénomène d'ampleur dans les années 1990, qui s'explique notamment par la démilitarisation des zones maritimes pour donner suite au retrait des forces soviétiques et américaines dans celles-ci.²¹ Étant moins surveillées, certaines zones réunissent alors les causes de piraterie évoquées précédemment (cf. § 25). Cyrille Coutansais, adjoint chef du Bureau Droit de la Mer, énonçait en 2008 que « Entre 1984 et 2007, c'est ainsi 4 439 actes de piraterie qui sont comptabilisés par l'Organisation maritime internationale (OMI) »²², tout en relevant l'hétérogénéité géographique du phénomène.

32. Le coût de ces attaques pour les armateurs est certain : dans un rapport de décembre 2010, *Oceans Beyond Piracy* relève les coûts économiques directs de celles-ci mais aussi les coûts macroéconomiques.²³ Ces coûts directs peuvent de notre avis encore être classés en deux catégories : les coûts entraînés pour se protéger des pirates, parmi lesquels les coûts des équipements de sécurité dissuasifs par exemple, mais aussi les coûts inhérents directement à l'attaque si celle-ci se réalise. Parmi eux, le coût des rançons, qui s'est élevé au total entre 2009 et 2010 à 415 millions de dollars²⁴, mais aussi le coût des valeurs dérobées, et celui de la perte commerciale causés par l'immobilisation des navires.

33. Les États doivent donc, pour protéger leurs citoyens et favoriser les activités maritimes, mettre en place des dispositifs adaptés. Ces derniers prennent un aspect offensif et répressif, par l'action volontaire des États dans les zones de piraterie à bord des navires de guerre (Section 1) mais aussi un aspect défensif, par l'accompagnement des armateurs à bord de leurs navires lors des expéditions dans les zones concernées (Section 2).

²¹ COUTANSAIS Cyrille P., « La piraterie moderne, nouvel avatar de la mondialisation », *Revue internationale et stratégique*, n° 72, Armand Colin, 2008.

²² Ibid.

²³ BOWEN Anna, « The Economic Cost of Piracy », *One Earth Future*, 2010, [consulté le 26 août 2020].

²⁴ Ibid.

Section 1. La problématique de la défense contre la piraterie en haute mer & la réponse traditionnelle des navires de guerre

I. Les prérogatives des navires de guerre contre la piraterie, portées par la Convention de Montego Bay

34. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, signée le 10 décembre 1982, précise les frontières maritimes, dont notamment celles de la mer territoriale, de la zone économique exclusive, et du plateau continental.

35. Cette division permet aux États côtiers d'exercer la politique répressive de leur choix dans la zone de la mer territoriale, justifiée par le fait que leur souveraineté s'étend dans celle-ci, comme l'envisage l'article 2 de la convention :

« Art. 2. Régime juridique de la mer territoriale et de l'espace aérien surjacent, ainsi que du fond de cette mer et de son sous-sol

1. La souveraineté de l'État côtier s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures et, dans le cas d'un État archipel, de ses eaux archipélagiques, à une zone de mer adjacente désignée sous le nom de mer territoriale. (...) »

3. La souveraineté sur la mer territoriale s'exerce dans les conditions prévues par les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international. »²⁵

36. Cette prérogative des états s'articule avec le principe de droit de passage inoffensif dont jouissent les navires, envisagé par l'article 17. Si ces derniers ne respectent pas le caractère inoffensif tel que défini par la Convention, les États côtiers ont la possibilité de les appréhender. Ainsi, cette zone marine est envisagée comme une sorte de prolongement du territoire de l'État qui lui permet une intervention et l'exercice d'une répression contre les infractions définies.

37. Cependant, ces prérogatives disparaissent dans les zones de hautes mers, où, selon la formule de l'article 89 de la convention de Montego Bay, « **Aucun État ne peut légitimement prétendre soumettre une partie quelconque de la haute mer à sa souveraineté.** ».²⁶ Les navires qui y naviguent, cependant, ne sont pas soudainement soumis à aucune loi dès leur arrivée dans cette zone. L'article 92 expose en effet que « **Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul État et sont**

²⁵ Organisation des Nations unies, « Convention des Nations unies sur le droit de la mer », *Recueil des Traités*, vol. 1834, n° 31363, 1994

²⁶ Ibid.

soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par des traités internationaux ou par la Convention, à sa juridiction exclusive en haute mer »²⁷. Ces articles reflètent le principe de liberté en haute mer, traditionnel du monde maritime, dont les six différents aspects sont énumérés à l'article 87 de la convention. À ce principe succède cependant une autre disposition dans l'article 88, qui énonce que « La haute mer est affectée à des fins pacifiques »²⁸.

38. Ainsi, le principe général prévu par la Convention de Montego Bay est celui de la liberté. Cependant, face au fléau que représente la piraterie, celle-ci a nécessairement été envisagée par la Convention, et peut se concevoir comme l'un des « cas exceptionnels » de l'article 92 relatif à l'exclusivité de juridiction.

39. La juridiction se définit dans le vocabulaire juridique de Cornu comme « la mission de juger ; [le] pouvoir et devoir de rendre la justice par application du Droit »²⁹. Ainsi, l'exclusivité de juridiction réserve une prérogative des plus importantes à l'État qui en bénéficie, puisqu'il est le seul à pouvoir évaluer la conformité des actions de ses sujets avec son droit, ou en plus général avec « le » droit. Mais quel est « le » droit qui pourrait s'imposer à plusieurs états de la même manière, de telle sorte qu'il ne corresponde pas à un seul ? c'est bien le droit des conventions internationales, dont les états sont les parties, et dont il a été parfois reconnu que les simples personnes privées ne pouvaient se prévaloir. Ainsi, dans le cadre d'une Convention Internationale, l'exclusivité de juridiction correspond au fait qu'un État est le seul à pouvoir sanctionner – ou réprimer – un de ses ressortissants commettant une infraction à ladite Convention Internationale.

40. Or, en haute mer, les navires sont parfois géographiquement très éloignés de leur État de pavillon, voir n'en présentent pas – comme cela est fréquemment le cas pour les pirates – et les impératifs de rapidité du monde maritime ainsi que la mobilité évidente des navires nécessitent une action directe de répression sans passer par la juridiction intermédiaire de l'État du pavillon.

41. C'est ainsi que la Convention de Montego Bay, dans son article 100, énonce une « obligation de coopérer à la répression de la piraterie »³⁰, sous les termes suivants : « Tous les États 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

²⁷ Ibid.

²⁸ Ibid.

²⁹ CORNU Gérard, Vocabulaire juridique, Presses Universitaires de France, 2020, page 586

³⁰ Organisation des Nations unies, « Convention des Nations unies sur le droit de la mer », *Recueil des Traités*, vol. 1834, n° 31363, 1994

État. ».³¹ Cette obligation de coopération s'inscrit en principe général de pouvoir de répression contre la piraterie en haute mer. En effet, l'expression « dans la mesure du possible » ne met entre États & piraterie aucune barrière juridique telle que l'exclusivité de juridiction, mais ramène à des conditions matérielles face à une situation de fait.

42. C'est ainsi que ce principe général va pouvoir se décliner par les facultés offertes aux navires de guerre d'intervenir matériellement sur les navires suspects. Cependant, il nous appartient tout d'abord d'approcher les navires de guerre, qui sont définis à l'article 29 de la Convention de Montego Bay sous les termes suivants :

« Art. 29 Définition de « navire de guerre »

Aux fins de la Convention, on entend par « navire de guerre » tout navire qui fait partie des forces armées d'un État et porte les marques extérieures distinctives des navires militaires de sa nationalité, qui est placé sous le commandement d'un officier de marine au service de cet État et inscrit sur la liste des officiers ou un document équivalent, et dont l'équipage est soumis aux règles de la discipline militaire. »³²

43. Cette définition présente un intérêt dans notre étude car elle caractérise que le navire de guerre ne se définit pas par des caractéristiques techniques telles que la possession d'armes à bord adaptées à une quelconque bataille navale, mais bien par son intégration aux équipements des forces armées d'un État. En corollaire, le navire de guerre peut présenter des capacités offensives comme ne pas en présenter du tout.

44. Ce qui fait l'intérêt de la caractérisation des navires de guerre est qu'ils disposent donc, envers les navires pirates d'un droit de :

- Saisie dudit navire, selon l'article 105 ;
- Visite des navires suspectés d'être pirates, selon l'article 110. La Convention de Montego Bay prévoit de manière pratique que si les doutes s'accroissent quant à la probité du navire en cause, les capacités matérielles de contrôle par les navires de guerre s'accroissent, par le pouvoir de « **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.** ».

³¹ Ibid.

³² Organisation des Nations unies, « Convention des Nations unies sur le droit de la mer », *Recueil des Traités*, vol. 1834, n° 31363, 1994

45. Encore une fois, en précisant « par tous les égards possibles », les rédacteurs de la Convention laissent aux marins des navires de guerre une marge de manœuvre large face aux pirates.

46. La France a précisé certaines des modalités d'actions dans la Loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et de l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer. Cette dernière « confère notamment aux commandants des navires de la marine nationale des prérogatives leur permettant de prendre en haute mer et dans les espaces maritimes ne relevant de la juridiction d'aucun État, les mesures adaptées à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer »³³. Elle prévoit notamment la possibilité de détruire les embarcations pirates, la possibilité d'ordonner le déroutement des navires suspects, avec l'utilisation de la coercition si nécessaire.

47. Ainsi, en pratique, il apparaît que rarement un navire pirate irait attaquer un navire de guerre, car la nature de ce dernier est rarement mise en cause du fait de son apparence extérieure dévoilant nécessairement sa nature comme le prévoit l'article 29 de la Convention. Cependant, la Convention Internationale leur permet une intervention répressive où, face à un impératif de résultat et d'éradication du fléau de la piraterie, saisie & arraisonnage sont permis.

48. Cette intervention peut, dans le cadre français notamment, résulter de la coopération entre armateurs et Marine Nationale, par le protocole du Contrôle Naval Volontaire, prévu par l'instruction interministérielle n° 1094 SGD/PSE du 27 juin 2001. Ce dernier prévoit que « les navires s'engagent à donner leur position toutes les 12 heures lorsqu'ils traversent une zone à risque, la marine fournit quant à elle une situation sécuritaire chaque semaine »³⁴.

II. Le nécessaire aménagement juridique d'une intervention localisée des navires de guerre auprès des États côtiers

49. La Convention de Montego Bay date de 1982 et force a été de constater dans les années 2000 que les dispositions de celle-ci ne permettaient pas de réprimer la piraterie avec suffisamment d'ampleur pour que cette répression ait un effet dissuasif et que le phénomène diminue. Si les mécanismes de signalement sont en

³³ « Communiqué de Presse : Lutte contre la piraterie et exercice des pouvoirs de police de l'État en mer », sur Portail du Gouvernement [en ligne], publié le 2 septembre 2009, [consulté le 26 août 2020].

³⁴ COUTANSAIS Cyrille P., « La piraterie moderne, nouvel avatar de la mondialisation », *Revue internationale et stratégique*, n° 72, Armand Colin, 2008, no 4, p. 39 50.

place, certains armateurs préfèrent aussi « passer sous silence »³⁵ les attaques pirates, car elles entraînent une immobilisation coûteuse du navire. Cette non-dénonciation permet aux pirates de recommencer.

50. En 2007, les attaques de navires du Programme Alimentaire Mondial (PAM) au large de la Somalie se multiplient. L'année suivante, le phénomène augmente de 160 pourcents³⁶. Cela amène une réponse des États occidentaux, dont la France qui escorte alors certains navires effectuant les expéditions du PAM³⁷.

51. La solution de l'escorte, cependant, n'est pas envisageable pour chaque expédition de chaque navire de commerce d'un point de vue logistique car les Marines nationales n'ont pas les ressources nécessaires pour dédier à chaque expédition un navire de guerre.

52. Cependant, au-delà de l'incapacité matérielle d'assurer la protection de chacun, Cyrille Coutansais argue que ce sont les mécanismes juridiques de la Convention de Montego Bay qui ont permis de favoriser la piraterie depuis les années 1970 : en effet, la souveraineté des États dans la mer territoriale est instituée par cette dernière et stoppe toute intervention d'un navire de guerre d'un État étranger qui poursuivrait un navire pirate. Ce dernier, aussitôt qu'il est dans la mer territoriale, échappe à la juridiction du navire de guerre pour être soumis à celle de l'État côtier. Or, ces derniers, comme expliqué précédemment, sont des terrains fertiles à la piraterie notamment du fait de leur pauvreté et de leur instabilité. C'était le cas de la Somalie en 2008, plongée dans la guerre civile.³⁸

53. Face à ce schéma, la communauté internationale a organisé, par l'intermédiaire de résolutions contraignantes du Conseil de Sécurité de l'ONU, ce qui a pu être qualifié par la doctrine de « droit de poursuite inversé »³⁹.

54. Ainsi, c'est à la demande des autorités somaliennes qu'est adoptée le 2 juin 2008, à l'unanimité, la résolution 1816 élargissant la possibilité de réprimer les navires pirates dans les eaux territoriales somaliennes, et ce pour une durée de 6 mois. Cette résolution, si elle peut paraître comme allouant de grandes libertés aux états, suppose cependant de strictes conditions : un accord doit être conclu « entre

³⁵ Ibid.

³⁶ « Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer. Etude d'impact », Sénat, 2009, [consulté le 26 août 2020].

³⁷ Ibid.

³⁸ « Ban Ki-moon demande aux shebab de renoncer aux violences en Somalie » [en ligne], *Le Monde.fr*, 9 décembre 2011, [consulté le 26 août 2020].

³⁹ DELEBECQUE Philippe, *Droit maritime*, Dalloz, 2014, page 864

le Gouvernement fédéral transitoire somalien et le Gouvernement de l'État intervenant »⁴⁰. C'est d'ailleurs en cela que le Sénat, dans l'Étude d'impact relative du projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie, considère que la qualification de cette prérogative comme un « droit de poursuite » est faite « maladroitement ».⁴¹ En effet, le droit de poursuite originel, consacré par la Convention de Montego Bay dans son article 111, ne requiert qu'une poursuite ininterrompue entre la mer territoriale ou la zone contiguë et la haute mer. C'est une prérogative déterminée de manière unilatérale qui ne suppose aucun accord avec l'État du pavillon du navire poursuivi.

55. En l'espèce, le Gouvernement fédéral transitoire somalien a conclu lesdits accords, et a permis une intervention d'États autres pour lutter contre la piraterie. La résolution 1816, par ailleurs, a été suivie par la résolution 1838 du 7 octobre 2008 et la résolution 1846 du 2 décembre 2008 qui ont prolongé l'action de 12 mois supplémentaires. La résolution du 16 décembre 2008 s'est par ailleurs intéressée à la problématique des recours pénaux contre les pirates après leur « interpellation », qui doit être organisée juridiquement entre Somalie & États intervenant. Ce sujet a pu être traité en France dans la loi de 2011 qui a prévu un régime pénal adapté à la répression de la piraterie, avec la possibilité pour les commandants des navires de guerre de « constater les crimes et délits de piraterie et à en appréhender les auteurs pour les faire juger »⁴² ainsi que la possibilité pour les juridictions françaises d'avoir compétence dans ces jugements.

56. Une fois l'accès juridique aménagé pour une intervention par les navires de guerre en Somalie la réflexion a porté sur la mise en œuvre matérielle de l'action contre la piraterie. En Europe, face à la diminution des ressources des Marines Nationales, c'est une concentration des moyens qui a été retenue. Elle s'est cristallisée en la création de l'EU NAVFOR, force navale de l'Union Européenne, par l'Action commune 2008/749/PESC du Conseil du 19 septembre 2008 relative à l'action de coordination militaire de l'Union Européenne à l'appui de la résolution 1816 (2008) du Conseil de Sécurité des Nations Unies (EU NAVCO) & l'Action commune 2008/851/PESC du conseil du 10 novembre 2008 concernant l'opération militaire de l'Union Européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la

⁴⁰ « Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer. Étude d'impact », Sénat, 2009, [consulté le 26 août 2020].

⁴¹ Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer. Étude d'impact », Sénat, 2009, [consulté le 26 août 2020].

⁴² « Communiqué de Presse : Lutte contre la piraterie et exercice des pouvoirs de police de l'État en mer », sur *Portail du Gouvernement* [en ligne], publié le 2 septembre 2009, [consulté le 26 août 2020].

prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie.

57. Cette force est intervenue, dans le cadre de l'opération Atalante, dans une zone « d'environ 2 000 000 de milles nautiques carrés », qui couvrait « le sud de la mer Rouge, le golfe d'Aden et une grande partie de l'océan Indien, incluant les Seychelles, (...) le littoral de la Somalie ainsi que ses eaux territoriales et intérieures »⁴³. Elle regroupe diverses opérations : la protection de l'aide humanitaire dont celle de la PAM, la reconnaissance, la surveillance et la sensibilisation des navires traversant les zones à haut risque.

58. C'est cependant dans notre étude sa mission de localisation et d'arrestation des personnes suspectées se livrer à des opérations de piraterie qui est importante, car elle mobilise la coercition envers les pirates. Or cette dernière est possible car les navires de guerre disposent d'un arsenal suffisant pour que les navires pirates obtempèrent, ou pour être victorieux dans un échange de feu lors de l'intervention des navires de guerre au secours des navires de commerce en détresse.

59. Cette opération a été lancée en 2008 puis son mandat a été reconduit plusieurs fois dont dernièrement le 30 juillet 2018 par le conseil de l'Europe jusqu'en décembre 2020. Son bilan est très positif : elle a eu une grande efficacité dans l'élimination de la piraterie dans la zone de la Somalie. Ainsi, 30 otages étaient détenus en décembre 2014 par les pirates somaliens contre 736 en janvier 2011, soit plus de 20 fois moins.

60. Cependant, il apparaît que cette solution ne peut être permanente et doit être dérogatoire. Premièrement, le coût de cette opération ne peut pas être négligé : après même le pic de piraterie de la fin des années 2000, c'était 7,35 millions d'Euros de coûts communs qui étaient consacrés par les pays membres de l'EU NAVFOR pour mener ses actions. Par ailleurs, cette opération vise un résultat de diminution globale de leurs attaques pirates, mais ne permet pas un risque 0, tant les attaques sont imprévisibles. De plus, se pose la question de savoir ce qu'il se passera une fois que son mandat sera fini : si les navires de guerre, par leur absence, n'ont plus d'effet dissuasif, ni répressif, ni ne peuvent intervenir au secours des navires de commerce attaqués, le phénomène est susceptible de réapparaître. C'est donc un cercle vicieux : d'un côté, le phénomène diminue, devient plus ponctuel, donc l'action globale des navires de guerre n'est plus une priorité et n'a plus de

⁴³ « Communiqué de Presse : Lutte contre la piraterie et exercice des pouvoirs de police de l'État en mer », sur *Portail du Gouvernement* [en ligne], publié le 2 septembre 2009, [consulté le 26 août 2020].

raison d'être aux yeux de ceux allouant les finances, mais de l'autre, les expéditions commerciales continuent et sont toujours à risque face à un phénomène dommageable.

61. Face à cette réalité, les armateurs mettent en place les procédures de protection telles qu'indiquées par les BMP. Il apparaît alors qu'au-delà de bénéficier de la protection extérieure des navires de guerre dont la capacité de dissuasion et de répression est certaine, l'une des solutions est de soi-même présenter ces caractéristiques. Or face aux pirates modernes, dont les moyens sont restreints, les mesures peuvent se limiter à la présence au bord des navires de commerce de personnes sachant manier des armes, ayant connaissance du milieu marin, et sachant appréhender le risque.

62. L'utilisation de cette force, et l'éventuel recours à la violence, reste cependant dans le cadre du monopole de la violence légitime de Max Weber pour les États ayant cette conception, et c'est donc la raison pour laquelle les armateurs ont longtemps pu faire appel à des membres des Marines Nationales pour un embarquement sur leurs navires aux fins de protection de ceux-ci dans les zones à risques : ce sont les VPD.

Section 2. L'embarquement à bord des navires de commerces des *Vessel Protection Detachements* des Marines Nationales : principes directeurs

63. L'article 92 de la Convention de Montego Bay consacre la juridiction exclusive des États du Pavillon sur les navires en haute mer. Dès lors, ces derniers sont libres de prévoir ou non, au-delà des navires de guerre, la possibilité pour les navires civils pavillonnés auprès d'eux de disposer d'individus armés, que ces derniers dépendent des Marines Nationales, sous la forme de VPD, ou alors de PMSC. Nous traiterons de ces dernières plus tard dans notre étude.

I. L'opportunité de la mise en place des VPD : l'exemple néerlandais

64. En 2014, 35% des États de pavillon avaient déployés des VPD⁴⁴ sur des navires civils. **Pourquoi utiliser les VPD ?** Ils apparaissent comme le compromis entre deux volontés.

⁴⁴ VIJAYAN Sony, « The Use of Armed Forces on Merchant Vessels without Strict Rules for the Use of Force », *Journal of Maritime Law and Commerce*, 45, 2014.

65. Premièrement, cela résulte de la demande des armateurs. Comme évoqué précédemment, si les armateurs bénéficient de l'effet global de la réduction de la piraterie par les actions d'ampleur des navires de guerre dans les zones à risques, ils restent vulnérables, quand bien même les dispositifs de protection passifs des BMP seraient appliqués. Dès lors, les armateurs souhaitent avoir une protection armée de leurs navires au plus près. Il apparaît que sur le terrain maritime, seules deux alternatives sont possibles : l'embarquement à bord du navire concerné du personnel susceptible de le défendre ou un accompagnement du navire civil & commercial par un autre navire qui disposerait de l'arsenal nécessaire pour le protéger. Les navires escortes prennent la forme des navires de guerre lorsqu'ils sont utilisés : dans le cas contraire, cela correspondrait matériellement à des navires privés équipés d'armes lourdes auxquels les États sont peu favorables du fait de la puissance de frappe de tels équipements, ou alors à des navires équipés de personnel armés. Ce dernier cas de figure se différencie de l'embarquement direct de personnel armé en ce qu'il est prévu pour une intervention dans le cas d'une attaque dirigée vers un navire autre que celui transportant le personnel armé. Il présente peu d'intérêt car une présence à bord du navire attaqué est plus efficace (du fait de la faible distance que peuvent atteindre les armes dont le personnel dispose).

66. Deuxièmement, les VPD correspondent à la meilleure solution face à la volonté pour les États des pavillons à la conception régaliennne de conserver le monopole de la violence légitime tout en répondant aux besoins spécifiques en protection de leurs armateurs. C'est ce qu'a démontré l'introduction des VPD aux Pays-Bas.

67. En effet, contrairement à la France où la protection des navires civils se faisait déjà en juin 1974 par des escortes et où les VPD sont apparus naturellement dès 2009⁴⁵, l'instauration aux Pays-Bas d'un mécanisme d'appel à la Marine néerlandaise a nécessité des débats parlementaires face à une première réponse négative de l'État aux armateurs au prétexte que la piraterie intervenant surtout dans des eaux territoriales, elle ne pouvait intervenir. L'aggravation du fléau a cependant mené en 2008 à l'adoption du « *Protocol for dealing with requests for assistance against piracy and armed robbery at sea* »⁴⁶. L'intégralité de ce dernier n'est pas

⁴⁵ MAVEYRAUD Sébastien, « La protection des navires de commerce français par la Marine nationale : point de situation et perspectives », La Revue Maritime, 2013.

⁴⁶ Protocole pour le traitement des demandes d'assistance contre la piraterie et les vols à mains armés en mer (traduction personnelle depuis l'anglais) ; en néerlandais : Draaiboek Behandeling Bijstandsaanvragen bij Piraterij en Gewapende Overvallen op Zee - ZWANENBURG MARTEN, « Military Vessel Protection Detachments: the Experience of the Netherlands », *Military Law and Law of War Review*, 51, 2012.

publique mais Marten Zwanenburg, conseiller juridique du Ministère de la Défense néerlandais, a pu relever dans la présentation de ce dispositif au public que l'expédition et le navire à protéger devaient présenter au moins cinq conditions pour avoir une réponse favorable : « être immatriculé au registre néerlandais européen, être dans les eaux internationales, avoir pris toutes les mesures préalables de protection des navires, ne pas pouvoir prendre raisonnablement une autre route non menacée par les pirates, posséder des caractéristiques rendant le navire vulnérable ».⁴⁷

68. Ces conditions semblent aisées à remplir pour les navires, si ce n'est celle du changement raisonnable de route. En effet, l'adjectif raisonnable peut sembler difficile d'appréciation : il se mesurera sûrement pour les armateurs en différence de durée de voyage, qui lui-même engendrera des coûts plus importants. Or ces derniers, pour être raisonnables, doivent se comparer avec d'autres coûts : ceux de la mobilisation des navires de guerre, ou ceux de la perte commerciale engendrée par l'opération trop longue. Les premiers dépassant trop vite le prix d'un changement de route, ce sont sûrement les seconds qui pourraient être sollicités. Cependant, au-delà de ces cinq conditions, une dernière était aussi édictée : il fallait que soit présente dans la zone concernée par l'expédition une opération militaire néerlandaise. Dans le cas contraire, cela aurait signifié qu'un navire de guerre néerlandais devait se retirer d'opérations où il était souvent en partenariat avec d'autres états pour aller aider un navire civil. Ce protocole était donc conçu pour intervenir rarement, de manière exceptionnelle.

69. Ce protocole ne présentait pas exclusivement les navires escortes comme solution, mais elle était alors la seule en place, et donc l'unique réponse pour le traitement des demandes d'assistance. Cependant, la fréquence des attaques de pirates aux abords de la Somalie, dont celle contre le navire néerlandais M/V Marathon en 2009, pousse les néerlandais à adopter en 2011, à la suite de nombreux débats considérant notamment les risques des VPD, un second protocole intitulé *Beleidskader*, règlement cadre de déploiement des membres de la marine néerlandaise sur les navires civils. Ainsi, les VPD étaient la meilleure option, malgré les réticences, face aux contraintes présentées par les navires de guerre.

70. Ce règlement cadre vient se superposer au premier protocole et préciser les conditions de celui-ci, par un deuxième filtre : le navire doit être immatriculé aux Pays-Bas, avoir avec les Pays-Bas des liens plus étroits que celui du pavillon, les BMP sont mis en œuvre, le navire est particulièrement vulnérable, l'expédition passe

⁴⁷ ZWANENBURG MARTEN, « Military Vessel Protection Detachments: the Experience of the Netherlands », *Military Law and Law of War Review*, 51, 2012.

par une zone présentant des hauts risques d'attaques de pirate sans qu'une opération collective militaire ne soit disponible à proximité, la demande est formulée six semaines avant le départ. Ces conditions apparaissent comme plus restrictives que celles relatives aux navires escortes, en utilisant des adverbes d'intensité & en faisant une référence explicite aux BMP.

71. Par ailleurs, la condition de la haute mer n'est plus précisée. Cependant, elle n'est pas à ignorer car elle s'applique toujours. En effet, la demande doit répondre au protocole et au règlement cadre. Or, dans les eaux territoriales d'États côtiers, les navires ne disposent que d'un droit de passage inoffensif. Reste à déterminer si la présence de VPD à bord d'un navire présente ce caractère inoffensif. La question ne se pose pas s'ils sont dépourvus d'armes jusqu'à leur entrée dans la haute mer, où certaines armées – comme l'armée française – ont la logistique nécessaire pour leur y fournir l'arsenal nécessaire⁴⁸. Cela peut être plus compliqué dans le cas contraire, notamment du fait des questions relatives aux transits des armes à feu, qui nécessitent l'accord des autorités concernées. Aujourd'hui, pour le cas français, « Afin de réduire les difficultés de déploiement, l'état-major de la Marine, soutenu par le ministère des affaires étrangères, recherche des accords permanents de mise en place de lots d'armes et de munitions dans des ports clés, situés à proximités des routes de transit. »⁴⁹ Cette complexité explique cependant le délai exigé d'une demande formulée minimum six semaines avant le voyage.

72. Parmi les accords conclus, peut être cité l'Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République des Seychelles relatif au statut des forces armées françaises en République des Seychelles dans le cadre de l'opération militaire destinée à protéger les navires de pêche français, signé à Victoria le 18 septembre 2009.⁵⁰ Ce dernier prévoit notamment que « Afin d'assurer la protection des navires de pêche battant pavillon français, les membres des forces armées françaises ont le droit de recourir à tous les moyens nécessaires, en conformité avec le droit international, dans les eaux territoriales et archipélagiques de l'État d'accueil. »⁵¹

⁴⁸ MAVEYRAUD Sébastien, « La protection des navires de commerce français par la Marine nationale : point de situation et perspectives », La Revue Maritime, 2013.

⁴⁹ Ibid.

⁵⁰ « Décret n° 2013-806 du 4 septembre 2013 portant publication de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République des Seychelles relatif au statut des forces armées françaises en République des Seychelles dans le cadre de l'opération militaire destinée à protéger les navires de pêche français, signé à Victoria le 18 septembre 2009 », Journal Officiel de la République Française, 2013, [consulté le 26 août 2020].

⁵¹ Ibid.

II. La procédure d'acceptation par les autorités concernées de l'attribution de VPD aux armateurs

73. En France, pour recourir aux VPD, est prévue la procédure suivante :

- « l'armateur saisit le cabinet du Premier ministre d'une demande de mise en place d'équipe de protection embarquée.
- Dès réception de la demande, une étude est effectuée par l'état-major de la Marine, en liaison avec le centre de planification et de commandement des opérations (CPCO), le commandant de zone maritime et l'état-major de la force des fusiliers marins et commandos (ALFUSCO).
- Avec la consultation du ministère des Affaires étrangères sur les ports possibles d'embarquement et de débarquement de l'équipe, cette étude permet d'élaborer une idée de manœuvre en coordination avec l'ensemble des acteurs et l'armateur, qui sera proposée au cabinet du Premier ministre pour validation et réponse à l'armateur. »⁵².

74. Ainsi, malgré une politique de la France qui se veut plus volontariste que celle des Pays-Bas frileux dans leur aide à leurs armateurs, l'attribution de VPD reste conditionnée à une procédure d'acceptation.

75. En 2012, sur 28 demandes de protection, 21 VPD avaient été mis en place. Si la France est plus encline à protéger ses armateurs et à assurer une mission de sécurité, le sujet des VDP s'illustre comme ne présentant que très peu de ressources au public quant à sa mise en place effective. Certains critères sont cités : « la nationalité du pavillon, la présence de citoyens français à bord, la nature de la cargaison de l'activité du navire, le port de départ de l'équipe »⁵³. Ces derniers restent vagues. Cependant, ce sont des conditions matérielles qui sont principalement évoquées pour justifier les refus : si « l'insuffisance d'effectifs formés n'est pas et n'a jamais été un facteur de refus », le « très faible délai de préavis » semble en faire partie. Or un grand nombre de navires effectuent des opérations qui sont élaborées très rapidement, du jour au lendemain.

76. Face au refus du cabinet du premier ministre, avant la légalisation des PMSC, les VPD, seule alternative, n'étaient donc plus une solution pour les armateurs. S'il y en avait, les recours prendraient en théorie la forme d'un référé

⁵² MAVEYRAUD Sébastien, « La protection des navires de commerce français par la Marine nationale : point de situation et perspectives », La Revue Maritime, 2013.

⁵³ Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer. Etude d'impact », Sénat, 2009, [consulté le 26 août 2020].

suspension contre la décision refusant d'accorder la protection. Il faudrait alors justifier l'urgence, et invoquer un moyen de nature à faire naître dans l'esprit du juge un doute sérieux sur la légalité de la décision.

77. C'est aussi, comme le soulignait la déléguée générale d'Armateurs de France Anne-Sophie Avé, la question de la responsabilité des autorités en cas d'attaque qui se pose : « Que se passerait-il si, après avoir reçu un refus de la marine de fournir des EPE, le navire était attaqué par des pirates ? »⁵⁴. S'il n'existe pas de jurisprudence sur ce cas – et qu'il est possible de prédire qu'il n'en existera pas du fait de la mise en place de solutions alternatives depuis – il apparaît qu'il faudrait caractériser une faute de l'État pour qu'un recours soit effectif devant le juge administratif. Or il faudrait démontrer que l'expédition présentait un intérêt national tel que l'État manquait à ses obligations s'il ne protégeait le navire.

78. On pourrait imaginer l'invocation d'une rupture d'égalité devant les charges publiques, et plus particulièrement le refus du concours de la force publique. Il serait compliqué cependant de parler de rupture d'égalité devant les charges publiques, car d'un point de vue libéral c'est le sort de tous les navires d'être exposés au risque de piraterie et ce n'est pas à l'État d'en assurer la protection. Si la France disposait de critères clairement énoncés semblables aux critères néerlandais et qu'un navire les présentait tous et n'obtenait tout de même pas l'agrément, cela serait plus aisé. Dans le cas français, où Sébastien Maveyraud, Commissaire en chef de la Marine, expose que les VPD sont déployés sur « navires de pêche (...), navires spéciaux (câbliers, recherche sismique) et navires de commerce vulnérables »⁵⁵, il faudrait démontrer la vulnérabilité desdits navires malgré la mise en place des moyens de défense passifs.

79. Si l'armateur décide cependant de faire un recours, la procédure est la suivante : lors du recours, indemnitaire, l'armateur doit démontrer qu'il a subi un préjudice. En cas d'attaque, cela ne semble pas difficile. Dans un second temps, il doit démontrer qu'il n'avait pas d'autres solutions que de faire appel à une escorte militaire et qu'il avait pris toutes les mesures nécessaires. Avant l'émergence des sociétés de sécurité, ceci aurait pu se concevoir, et on peut légitimement supposer qu'un armateur qui aurait fait une demande pour obtenir des VPD aurait auparavant mis en place les mesures des BMP5.

⁵⁴ GUISEL Jean, « Vers des gardes civils armés à bord des cargos français ? » [en ligne], Le Point, 2011, [consulté le 26 août 2020].

⁵⁵ MAVEYRAUD Sébastien, « La protection des navires de commerce français par la Marine nationale : point de situation et perspectives », La Revue Maritime, 2013.

80. Une fois ces éléments réunis, l'armateur doit faire un recours hiérarchique au ministre pour lui demander une indemnité. Cette demande doit être chiffrée et justifiée. Le ministre prend une décision expresse ou implicite de rejet. L'armateur a alors 2 mois pour attaquer la décision devant le tribunal administratif. En pratique, ce sont les assureurs qui mettraient en œuvre ces actions.

81. Aux Pays-Bas, la demande doit être envoyée au centre de contrôle des Gardes Côtes si le navire est néerlandais. Ce dernier va alors transmettre la demande à plusieurs ministères : celui de la Défense, celui des Affaires Étrangères et celui des Infrastructures & de l'Environnement. Ce partage est semblable au processus français. Les ministères vont alors évaluer dans un premier temps si la demande correspond aux critères énoncés dans le premier protocole, puis, uniquement en cas de réponse positive, évaluer la demande au regard du règlement cadre. Marten Zwanenburg révèle cependant qu'en pratique, l'évaluation est faite concomitamment. À la suite de cette évaluation, la décision devait être prise à l'origine par l'entière du Conseil des Ministres – ce qui souligne encore une fois le caractère exceptionnel que devait prendre de telles mesures et la réticence à les rendre usuelles aux Pays-Bas – mais est déléguée depuis 2011 au ministre de la Défense.

III. Un type particulier de personnel embarqué : les EPNAP français contre la menace terroriste

82. Les attaques de 2015 ont amené la France à envisager la cible idéale que pouvaient représenter les ferries pour les terroristes. En effet, ces individus, à la différence des pirates, n'ont pas d'objectifs financiers mais simplement celui de tuer au plus. Les ferries regroupent un grand nombre de passagers (17 millions par an) et sont un espace confiné propice à ces actions.

83. Alors que les patrouilles de l'Opération Sentinelle étaient déployées sur le sol français, l'équivalent approprié devait être trouvé pour les navires ferries opérant autour de la Métropole, dont notamment dans la Manche et pour la liaison avec la Corse. Cela a pris la forme des EPNAP, Équipes de Protection des Navires À Passagers. Les opérations, dont la première s'est déroulée en août 2016, sont dirigées par le Préfet Maritime de la zone concernée, mais « c'est la gendarmerie maritime qui en assure la mise en œuvre »⁵⁶, avec les fusiliers marins. Une convention doit être conclue entre les armateurs et la Marine Nationale, mais rien

⁵⁶ « « Sentinelles des mers » - Les EPNAP protègent les ferries », *Cols Bleus Marine Nationale*, 3063, 2017.

n'est précisé par les publications officielles sur la volonté des armateurs de disposer des EPNAP ou si ces derniers leur ont été imposés. En effet, les attaques terroristes, malgré leur fréquence en 2015, restent ponctuelles et on peut supposer que certains armateurs auraient préféré ne pas « s'encombrer » d'un tel service de sécurité. Cependant, le cas échéant, ce sont les actions possibles qu'auraient des passagers victimes contre les armateurs qui sont à craindre.

84. En effet le règlement (CE) n° 392/2009 prévoit la responsabilité du transporteur « en cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager »⁵⁷. Le préjudice doit avoir été causé par un événement maritime ou doit s'élever à plus de 320 mille euros avec une négligence ou une faute de la part du transporteur. Or, les préjudices pour la perte d'un proche dans le cadre du terrorisme sont nombreux. Le Gouvernement français relève ainsi :

- « Les frais d'obsèques ;
- Les pertes de revenus des proches, c'est-à-dire les pertes ou diminutions de revenus pour le conjoint (ou son concubin) et ses enfants à charge, c'est à dire pour l'ensemble de la famille proche du défunt ;
- Les frais divers des proches : frais divers engagés par les proches de la victime à l'occasion de son décès ; ce sont principalement des frais de transports, d'hébergement et de restauration ;
- Le préjudice d'accompagnement : préjudice moral des proches jusqu'au décès de la victime (pendant la maladie dite traumatique) ;
- Le préjudice d'affection : préjudice moral des proches à la suite du décès de la victime ;
- Le préjudice d'angoisse de mort imminente du défunt et sous certaines conditions, le préjudice d'attente et d'inquiétude des proches. »⁵⁸

85. Si ces préjudices n'amènent aujourd'hui pas au versement par l'État français d'une somme comparable à celle nécessaire pour engager la responsabilité du transporteur, certains avocats arguent que cela devrait être le cas, la perte d'un proche ne pouvant se concevoir par un montant représentant « l'équivalent d'un 4x4 ».⁵⁹ Ainsi, le premier critère de la somme de préjudice dépassée serait démontré pour l'action envers le transporteur. Le second critère à démontrer est celui de la

⁵⁷ « Voyager en bateau : quels droits pour les passagers ? », sur *Ministère de l'Intérieur* [en ligne], [consulté le 26 août 2020].

⁵⁸ « « Sentinelles des mers » - Les EPNAP protègent les ferries », Cols Bleus Marine Nationale, 3063, 2017.

⁵⁹ COIGNACLE Anaïs, « L'évolution de la prise en charge des victimes d'actes de terrorisme | Dalloz Actualité », sur *Dalloz Actualités* [en ligne], publié le 5 mars 2018, [consulté le 26 août 2020].

faute ou de la négligence : or il apparaît que si ne pas recourir à une protection armée au moment des menaces terroristes peut apparaître comme une négligence certaine par un manque de protection, a fortiori refuser l'aide des EPNAP caractérise amplement la faute. Ce cas de figure reste cependant très académique : « Après un an de mise en œuvre, ce dispositif est largement apprécié des armateurs, équipages et passagers »⁶⁰.

86. Les EPNAP présentent de nombreuses similitudes avec les VPD du fait de leur philosophie d'action : dissuader dans un premier temps, puis intervenir si une attaque se déroule. La prise de décision au bord des navires suit les mêmes principes que ceux des VPD, que nous étudierons ultérieurement.

87. Cependant, certaines différences pratiques doivent être soulignées : les EPNAP, à la différence des VPD, seraient amenés à intervenir contre une attaque perpétrée à bord même du navire sur lequel ils sont embarqués, et non contre une attaque menée contre un autre navire. Par ailleurs, les faibles distances couvertes par les ferries permettent des embarquements toutes les vingt-quatre heures.

88. La question du droit de passage inoffensif se pose toujours, même si elle est limitée : le trajet entre la métropole et la Corse ne concerne aucune eau territoriale autre que celle de la France, et celui dans la Manche n'implique que les Britanniques. Pour opérer dans les eaux de ces derniers, des accords ont dû être conclus afin que les agents des EPNAP puissent opérer. Une période d'attente a cependant existé entre leur mise en œuvre et l'autorisation de leur présence dans les eaux anglaises. Afin de bénéficier quand même d'une protection, les EPNAP embarquaient à bord des ferries par hélicoptère. Ceci est un élément de réponse important : pour les Britanniques, la présence d'agents étrangers armés, susceptibles d'intervenir contre les terroristes, pouvait poser un problème.

89. Un grand nombre de question reste en suspens cependant concernant ce sujet, relatives notamment aux conditions d'usage de la force et au partage des responsabilités. La confidentialité du mécanisme contractuel entre armateurs & Marine Nationale Française peut de ce fait être regrettée d'un point de vue académique ; mais les impératifs de protection dépassent ces préoccupations.

90. D'autres États, tels l'Italie, ont cependant donné accès au public au modèle de convention utilisées entre armateurs et forces armées. C'est l'une des raisons pour laquelle aborder le modèle italien paraissait tout d'abord propice dans notre étude.

⁶⁰ « « Sentinelles des mers » - Les EPNAP protègent les ferries », *Cols Bleus Marine Nationale*, 3063, 2017.

Cependant, c'est l'hybridité originelle du modèle construit et sa remise en question dans le contentieux de l'Enrica Lexie qui a confirmé la place qu'il devait prendre.

Chapitre 2. Étude de cas : les « *Nucleo Militare di Protezione* » italiens versus modèle français & néerlandais

91. Le décret-loi du 12 juillet 2011, acquérant valeur législative par la loi du 2 août 2011, visait à envisager la mise en œuvre par l'Italie des résolutions 1970 (2011) et 1973 (2011) des Nations-Unies par des mesures antipiraterie⁶¹. Il prévoyait dans son chapitre 1 la coopération de l'Italie aux interventions armées internationales dans différents territoires en conflit, et envisageait dans son chapitre 2 la « Mission internationale des forces armées et de police ». Ce dernier envisage majoritairement la répartition sur les différents terrains des armées italiennes. C'est ainsi que son article 5, intitulé « Autres mesures contre la piraterie », prévoit un modèle hybride partagé entre VPD et PCASP. Les VPD y sont alors désignés comme *Nucleo Militare di Protezione* (NMP), c'est-à-dire unité militaire de protection.

92. Ce choix est original, du fait de la défiance traditionnelle des états régaliens envers les sociétés privées de sécurité. Alors même que l'État italien s'engage à protéger ses armateurs de lui-même par la mise en place des VPD, il a aussi prévu l'éventualité de recourir à une force privée. Le régime concernant ces dernières est prévu dans l'alinéa 4 de l'article 5. Son intérêt repose dans le fait qu'est prévu une complémentarité et non une alternative entre PCASP & VPD. L'armateur, s'il veut recourir à des gardes armés, n'a pas le choix : il peut requérir les services de l'État, et si ceux-ci ne sont pas disponibles, alors il peut requérir ceux d'une PMSC. Le régime concernant ces dernières est envisagé dans le même alinéa et fait référence au droit commun concernant la sécurité privée en Italie, complété par l'alinéa 5 qui prévoit des décrets d'application pour les exigences relatives à la détention, l'utilisation, l'acquisition et le transport d'armes et de munitions. Est précisé par ailleurs que le port d'armes est prévu dans le cadre de ces activités ; celles-ci s'inscrivent bien comme une exception face à un principe général d'interdiction. C'est ce dispositif privé qui en 2015 deviendra l'unique option pour les armateurs

⁶¹ « DECRETO-LEGGE 12 luglio 2011, n. 107 Proroga ((delle missioni internazionali delle forze armate e di polizia e disposizioni per l'attuazione delle Risoluzioni 1970 (2011) e 1973 (2011) adottate dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, nonche' degli interventi di cooperazione allo sviluppo e a sostegno dei processi di pace e di stabilizzazione)). Misure urgenti antipirateria. (11G0148) (GU n.160 del 12-7-2011) », [consulté le 26 août 2020].

italiens du fait de la suspension du système des VPD par les autorités italiennes à la suite de l'affaire de l'Enrica Lexie (section 2).

93. L'appel aux VPD, cependant, disposait d'un encadrement légal particulièrement éloquent. En effet, après un alinéa premier exposant la possibilité de recourir à ce moyen, l'article 5 décline dans ses alinéas 2 & 3 le mécanisme contractuel qui devait prendre lieu entre armateur & Ministère de la Défense. Au-delà de ces dispositions désincarnées, c'est par ailleurs un mémorandum d'entente entre la Fédération des Armateurs Italiens (CONFITARMA) et le Ministère de la Défense qui a permis d'élaborer un modèle-type de contrat entre l'armateur ayant recours au VPD (section 2).

Section 1. Le cadre de la relation contractuelle : la convention entre le Ministère de la Défense et l'armateur

94. **Mémorandum d'entente** ([Annexe 2](#)). Le mémorandum d'entente entre le Ministère de la Défense et CONFITARMA a été signé le 11 octobre 2011. CONFITARMA entendait représenter les armateurs ayant pour souhait de requérir aux VPD qui adhéraient par une annexe jointe au protocole. Ce dernier expose dans ses considérants qu'il était « **nécessaire de donner un caractère complet aux actions menées en mer par les navires militaires pour assurer la défense et la sécurité** ». C'est ainsi que les parties conviennent, dans un article unique, « **de rechercher toutes les mesures appropriées pour l'embarquement et le débarquement des VPD (...), la recherche d'itinéraires croisés permettant le transbordement des VPD d'un navire à un autre, la recherche d'un transport éventuel des VPD sur des navires italiens, même ceux ne nécessitant pas de protection pour l'acheminement jusqu'au navire demandeur, la recherche d'itinéraire évitant toute interférence avec les états côtiers et les modalités de candidature des différents armateurs pour l'adhésion à la convention, en annexe** ». Malheureusement, cette dernière annexe n'est pas disponible au public mais on peut supposer qu'elle exigera notamment une condition d'immatriculation en Italie du navire concerné.

95. C'est donc une logique de coopération qui est instaurée entre armateurs adhérents et le Ministère de la Défense : le transport des VPD doit être optimisé par un « effort collectif » des armateurs, qui, s'ils souhaitent bénéficier des VPD, sont aussi liés par l'obligation de les acheminer jusqu'à destination si leurs itinéraires correspondent. Ils doivent par ailleurs réfléchir à optimiser leurs itinéraires de manière qu'un autre navire puisse bénéficier du même VPD par transbordement. Ainsi, l'État italien consent à la protection des armateurs en leur fournissant des VPD, mais cela, au-delà des considérations financières, n'est pas sans contrepartie ;

les armateurs doivent s'impliquer dans l'organisation logistique globale de l'opération, et être impliqués dans les opérations extérieures à celles qui les concernent directement. Cette obligation supplémentaire s'illustre comme une différence importante entre le recours au dispositif public des VPD en Italie et celui aux PMSC, dans lequel la fourniture de la prestation s'inscrit dans un document unique à la contrepartie purement financière.

96. Documents contractuels & parties contractantes. La fourniture de la prestation doit donc pour les VPD être considérée sous l'angle de ce premier protocole, mais son régime contractuel est constitué principalement par le modèle type de convention entre Ministère de la Défense et armateurs : la « *Convenzione Tra Ministero Della Difesa E l'Armatore* » ([Annexe 3](#), ci-après, la *Convenzione*). Celle-ci est conclue entre le Ministère de la Défense et l'armateur non identifié, qui doit envoyer un formulaire de demande de protection faisant partie intégrante de la *Convenzione*. L'article 1^{er} définit l'armateur comme étant une personne « [physique ou morale ayant présenté la déclaration d'arme à feu conformément à l'article 265 du code de la navigation](#) ». La *Convenzione* se compose donc du modèle type, du formulaire d'identification, mais aussi d'un addendum auquel il est fait référence dans l'article 2 « Objet de la convention » qui prévoit les modalités pratiques de réalisation de l'activité, dont notamment le nombre d'agents qui devront constituer le VPD. Ainsi, l'adaptation du modèle type à la situation particulière de chaque armateur se fait sur une structure comparable à des conditions générales et conditions particulières. Les conditions générales posées par le modèle type correspondent aux dispositions de l'article 5 du décret-loi, sont impératives et ne peuvent être négociées. Il nous appartient maintenant d'étudier les articles du modèle-type de la *Convenzione* afin d'en éclaircir les dispositions.

97. Objet de la convention (article 2). Le paragraphe premier réitère l'objectif de complémentarité entre des VPD avec les actions menées par les forces italiennes par une protection directe des navires et prévoit la mise à disposition par le Ministère de la Défense à l'armateur demandeur d'un « effectif adéquat de personnel ». Cette mise à disposition est soumise à une réserve spécifiée explicitement dans le texte : celle de la disponibilité. Il précise par la suite la composition du VPD embarqué : un élément constant, « des soldats armés individuellement et en équipe », et un élément variable, leur nombre, qui doit être défini dans l'addendum. Ce dernier doit aussi énumérer les ports d'embarquement et de débarquement.

98. Est ensuite spécifié l'espace spatio-temporel dans lequel la protection du navire doit s'effectuer : uniquement dans les espaces maritimes internationaux, ce qui évite les problématiques relatives aux états côtiers et à l'usage de la force dans les eaux territoriales de ces derniers – sans éliminer pour autant la problématique du

passage inoffensif ; et cependant toute la durée du séjour à bord du VPD même si le VPD devait embarquer ou débarquer dans une zone identifiée auparavant. Cela est particulièrement intéressant car si une identification préalable des zones concernées peut être effectuée, elle peut être écartée dans le cas où la protection est nécessaire. Face à l'impératif de protection du navire, limiter la capacité d'action des VPD à des zones unilatéralement déterminées par l'État italien comme étant des zones à risques n'est pas judicieux.

99. L'article 2 décline ensuite dans son paragraphe second neuf obligations de l'armateur lors de l'embarquement des VPD :

- a. Pouvoir faire bénéficier au VPD pour toute la durée du voyage d'un logement, de nourriture, des services de communication et de soutien lors de l'embarquement et du débarquement mais aussi lui fournir des locaux adéquats pour le stockage des armes. Se pose la question de savoir comment un local à armes peut être considéré comme adéquat et quelles seraient les répercussions si le navire concerné ne disposait pas d'un tel local. L'hypothèse semble cependant marginale.
- b. Assurer la liberté de mouvement du VPD à bord du navire conformément aux dispositions de sûreté en vigueur.
- c. Disposer d'une couverture d'assurance responsabilité civile pour les dommages qui pourraient survenir aux soldats du fait de l'armateur ou de ses auxiliaires. Cette couverture d'assurance ne semble pas particulière et n'apparaît pas comme concernant la fourniture directe de la prestation de sécurité mais seulement relative à la présence à bord du VPD, comme passagers ordinaires.
- d. Renoncer à toute action en responsabilité contractuelle du fait de la déviation du navire de son itinéraire pour l'embarquement ou le débarquement du VPD ou de toute personne détenue. Cette obligation découle du principe de coopération posé dans le mémorandum d'entente. Elle nécessite de la part de l'armateur d'envisager cette possibilité avec ses éventuels cocontractants dans le cadre d'un affrètement si l'armateur est un affréteur à temps qui décide d'aller dans les zones à risque : il devra stipuler que le temps supplémentaire ne peut lui être opposable. Inversement, s'il est fréteur au voyage, il serait intéressant d'opposer cela aux intérêts cargaison en cas de retard.
- e. Communiquer le départ, la destination et l'itinéraire du navire au centre d'opération de la Marine Militaire Italienne, l'informer du débarquement du VPD et faciliter l'embarquement et le débarquement de ce dernier en considérant la jonction avec l'itinéraire d'un autre navire sur lequel le VPD doit embarquer.

100. La place de ces obligations dans la *Convenzione* peut être remise en question car si elles sont essentielles dans la mise en œuvre du contrat, elles ne constituent pas l'essentiel du contrat, centré sur la prestation de sécurité. Ce dernier bénéficie de son propre article. On peut supposer que les autorités italiennes ont souhaité souligner l'égale importance de ces obligations dans le contrat en les incluant dans l'article concernant l'objet.

101. Prestation du service de protection (article 3). Cet article expose les critères d'évaluation du centre d'opération de la Marine Militaire de la demande de l'armateur : la disponibilité des VPD, les critères de priorité entre les navires demandeurs (type de navire et de cargaison, itinéraire, conditions météorologiques, vitesse, franc-bord et possibilité de défense passive), la possibilité d'acheminement, d'embarquement, de débarquement et éventuellement de transbordement des VPD. Après appréciation, la demande est confirmée ou refusée. Par ailleurs, un débarquement peut aussi être ordonné si les mesures de protection passives ne sont pas mises en œuvre. Dans le cas d'une acceptation, des instructions sont communiquées à l'armateur.

102. Prerogatives du Capitaine et du Chef du VPD (article 4). Cet article détermine les rôles de chacun vis-à-vis de leurs missions et équipes respectives. Est posé un principe de « non-ingérence dans les activités d'ordre militaire (...) pour la défense du navire, de son équipage, et de sa cargaison ». Ainsi, nous pourrions déterminer une division entre la gestion civile du navire, regroupant la gestion nautique et commerciale, et sa gestion militaire. Le Capitaine conserve la gestion civile, par « les choix concernant la navigation et la manœuvre du navire ». Cependant, son autorité diminue sur certains points. En effet, le Capitaine selon la règle 8 du Code ISPS, dispose d'un pouvoir discrétionnaire en ce qui concerne la sûreté et la sécurité du navire. Or, dans le cadre de l'embarquement des VPD, les dispositifs de défense passive doivent être gérés en coordination avec le VPD pour ne pas gêner ce dernier, et le Chef du VPD peut lui ordonner d'imposer à l'équipage le refuge dans la citadelle en cas d'attaque. Il est intéressant de souligner que l'autorité du Capitaine envers son équipage n'est pas mise à mal : il est l'intermédiaire nécessaire entre le Chef du VPD et ce dernier. Par ailleurs, le Capitaine ne peut céder aux demandes des pirates « quel que soit le niveau de menace et de risque d'une attaque à l'arme (...) sans la volonté expresse du chef du VPD de le faire ». Ceci indique donc que le chef du VPD est considéré, en tant que militaire, comme ayant le meilleur jugement dans ces situations. Ce dernier vient supplanter le « jugement professionnel » du Capitaine qu'évoquait la règle 8 du Code IDPS. Il s'agira plus tard de comparer si cette même confiance est accordée au chef des PCASP. En contrepartie, le chef du VPD doit aussi prévenir le Capitaine en

cas de blessure, de naufrage ou d'incendie. En comparaison, le droit néerlandais prévoit dans le règlement cadre concernant les VPD la « prérogative exclusive » de l'usage de la force au bénéfice des VPD et l'obligation pour le capitaine, qui conserve la gestion civile, de prendre en considération « tout conseil émis » par le chef des VPD, y compris dans le domaine de la navigation. C'est une inférence dans le domaine de compétence du Capitaine qui semble ici peu se justifier.⁶²

103. Par ailleurs, l'article 4 stipule, en conformité avec le décret-loi, que pendant la durée de l'embarquement, le chef du VPD est investi « des fonctions d'officier de police judiciaire (...) limitées aux opérations effectuées dans le cadre de la répression d'une attaque de pirates sans préjudice pour le reste des pouvoirs du commandant du navire ». Nous étudierons dans la section suivante les conséquences que cela engendre, mais il est ici intéressant de souligner que de la même manière que dans le droit français, le Capitaine du navire dispose en Italie d'une fonction d'officier de police judiciaire, se fondant sur les articles 292 et suivants du Code de la Navigation italien, et qu'une partie de cette dernière revient au chef des VPD dans la lutte contre la piraterie.

104. Responsabilité à l'égard des tiers (article 5). La répartition préalable des responsabilités dans l'article 4 amène à deux dispositions concises : envers les tiers, le Capitaine est responsable de la sécurité de la navigation et des choix de manœuvres, c'est-à-dire la gestion civile. Il n'est en revanche pas précisé les responsabilités qui portent sur le chef du VPD, mais sont exclus de celles du Capitaine les choix faits pour repousser une attaque. Le modèle néerlandais prévoit un partage des responsabilités sans donner plus de précision.

105. Remboursement du service rendu (article 6). La rémunération est conçue comme un remboursement sur lequel n'est pas fait de bénéfice. Ce dernier est une « redevance d'utilisation quotidienne, par jour et par personne » dont les détails sont spécifiés dans l'addendum. Y sont compris les frais d'exploitation du VPD, les frais accessoires pour le personnel et le soutien logistique. Est spécifié que ce montant est susceptible d'être révisé en fonction des événements survenant lors de la mission : on envisage donc le fait de facturer plus à l'armateur dans le cadre d'une attaque.

106. Le modèle néerlandais raisonne différemment : il énonce explicitement dans son Protocole que les VPD sont d'« intérêt commercial (...) et public » qui justifie « la participation de l'armateur aux coûts ». Cela se traduisait par

⁶² ZWANENBURG MARTEN, « Military Vessel Protection Detachments: the Experience of the Netherlands », *Military Law and Law of War Review*, 51, 2012.

initialement, en 2011, un prix avec une composante fixe de 150 000 euros par transport auquel s'ajoutait une composante variable de 25 000 euros par semaine. En avril 2011, par suite d'un gain en expérience⁶³, est décidé la baisse de ces tarifs. La division entre composantes a disparu pour un taux journalier de 8 300 euros par jour puis 5 000 euros par jour en juillet de la même année.

107. Le secret du modèle français ne permet pas de déterminer avec certitudes les tarifs qui sont appliqués lors du recours aux VPD français. Cependant, il est probable que le Décret n° 2018-1073 du 3 décembre 2018 relatif à la rémunération de services rendus par le Ministère de la Défense et par les formations musicales de la gendarmerie nationale trouve à s'appliquer. Ce dernier pose le principe d'une rémunération – le service n'est donc pas gratuit. L'article 3 du décret prévoit la composition de la rémunération par « toutes les charges, directes et indirectes, supportées pour la préparation et l'exécution de la prestation et (...) des avantages de toute nature procurés au bénéficiaire ». Par ailleurs, ce décret pose dans son article 7 l'obligation de la conclusion d'une convention avec le bénéficiaire du service. Cette disposition est particulièrement importante car elle laisse supposer ce que pourrait contenir celles conclues par les armateurs : « les conditions financières et techniques de la prestation ». Elle prévoit aussi le partage des responsabilités « la charge finale de la réparation des éventuels dommages causés aux tiers ainsi qu'aux personnels et biens mobiliers et immobiliers du bénéficiaire et du Ministère de la Défense incombe, sauf faute lourde imputable à l'État ou à l'un de ses agents, au bénéficiaire des prestations ». Cette disposition peut paraître inadaptée dans le cadre des VPD. Finalement, elle prévoit une obligation d'assurance.

108. Durée (article 7). Celle-ci est laissée au choix des parties. On considère cependant qu'elle correspondra à la durée du voyage dans les zones à risques, et commencera à l'embarquement et finira au débarquement du VPD. La Convenzione prévoit par ailleurs une possibilité de résiliation unilatérale après mise en demeure pour le Ministère de la Défense en raison « d'intérêts institutionnels prioritaires ». Ceux-ci permettent aussi une suspension & un remaniement des obligations du VPD.

109. On peut remarquer que cette convention n'aborde pas la manière dont les VPD doivent aborder une éventuelle attaque de pirates, dans quels cas ils pourraient et dans quels cas ils devraient ouvrir le feu ... Il semble que ces questions sont réglées dans le rapport entre les VPD, agents d'un État, avec le droit international public,

⁶³ STATEN-GENERAAL Tweede Kamer der, « Beveiliging zeevaartroutes tegen piraterij ; Brief regering ; Driemaandelijks rapportage inzake Vessel Protection Detachment (VPD) », publié le 13 avril 2012, [consulté le 26 août 2020].

et qu'elles ne sont pas de nature à intéresser l'armateur qui peut seulement bénéficier des prérogatives définies par un ordre juridique auquel les États sont sujets.

Section 2. Le contentieux international de la responsabilité engagée : l'affaire de l'Enrica Lexie

I. Le périmètre d'actions des VPD sur la scène internationale

110. L'État qui souhaite posséder un système de VPD pour ses armateurs ne connaît pas de contrainte de la part du droit international sur ce point du fait de sa pleine souveraineté, aussi bien en haute mer que dans ses eaux territoriales. Cependant, cette prérogative unilatérale n'empêche pas les interactions avec des éléments extérieurs à l'ordre juridique étatique. Ces dernières sont d'autant plus fréquentes que sur les mers, la liberté de navigation amène les navires immatriculés de différents états à connaître des mêmes routes. De fait, les différents ordres juridiques sont donc obligés d'interagir, ce qui a mené à l'émergence d'un ordre juridique international. Il s'agit ici de se demander comment s'inscrit l'activité des VPD contre la piraterie dans cet ordre juridique international, et quelles sont les prérogatives dans l'usage de la force qui peuvent leur être accordés par les États en conformité avec le droit public international.

111. Sony Vijayan élimine sur ce point les Conventions de Genève de droit humanitaire, car les pirates tout comme les forces armées à bord des navires « ne sont pas considérés comme étant en conflit armé avec aucune personne ni avec aucun pays »⁶⁴. Ce sont donc des civils, qui ne peuvent être considérés comme une force armée. Vijayan revient alors au « *jus cogens* » du droit international public en invoquant la Charte des Nations-Unies. En effet, si cette dernière évoque tout d'abord le principe suprême d'interdiction de la force coercitive par un état envers un autre état, l'article 51 du Chapitre VII prévoit le droit à la légitime défense, dont l'usage doit être notamment communiqué de manière immédiate au Conseil de Sécurité. La légitime défense s'inscrit aussi comme un principe général de la coutume internationale.⁶⁵

112. Les moyens contre la répression de la piraterie se conçoivent dans cette conception de la légitime défense, la Convention de Montego-Bay exigeant nécessairement un caractère de violence pour caractériser la piraterie dans son

⁶⁴ VIJAYAN Sony, « The Use of Armed Forces on Merchant Vessels without Strict Rules for the Use of Force », *Journal of Maritime Law and Commerce*, 45, 2014.

⁶⁵ Ibid.

article 101. Ainsi, les moyens de légitime défense peuvent être utilisés contre la piraterie. Nous pouvons remarquer que l'appréhension des navires pirates ne sera pas forcément soumise au même régime : en effet, ces derniers, envers lesquels la Convention prévoit une appréhension possible par les navires de guerre, peuvent être simplement des navires utilisés par des personnes avec « l'intention de commettre un acte de piraterie »⁶⁶. Dans ce cas-là, la violence ne sera pas une composante nécessaire de l'opération si les pirates obtempèrent aux ordres du navire de guerre lors du droit de visite de l'article 110.

113. Revenons aux VPD. Ces derniers ne sont pas des navires de guerre, et n'ont vocation en théorie à intervenir auprès des pirates qu'en cas d'attaque. De ce fait, la violence est forcément caractérisée et la légitime défense peut intervenir, du fait des principes de droit international public, et doit intervenir, du fait de l'ordre juridique interne des États et des chaînes de commandes militaires qui ordonneront au sein d'un même VPD l'action des agents. Il n'est pas possible de relier cependant le contrat passé avec l'armateur à cette obligation d'agir car, comme vu précédemment, l'armateur par le biais du Capitaine n'a aucun pouvoir dans la décision d'usage de la force et le contrat ne lie pas à un usage systématique de celle-ci par les VPD dans le cas d'une approche par un navire supposé pirate.

114. Ainsi, c'est la légitime défense qui va justifier la capacité d'action des VPD. Ce principe n'est pas défini et est soumis à différentes conceptions qui rendent sa détermination difficile. La légitime défense communément se compose par un élément extérieur, l'attaque, et un élément propre, la réponse à celle-ci par l'usage de la force. Il s'agit de déterminer l'intensité et les modalités des deux. Pour l'élément extérieur de l'attaque, un caractère offensif est requis. Le cas le plus fréquent est celui de tirs dirigés par le navire pirate sur le navire cible, qui ne laisse pas de doute sur la nature de l'interaction. Nous verrons dans le cadre de l'affaire de l'Enrica Lexie que la question se pose dans d'autres cas de figure. C'est l'intensité de la réponse qui nécessite d'être étudiée plus amplement. L'absence de dispositions précises sur le sujet pousse à se tourner vers la jurisprudence internationale. Ainsi, Vijayan se réfère à l'affaire M/V Saiga de 1997 qui concernait des représentant de l'État guinéen ayant tiré sur un navire après une course poursuite. Le Tribunal International du Droit de la Mer y considère que « le droit international exige que l'usage de la force soit évité autant que possible. Lorsque la force est inévitable, elle ne doit pas aller au-delà de ce qui est raisonnable et nécessaire dans les circonstances. Les considérations d'humanité doivent s'appliquer dans le droit de la

⁶⁶ Organisation des Nations unies, « Convention des Nations unies sur le droit de la mer », Recueil des Traités, vol. 1834, no 31363, 1994

mer, comme elles le font dans d'autres domaines du droit international »⁶⁷. La comparaison avec les autres domaines du droit international pousse notamment à s'intéresser au document onusien des Principes de base sur le recours à la force et l'utilisation des armes à feu par les responsables de l'application des lois⁶⁸. D'autre part, la Cour Internationale de Justice relève dans l'affaire des Activités militaires et paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci (Nicaragua c. États-Unis d'Amérique) de 1986 qu'un test doit être effectué pour déterminer :

« la licéité de la riposte à l'agression (...) dépend du respect des critères de nécessité et de proportionnalité des mesures prises au nom de la légitime défense. L'existence du droit de légitime défense collective étant établie en droit international coutumier, la Cour doit définir les conditions particulières auxquelles sa mise en œuvre peut avoir à répondre en sus des conditions de nécessité et de proportionnalité »⁶⁹

115. Ainsi, aucune disposition casuistique n'est établie concernant l'usage de la force par la légitime défense : l'appréciation reviendra aux juges dans chaque cas d'espèce. La question a notamment pu se poser dans l'affaire de l'Enrica Lexie, qui rassemble par ailleurs d'autres problématiques juridiques relatives au droit de la mer et aux VPD.

II. Le contentieux de l'Enrica Lexie

116. Les faits. Le pétrolier Enrica Lexie, immatriculé en Italie, avait à son bord un VPD de six fusiliers marins. Le 15 février 2012, alors qu'il se trouve au large des côtes indiennes, une embarcation navigue à toute vitesse en sa direction, et une collision est à prévoir. Des coups de semonce sont alors tirés – qui « s'entendent mieux que n'importe quoi d'autre » – mais cela ne dissuade pas l'embarcation qui continue sa route et se rapproche du pétrolier. Lors de ce rapprochement, les tirs continuent et frappent finalement fatalement deux pêcheurs indiens. Deux commandos de VPD avaient identifié l'embarcation comme un navire pirate ; les autorités indiennes les identifient donc comme coupables du meurtre des pêcheurs, et dans un contexte diplomatique tendu, le Capitaine de l'Enrica Lexie livre les deux

⁶⁷ VIJAYAN Sony, « The Use of Armed Forces on Merchant Vessels without Strict Rules for the Use of Force », *Journal of Maritime Law and Commerce*, 45, 2014.

⁶⁸ PUTRI Putu Ayu Dinda Paramita Selamat et UTARI Anak Agung Sri, « The Legal Challenges In Using Vessel Protection Detachment and Their Functional Immunity », *Kertha Patrika*, 41, 2019.

⁶⁹ COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE, 27 juin 1986, Affaire Des Activités Militaires et Paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci (Nicaragua C. États-Unis d'Amérique), [consulté le 17 août 2020]. 93

Italiens à ces dernières. L'Inde décide alors d'entamer des poursuites judiciaires. L'Italie s'y oppose, et un contentieux diplomatique émerge.

117. Le conflit de juridiction. L'Italie argue que l'Inde n'a pas compétence pour traiter de la question car l'Enrica Lexie n'était pas dans les eaux territoriales indiennes au moment de l'attaque, seulement dans sa ZEE. Or la ZEE est assimilée d'un point de vue de juridiction à la haute mer par l'article 58 de la Convention de Montego Bay, et c'est donc l'article 92 qui s'applique. De la même manière, l'article 97 prévoit que c'est l'État du pavillon – ou l'État de la personne mise en cause, en l'espèce ce sont les mêmes – qui a l'exclusivité de juridiction lorsque la responsabilité pénale ou disciplinaire d'un membre du personnel du navire est engagée. Une obligation de coopération avec l'Inde existait cependant aussi pour l'enquête concernant la mort des marins, étant donné l'article 94. Cependant, l'Inde refusant de libérer les militaires italiens, la coopération n'était pas envisageable. L'Italie a donc engagé en 2015 une procédure d'arbitrage fondée sur l'article 287 de la Convention de Montego Bay qui prévoit ce mode de règlement des différends dans l'hypothèse d'un désaccord sur la procédure à suivre, ainsi qu'une procédure devant le TIDM pour mesures conservatoires avant la constitution du Tribunal Arbitral. Il a été déterminé que le navire se trouvait à 33 milles marins des côtes indiennes. De ce fait, il était bien dans la ZEE et il apparaît que l'Inde n'avait pas compétence dans l'affaire. Il faut remarquer par ailleurs que la Cour arbitrale dans sa sentence du 2 juillet 2020 a considéré que ni l'article 92 ni l'article 97 n'avaient été violés par l'Inde du fait de la demande des autorités à l'Enrica Lexie pour se rendre dans un port indien suite à l'incident. Ce n'était pas le seul point de droit sur lequel portait l'affaire.

118. L'usage de la force par les membres du VPD et la question de la légitime défense. L'attaque n'était pas constituée par des tirs de la part du navire indien, mais par sa trajectoire vers l'Enrica Lexie. Cette dernière était-elle offensive ? Les conséquences des abordages entre navires, notamment sur les coques, démontrent que même s'il n'y a pas d'intention de nuire, la collision crée des dommages certains. Une riposte était donc nécessaire. Or, aucun appel radio n'avait permis de détourner l'embarcation de sa trajectoire, et la force restait donc le dernier moyen à utiliser pour empêcher la collision. Il apparaît que l'usage de celle-ci a été proportionnée : les agents du VDP ont d'abord cherché à toucher la coque avant de viser les pêcheurs indiens. La légitime défense était donc caractérisée.⁷⁰

⁷⁰ FARNELLI Gian Maria, « Vessel Protection Detachments and Maritime Security : An Evaluation of Four Years of Italian Practice », *Maritime Safety and Security Law Journal*, 2015.

119. L'immunité des membres du VPD. Cependant, même si les membres du VPD avaient agi en légitime défense, cela n'aurait pas forcément eu à être démontré devant la juridiction internationale, car la question préalable des agents des VPD comme bénéficiaires d'une immunité se posait. L'immunité « s'oppose à toute poursuite »⁷¹, et se justifie dans la coutume du droit international notamment par la qualité de fonctionnaire d'État. La question se posait donc de savoir si les agents des VPD remplissaient ce critère. Ils sont considérés comme des officiers de police dans le cadre de l'appréciation de la piraterie et par l'article 55 du Code de Procédure Pénale italien, ils ont des pouvoirs d'investigation importants. La chaîne de commande à laquelle ils sont soumis, d'ordre militaire, est aussi un élément à considérer : de ce point de vue, les agents du VPD sont des fonctionnaires d'État. Cependant, l'Inde arguait que le caractère commercial de leur mission, que nous avons pu apercevoir précédemment du fait du financement de cette dernière en partie par l'armateur, en faisait des agents privés et non des agents publics. Cependant, est consensus en droit international que ce n'est pas la nature des fonds utilisés qui donne son caractère public ou privé à une mission de la sorte.⁷² La Cour Arbitrale a reconnu dans l'arrêt du 2 juillet 2020 l'immunité fonctionnelle des agents mais ne leur a pas accordé d'indemnité tout comme à l'Italie du fait des procédures qui étaient jusqu'alors en place⁷³.

120. Si la qualification d'officier permet aux VPD de bénéficier de l'immunité, il apparaît qu'elle ne serait pas conforme avec la Convention de Montego Bay par les pouvoirs d'appréhension des pirates qu'elle leur attribue. En effet, ces prérogatives sont réservées aux navires de guerre. Ces derniers, qui disposent notamment de signes d'identification, semblent plus légitimes que les VPD à intervenir dans ces aspects.

121. L'affaire de l'Enrica Lexie, si elle semble s'être conclue en 2020, a entraîné en Italie dès le 1^{er} juin 2015 la fin de l'intervention des VPD au profit des PMSC. Les autorités italiennes ont cependant justifié cela par la diminution globale du phénomène de piraterie. Le mécanisme aura permis en cinq ans la protection de 337 navires dans les zones de piraterie.⁷⁴ Cependant, les dispositions légales ne sont toujours pas amendées.

⁷¹ CORNU Gérard, Vocabulaire juridique, Presses Universitaires de France, 2020.

⁷² FARNELLI Gian Maria, « Vessel Protection Detachments and Maritime Security : An Evaluation of Four Years of Italian Practice », *Maritime Safety and Security Law Journal*, 2015.

⁷³ Permanent Court of Arbitration, 2 juin 2020, n° 2015-28.

⁷⁴ « NMP - Nuclei Militari di Protezione - Marina Militare », [consulté le 26 août 2020].

122. Les enjeux diplomatiques ont donc été une raison qui a poussé l'Italie à la privatisation intégrale de la prestation de protection des navires par gardes embarqués. La privatisation de l'activité peut se retrouver dans d'autres États cependant, dont la France, qui par la loi du 1^{er} juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires a fait émerger son propre système hybride, dans lequel les PCASP deviennent une alternative aux VPD.

Titre 2. L'autorisation étatique d'une action privée limitée utilisatrice de la force pour la sûreté des navires

123. La sensibilité matérielle des activités privées de sécurité amène les États désireux de conserver le monopole de la force publique à refuser l'autorisation de telles activités. Souvent assimilées au mercenariat du fait d'une finalité strictement financière par ses acteurs, elles ne semblent pas avoir leurs places sur les territoires des États dont ils exercent toute souveraineté, même si elles peuvent être utilisées dans les opérations militaires extérieures. Or, la piraterie, phénomène circonscrit à des zones précises, et l'espace restreint qu'offre les navires sur les mers, amènent les États à déléguer une infime partie de leurs prérogatives dans la lutte contre un phénomène dommageable à leurs armateurs (Chapitre 1). Par ailleurs, est exercé un contrôle constant de l'activité malgré sa mobilité (Chapitre 2).

Chapitre 1. La force, prérogative de puissance publique « déléguée » de l'état aux acteurs agréés

124. La France a longtemps considéré l'activité de protection des navires comme un devoir régalien dont seule sa Marine Nationale pouvait se charger. Cette position, était partagée par les armateurs, qui considéraient en 2009 les PCASP de

« mercenaires se nourrissant de la guerre ».⁷⁵ Néanmoins, le 3 janvier 2014, le Gouvernement de Jean-Marc Ayrault dépose un projet de loi relatif aux activités privées de protection des navires (APPN). Le 1^{er} juillet 2014, ce dernier est voté, après seulement 6 mois de débat, une lecture dans chaque chambre parlementaire et deux commissions mixtes paritaires, donnant naissance à la LOI n° 2014-742 du 1^{er} juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires (ci-après, Loi APPN de 2014).

125. Comment s’explique ce changement de perspective ? Violette Larrieu met en évidence le rôle important de lobby exercé par Armateurs de France et le Cluster Maritime dans l’adoption de cette loi. Souvent associées à une « image de mercenaires » et « sulfureuses », les sociétés privées de sécurité souhaitant être PMSC en France n’étaient pas en effet les premiers acteurs qui se sont positionnés sur le bénéfice de l’autorisation d’une activité privée de sécurité dans le monde maritime. Ce sont donc les armateurs qui ont exercés ce rôle, comme « instigateurs de la loi » dans lequel ils ont pu être effectifs grâce à de nombreuses ressources. Si les armateurs souhaitaient ce changement, c’était notamment car ils considéraient que la réponse à la piraterie par les VPD n’était pas assez flexible, et qu’un lobbying avait aussi été exercé auprès d’eux par les sociétés privées de sécurité. Les prises d’otages médiatisées ont permis « l’inscription de la loi à l’agenda politique », et si le premier draft élaboré en 2012 n’a pas connu de suites du fait des élections présidentielles et du changement du paysage politique gouvernant en France, ce même changement a permis une sensibilisation nouvelle de personnages politiques proches du monde maritime – souvent bretons – qui ont pu écouter les préoccupations des armateurs. Ces derniers ont pu leur présenter une trame scénaristique de politique publique concernant les enjeux des PCASP qui visait à convaincre les politiques qu’ils représentaient « la solution inéluctable ». Cette trame est mise en lumière par Violette Larrieu sous le modèle du chercheur en science politique Claudio Radaelli.

Figure a. Récit de politique publique pour la loi sur les EPPN selon le modèle de Claudio Radaelli⁷⁶

⁷⁵ « Protection privée des navires : La fin d’un serpent de mer ? », sur *Fortunes de Mer* [en ligne], publié le 10 février 2014.

⁷⁶ LARRIEU Violette, « Quand la sécurité maritime vire de bord », *Gouvernement et action publique*, 6, 2017.

Séquence 1 – L'analyse du passé :

- Le commerce maritime est un secteur économique fondamental pour la France.
- La piraterie a toujours existé et, bien qu'elle soit jugulée dans certaines parties du monde, elle reste incontrôlable dans d'autres (golfe de Guinée par exemple).
- Il existe un consensus pour maintenir la compétitivité du pavillon français.

Séquence 2 – L'analyse du présent :

- Les EPE fournies par la Marine ne couvrent pas toutes les demandes et la France n'a pas les moyens économiques de mobiliser davantage d'EPE.
- Il y a une menace de dépavillonnement de la part des armateurs.
- Dans un contexte de crise économique et pour des raisons stratégiques, la France ne peut pas se permettre de perdre en compétitivité.
- Les EPPN sont déjà utilisées dans la plupart des pays européens.

Séquence 3 – Scénario négatif :

Si la France n'autorise pas les EPPN à bord des navires battant pavillon français, les armateurs dépavillonneront, la France perdra en compétitivité et l'insécurité face à la piraterie risquera d'augmenter.

Séquence 4 – Scénario positif :

Si la France autorise les EPPN, elle gagnera en compétitivité, évitera des prises d'otages et une augmentation de l'insécurité maritime, et bénéficiera de retombées économiques et stratégiques.

Séquence 5 – Conclusion :

La France doit autoriser les bateaux à avoir recours à des EPPN (mais avec un encadrement très strict).

126. Cette argumentation a pu trouver sa légitimité par la « prééminence régaliennne de l'État », assurée par le contrôle important de l'activité dont nous aborderons plus tard les modalités, et par la distinction des activités privées de sécurité maritime avec toutes les autres. Cette loi est faite pour le monde maritime, et n'est « en aucun cas une avancée symbolique dans le domaine de la sécurité privée ». C'est d'ailleurs pourquoi c'était le ministère de l'Écologie et des Transports qui l'a présentée. L'activité ne correspond pas à un objectif de mercenaire basé sur la marchandisation de la sécurité, mais bien sur la volonté d'assurer cette dernière.

127. L'institut néerlandais de Relations Internationales Clingendael a déterminé sept composantes essentielles à un cadre juridique complet des États dans l'appréhension des APPN. Sept aspects principaux qui doivent être couverts par le cadre juridique de l'État, s'il souhaite autoriser l'utilisation des PCASP à bord des navires marchands battant son pavillon. Ces dernières ont vocation à traiter de différents temps dans la réalisation des APPN et peuvent donc être regroupées entre elles. Cela permet l'élaboration du tableau suivant :

Figure b. Chronologie des composantes essentielles au cadre juridique des APPN dans le cadre de la réalisation de prestation de sécurité

Composantes déterminées par l'institut Clingendael	Temps d'intervention dans la réalisation des APPN
« procédure permettant la délivrance de permis de port d'armes et permis d'emploi de gardes armés »	Temps n° 1 : mise en place de la société réalisant les APPN
« procédure de certification »	
« assurance de tierce partie, surveillance et contrôle en ce qui concerne la responsabilité et la responsabilisation »	
« zone géographique d'application »	Temps n°2 : champ de réalisation de l'activité d'APPN
« types de navires couverts »	
« seuil pour l'usage de la force »	Temps n°3 : réalisation de la prestation de sécurité en cas d'attaque pirate
« rôle du Capitaine »	

128. Aussi, nous n'avons pas vocation à traiter de toutes ces composantes au sein des développements de ce chapitre. En effet, la réalisation de la prestation de sécurité en cas d'attaque pirate, bien qu'encadrée par les lois étatiques et internationales, intervient dans le cadre d'une prestation contractuelle entre personnes privées : l'armateur, par les biais du Capitaine et de son équipage, et la société de protection privée, représentée par les PCASP. Ces composantes seront donc traitées dans notre seconde partie. Nous traiterons cependant les deux premiers temps dans le présent chapitre : il s'agira d'aborder le cadre législatif et réglementaire français qui a permis l'émergence et le contrôle des activités de sécurité privées (temps n°1 et section 1) pour ensuite aborder les modalités spécifiques d'exercice de l'APPN (temps n°2 et section 2). *Les dispositions qui y sont relatives sont disponibles en [Annexe 4](#) : Code des Transports & Code de la sécurité intérieure*. Par ailleurs, nous mettrons au cours de ces développements les éléments français en comparaison avec les éléments du système britannique.

Section 1. Le cadre législatif français des sociétés de sécurité privée : droit commun & spécificités pour les activités privées de protection des navires

I. Droit commun des sociétés privées de sécurité

129. Les activités privées de sécurité sont réglementées en France par la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983. Cette dernière a été abrogée par l'Ordonnance n° 2012-351 du 12 mars 2012 relative à la partie législative du Code de la Sécurité Intérieure (ci-après, Code SI), qui a permis la codification des dispositions au sein du titre VI de ce même code. Ce titre VI pose les dispositions générales des activités de sécurité en France, tout en précisant les modalités selon les types d'activités. En effet, seuls certains domaines sont susceptibles de faire intervenir une activité privée de sécurité : la recherche privée, la surveillance et le gardiennage, le transport de fonds, la protection physique des personnes et finalement, la protection des navires intégrée par la Loi APPN de 2014. Ces dernières sont énumérées à l'article L611-1 du Code SI. La Loi APPN de 2014 avait initialement vocation à n'intégrer que le Code des Transports, mais le cadre préexistant du Code SI a mené à son intégration naturelle dans celui-ci.

130. Cette réglementation se base sur un contrôle préalable des acteurs des activités de sécurité, par des conditions qui s'appliquent aussi bien aux sociétés, qu'à leurs dirigeants et qu'à leurs personnels. La Recommandation Provisoire pour les navires immatriculés au Royaume-Uni dans le cadre de l'Utilisation de Gardes Armés pour se défendre contre la menace de la piraterie dans des circonstances exceptionnelles (*Interim Guidance to UK Flagged Shipping on the Use of Armed Guards to Defend Against the Threat of Piracy in Exceptional Circumstances*, ci-après, l'Interim Guidance) ne procède pas de la même manière ([Annexe 5](#)). En effet, elle se présente comme une simple information à l'égard des Armateurs dans l'emploi des PMSC, comme un cadre d'emploi conseillé, mais qui n'est pas contraignante. Le document lui-même se présente comme « tel quel » et ne comportant aucune approbation formelle par le Département of Transport britannique. De ce fait, les différents standards requis sont considérés comme ce que l'armateur devrait chercher et contrôler lors de son contrat avec la PMSC. La section 3 de ce document porte ainsi sur la sélection des PMSC.

131. Les conditions à réunir en France pour les sociétés souhaitant effectuer des APPN sont énoncées dans les articles L612-1 à L612-5 : les sociétés immatriculées en France, en Union Européenne ou dans l'Espace Économique Européen peuvent l'exercer. Ainsi, la prérogative régaliennne ne se délègue pas qu'aux nationaux mais aussi à l'ensemble de l'Europe sur le fondement des règles de concurrence. Une autre disposition vient cependant restreindre l'activité et permet un détachement d'une activité mercenaire : l'activité de sécurité privée doit être l'unique activité assurée par la société – ce qui se traduira sans doute dans son KBIS & ses statuts – et qui peut s'accompagner exclusivement de la formation à cette activité. On sort ici donc d'une logique purement mercantile, les sociétés concernées ne pouvant

accroître leurs prestations de manière déraisonnée. Par ailleurs, chaque type de prestation de sécurité est spécifique : ainsi, une société de gardiennage ne pourra pas soudainement faire de la sécurité maritime. Une obligation d'assurance est spécifiée, qui doit couvrir la responsabilité professionnelle. Cela peut paraître difficile à accomplir auprès des assureurs français qui ne sont pas experts en le sujet mais la couverture existe déjà au niveau international.⁷⁷ S'ajoutent à ces conditions la nécessité d'obtenir plusieurs types d'autorisations pour l'exercice de l'activité.

132. L'Interim Guidance, de même, recommande la vérification de l'existence administrative de l'entreprise, de son actionnariat, de ses finances, de sa couverture assurantielle mais aussi de la solidité de ses finances.

133. Autorisation et certification relatives à la personne morale. Le droit commun requiert une autorisation d'exercice qui doit être délivrée par le CNAPS pour chaque établissement de la société (Articles L612-9 à L612-19). Il n'est pas possible d'obtenir cette autorisation si l'activité est « de nature à causer un trouble à l'ordre public ».

134. Une certification est par ailleurs requise spécifiquement pour les APPN pour la protection des navires, qui doit être justifiée auprès du CNAPS (L616-1 du Code SI). Cette certification vise « notamment à assurer que l'entreprise respecte des normes sur les aptitudes à la communication avec l'équipage du navire, les modalités de commandement de l'équipe de protection, les règles d'emploi de la force, de constatation et de signalement des incidents ». 78. Aujourd'hui, ce sont les organismes accrédités par le Comité Français d'Accréditation qui peuvent délivrer cette certification. Elles sont au nombre de trois aujourd'hui : le Lloyd's Register Quality Assurance, MSS Global et RTI . La certification exigée est l'ISO 28000, « Spécifications relatives aux systèmes de management de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement »⁷⁹, avec guide d'application ISO-PAS 28007, « Navires et technologie maritime – Guide destiné aux sociétés privées de sécurité maritime (PMSC) fournissant des agents de protection armés embarqués sous contrat privé (PCASP) à bord de navires (et contrat pro forma) ».

135. Une autorisation d'exercice provisoire peut être délivrée à l'entreprise qui n'a pas encore exercé l'activité mais est en cours d'obtention de la certification.

⁷⁷ « Fortunes de mer - Protection privée des navires La fin d'un serpent de mer ? », sur Fortunes de Mer [en ligne].

⁷⁸ GRIMAUD Philippe, « « Vigiles contre pirates » : le régime des entreprises et agents de protection privée des navires », RFDA, 2015.

⁷⁹. « Agréer votre entreprise de protection des navires », sur *Conseil National des Activités Privées de Sécurité* [en ligne], [consulté le 26 août 2020].

C'est le cas de toutes primo entrantes sur le marché français. Dans ce cas, il faut prouver que la certification est en cours d'obtention par la fourniture de la copie du contrat liant l'organisme de certification à la société souhaitant exercer des APPN.

136. L'Interim Guidance envisage aussi cette même certification ISO. Par ailleurs, sa dernière version, datant de 2015, évoque un processus en cours d'élaboration pour certifier par l'*United Kingdom Accreditation Service*, un standard s'intéressant aux opérations des PMSC mais aussi des respects des Droits de l'Homme (article 3.1).

137. Agrément et carte professionnelle des personnes physiques. Un agrément est ensuite requis pour les dirigeants et gérants des personnes morales ainsi que pour les exploitants individuels (articles L612-6 à L612-8). Sans ce dernier, il est impossible d'exercer l'activité. Cet agrément nécessite une condition de nationalité – la simple création d'une filiale ne suffit donc pas à déjouer ceci – une condition de probité, essentielle du fait des prérogatives de port d'armes et d'usage de la force qui sont reliées à ces activités, et une condition d'aptitude professionnelle. Certaines professions sont par ailleurs considérées comme présentant une incompatibilité et sont définies par décret. L'agrément n'est pas pérenne et peut être retiré.

138. Finalement, c'est sur les personnels individuellement « employés ou affectés » à une activité de sécurité privée – c'est-à-dire les PCASP – que sont imposées des conditions pour obtenir une autorisation d'exercice (articles L612-20 à L612-23). Cette dernière prend la forme d'une carte professionnelle. N'est pas exigée de condition de nationalité. Les conditions de probité, au contraire, sont très exigeantes, et si une enquête dirigée par le CNAPS détermine que pour l'agent en cause, « son comportement ou ses agissements sont contraires à l'honneur, à la probité, aux bonnes mœurs ou sont de nature à porter atteinte à la sécurité des personnes ou des biens, à la sécurité publique ou à la sûreté de l'État et sont incompatibles avec l'exercice des fonctions susmentionnées » la carte sera refusée. Une condition d'aptitude professionnelle est exigée, et la formation professionnelle doit être continue.

139. Dans le cadre des activités privées de protection des navires, la première demande de carte est forcément provisoire pour une durée de 12 mois et est conditionnée à la fourniture d'une lettre d'embauche par la société concernée. À la fin de cette période, la carte sera soit accordée de plein droit soit refusée.

140. L'Interim Guidance conseille aux armateurs de vérifier en premier lieu que la PMSC elle-même a une procédure pour s'assurer de la pertinence de l'emploi des

personnels recrutés en tant que PCASP. Les éléments que ces derniers devraient fournir sont notamment les casiers judiciaires, une liste des précédents emplois, des preuves de formations à jour, le certificat médical marin, mais aussi un certificat de santé physique et mentale. Ce dernier point est intéressant car il doit exclure l'hypothèse de l'expulsion d'un corps armé ou de police pour des raisons médicales physiques ou psychologiques.

141. Philippe Grimaud estimait en 2015 que :

« Bien que l'on ne puisse préjuger de l'application concrète qui sera faite de ce texte, ces exigences impliquent que la création et la direction de telles entreprises ne pourra a priori être le fait que de personnes disposant d'une compétence et d'une certaine expérience dans le domaine nautique et de la sécurité des navires, ce qui devrait garantir un réel professionnalisme. »⁸⁰

Cela se traduit au sein des sociétés par la certification ISO. Pour les PCASP, cela s'est traduit notamment par la nécessité de fournir « un certificat d'aptitude médicale délivré par un médecin agréé par le service de santé des gens de mer conformément à l'article L.5549-1 du Code des transports ».

142. L'Interim Guidance énumère pour l'aptitude professionnelle un certain nombre de critères à apprécier, dont notamment des expériences récentes sur le terrain maritime, les témoignages de précédents clients, une compréhension de la piraterie dans les zones concernées, des mesures de protection BMP, une procédure écrite concernant le management de l'unité PCASP incluant les changements de commandement et la chaîne de commande, un accès à un conseil juridique permanent pour comprendre les actions possibles des PMSC dans les différentes zones maritimes ... les différentes licences relatives à la possession et au transport des armes sont aussi requises (articles 3.4 à 3.8).

143. Pouvoir de contrôle. Est prévu par ailleurs à l'article L611-12 un pouvoir de contrôle inopiné par les membres de la police et de la gendarmerie nationale de l'obtention de tous ces documents et de sa possession. Ce pouvoir de contrôle est très étendu et comporte notamment une faculté d'accès aux locaux des sociétés exerçant les activités susmentionnées. Ce contrôle est complété dans le cadre de l'activité maritime par un contrôle à bord des navires concernés. Nous envisagerons ces derniers dans la section suivante. Ce contrôle est prévu à l'article L616-4 et peut être effectué par un grand nombre d'acteurs étatiques du monde maritime :

⁸⁰ GRIMAUD Philippe, « « Vigiles contre pirates » : le régime des entreprises et agents de protection privée des navires », RFDA, 2015.

« (...) les administrateurs et officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les commandants, commandants en second ou officiers de bâtiments de l'État et les commandants des aéronefs de l'État affectés à la surveillance maritime, les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires 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. »

144. L'article prévoit par ailleurs les conditions matérielles dans lesquelles peuvent être effectués les contrôles et l'intensité de ces derniers. Notamment, ces contrôles peuvent justifier le déroutement d'un navire vers un port. Un procès-verbal de ces visites doit être établi et communiqué au Capitaine ou à son représentant.

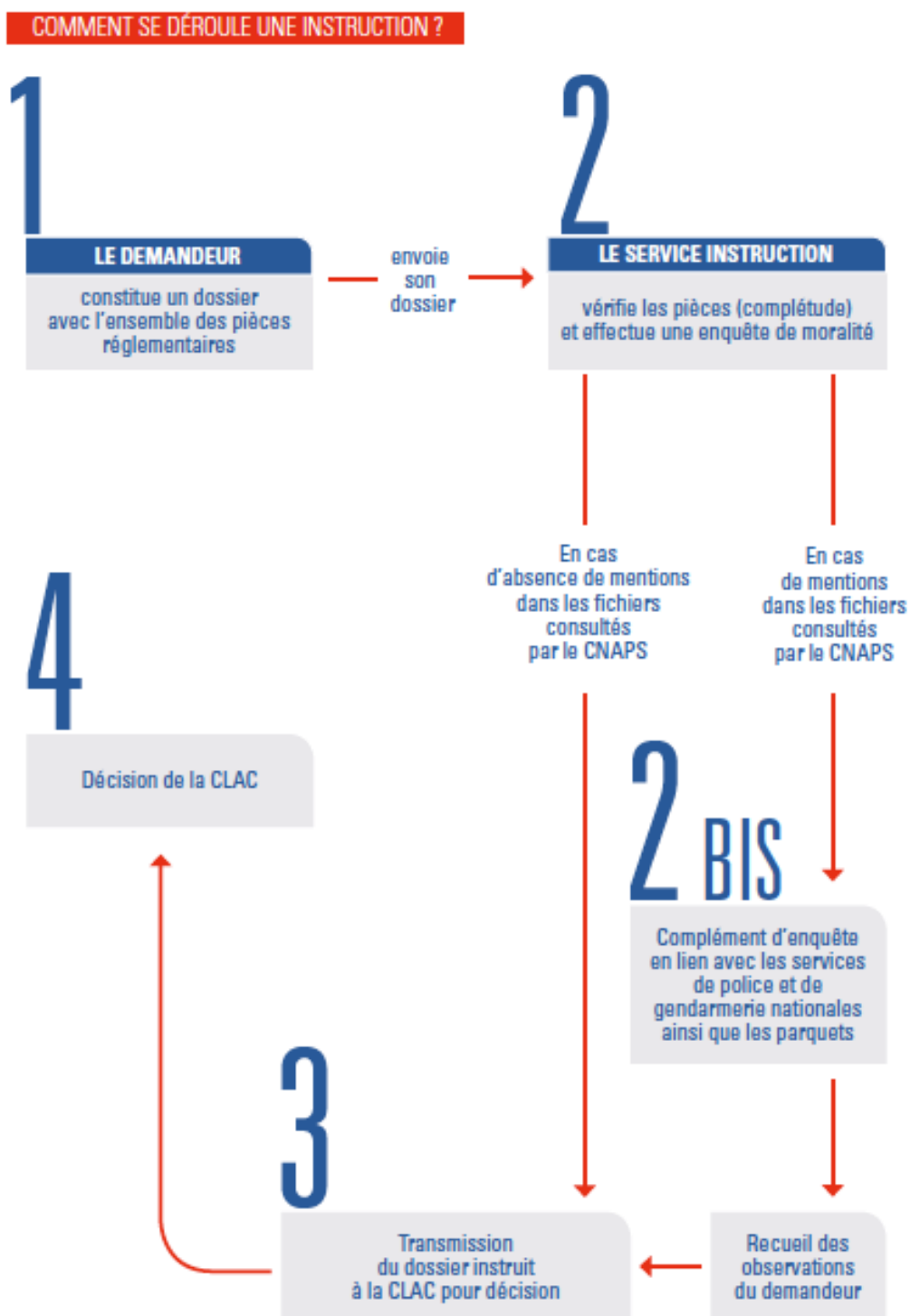
145. Par ailleurs, la constatation des infractions est aussi permise à un certain nombre d'acteurs similaires (art L616-5). Ils disposent, en cas d'extrême urgence, de pouvoirs de perquisition et de saisie d'armes avec l'autorisation du procureur de la République. Des sanctions pénales sont prévues en cas de non-conformité aux procédures, d'exercice sans les autorisations requises ainsi que pour les entraves aux contrôles administratifs.

146. L'article L612-14 dispose par ailleurs qu'aucune prérogative de puissance publique n'est accordée à la société ou à son personnel : ainsi, l'usage de la force et le port d'armes dont ils peuvent bénéficier ne peuvent se concevoir sous cet angle, l'activité est purement privée. Un retrait et une suspension de cette autorisation sont susceptibles d'intervenir après une procédure contradictoire. Il existe une interdiction de mention de fonctions précédentes au sein de la police ou de l'armée du personnel, qui a pu être regretté par les acteurs du secteur car ce n'est pas le cas dans d'autres pays et c'est donc un désavantage concurrentiel. C'est le cas au Royaume-Uni, où cette information est même essentielle dans l'exclusion de l'hypothèse d'un renvoi de ces corps pour des raisons physiques ou psychologiques (cf. § 140).

II. Obtention en pratique des agréments : formalités à accomplir et services d'instruction.

147. Le schéma suivant, élaboré par le CNAPS dans son rapport annuel de 2019, reprend les différentes étapes de la procédure. Cette dernière est divisée entre le CNAPS, Conseil National des Activités Privées de Sécurité et les CLAC, Commissions Locales d'Agrément et de Contrôle.

Figure c. Déroulement d'une instruction auprès du CNAPS



148. Lorsqu'un établissement ou un personnel souhaite obtenir un agrément ou une carte professionnelle, il adresse au CNAPS les formulaires complétés à cet effet ([annexes 6, 7 et 8](#)). Ce dernier traite les informations fournies et fait les enquêtes nécessaires pour vérifier si les conditions requises par la loi sont remplies, dont notamment les conditions de probité pour les personnes physiques. Il transmet ensuite le dossier aux CLAC du ressort de la société concernée pour que celles-ci

prennent de manière collégiale les décisions nécessaires sur « la délivrance, la suspension ou le retrait des autorisations, agréments et cartes professionnelles ». ⁸¹ Elles sont composées de 12 membres dont un quart sont issus des activités privées de sécurité.

149. Elles ont par ailleurs une mission disciplinaire lorsque les entreprises et agents enfreignent les lois et règlements. Elles peuvent ainsi prononcer des interdictions d'exercer. Il est possible d'introduire contre chacune de leurs décisions, dont celles de refus de délivrance, un recours administratif préalable obligatoire auprès de la Commission nationale d'agrément et de contrôle (CNAC).

150. Pour information, en 2019 le délai de traitement des demandes de titres se faisait en 7 jours ouvrés pour 83% des cas, voire moins lorsqu'aucun « problème de moralité »⁸² n'était décelé.

Section 2. L'encadrement par les états de la prestation de sécurité : modalités spécifiques d'exercice de l'activité des personnels armés de protection des navires à bord de ces derniers

151. La loi APPN de 2014 se justifie, comme nous avons pu le voir précédemment, par le risque que présentent les pirates pour les navires des armateurs français, et plus récemment par la menace du terrorisme. Il se conçoit comme « exorbitant du droit commun »⁸³. Le principe est l'interdiction des PCASP sur les navires, sauf dans les espaces prévus par la loi. En effet, la limitation de cette activité est grandement liée à plusieurs caractères géographiques et spatiaux.

152. Le *Department of Transport* expose aussi la politique du gouvernement britannique relatif aux PMSC dans l'*Interim Guidance*. Les dispositions sont contraignantes et ne se conçoivent pas comme une simple recommandation, au contraire du reste du document. Les PMSC sont une option dans des « circonstances exceptionnelles et lorsqu'il est légal d'y requérir » (article 1.4). Les circonstances exceptionnelles sont exposées de manière concise et rejoignent les critères français. Un prérequis de respect des dernières BMP est par ailleurs exigé.

⁸¹ « Agréer votre entreprise de protection des navires », sur *Conseil National des Activités Privées de Sécurité* [en ligne], [consulté le 26 août 2020].

⁸² « Rapport annuel d'activité 2019 CNAPS, CNAPS, 2019 [en ligne], [consulté le 26 août 2020].

⁸³ GRIMAUD Philippe, « « Vigiles contre pirates » : le régime des entreprises et agents de protection privée des navires », *RFDA*, 2015.

153. Zones maritimes. Tout d'abord, il s'agit d'autoriser les APPN dans les zones où la piraterie est fréquente et identifiée. Ces zones ont vocation à évoluer : c'est pourquoi elles sont définies par décret et peuvent être révisées par un comité en 15 jours. C'est l'arrêté du 28 novembre 2014, tel qu'amendé par l'arrêté du 12 mai 2016, qui spécifie ces zones. Sont concernés l'Afrique de l'Ouest, l'Océan Indien et la Mer Rouge, selon des limites exprimées en WGS 84. Ces limites sont délimitées sans préjudice de l'application des accords internationaux comme le précise l'article L5442-2. En pratique, en considération de la Convention de Montego Bay, cela veut dire que les limites exprimées dans l'arrêté spécifient que les limites s'arrêtent aux mers territoriales des États côtiers, qui conservent la souveraineté dans ces derniers. Philippe Grimaud regrettait en 2015 l'absence des zones du détroit de Malacca, de la mer de Chine méridionale et du Golfe Persique, où les risques étaient aussi présents. Cependant, la faible proportion de zones de haute mer dans ces espaces comparée aux mers territoriales pouvait expliquer cette exclusion.

154. Les actes terroristes de 2015 ont mené cependant à une possibilité d'application beaucoup plus large du dispositif. En effet, l'article 61 de la loi n°2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue a inséré un deuxième alinéa dans l'article L5442-2 énonçant un principe général selon lequel les APPN pouvaient être exercées « au-delà de la mer territoriale des États lorsque les menaces encourues constituent des menaces d'actes de terrorisme ». Or, le propre des attaques terroristes est d'être imprévisibles. Ainsi, il est impossible de réellement caractériser une zone où le terrorisme ne s'inscrirait pas comme menace encourue lors d'une période de recrudescence du terrorisme comme l'ont été l'année 2015 et 2016 en France. L'instabilité de certaines régions pourrait être un indicateur, mais nier la menace dans d'autres régions du monde n'a pas de sens. Cet élargissement du dispositif face au terrorisme est cependant toujours élaboré en conformité avec les conventions internationales : les mers territoriales y sont exclues de la même manière que pour la piraterie.

155. Lorsque l'article L5442-2 énonce l'exclusion des mers territoriales, cette exclusion concerne aussi les eaux françaises. En effet, le fondement de cette exclusion est l'affirmation de la souveraineté des États au sein de leurs eaux territoriales. Or, si cette affirmation doit prendre place face aux autres États, elle doit aussi prendre place dans les relations entre l'État et ses citoyens. Les citoyens n'ont pas à exercer de fonction de souveraineté là où l'État le peut, car c'est la prérogative de l'État. Ainsi, c'est aux brigades nautiques et fluviales que reviennent traditionnellement ces missions dans les eaux intérieures et dans la mer territoriale en France. Le terrorisme a amené à reconsidérer cette perspective, et l'article 11 de

la loi n°2017-258 du 28 février 2017 relative à la sécurité publique prévoit l'embarquement de PCASP sous les conditions suivantes.

« III. – Lorsqu'il existe un risque exceptionnel d'atteinte à la vie des personnes embarquées sur le navire, l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 du présent code peut être exercée dans les eaux territoriales et les eaux intérieures maritimes françaises, après autorisation du préfet maritime ou du délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer. Cette autorisation est délivrée sur demande de l'armateur, pour un trajet défini ou une ligne régulière définie. »

156. Le risque exceptionnel d'atteinte à la vie apparaît comme désigner le terrorisme. Le changement de perspective s'illustre par la systématisation éventuelle du mécanisme pour une « ligne régulière définie ». À la seule lecture de ces dispositions, la possibilité de l'emploi des PCASP sur des ferries de manière comparable aux EPNAP peut s'imaginer. Si c'est aujourd'hui possible, ce n'était pas en 2014 envisageable du fait de la deuxième limite spatiale imposée au dispositif : celles du type de navires autorisés.

157. L'*Interim Guidance* britannique détermine seulement la Mer Rouge et le Golfe d'Oman. Cependant, il explicite des obligations des BMP pour le navire : la communication de sa position lorsqu'il entre dans les zones concernées au MSCHOA (centre de sécurité maritime de la corne de l'Afrique) et, lorsqu'il entre dans les zones de signalement volontaire, au UKMTO (centre d'opérations maritime et de commerce du Royaume-Uni). À cette obligation s'ajoute celle de prévenir ces deux organismes lorsqu'il a des PCASP à bord. De la même manière, les forces armées à proximité doivent être informées de la position, pour que les deux organismes puissent avoir une « perception claire de leur environnement » et aider de manière pertinente en cas d'attaque.

158. Conditions relatives aux navires. Nationalité et intervention de l'État. Les dispositifs s'appliquent aux navires battant pavillon français selon l'article L5411-1 du Code des Transports, incluant les navires du Registre International français. Par ailleurs, le même article exclut la possibilité de protection par des PCASP si elle est déjà exercée par des VPD. Certains auteurs interprètent cela comme un caractère supplétif⁸⁴ qui serait donné aux PCASP face à l'emploi des VPD, de la même manière que l'ancien régime italien le prévoyait. Nous sommes en désaccord : l'emploi des PCASP ne requiert aucune demande préalable de VPD. Si l'emploi des PCASP a – peut-être ! – un caractère supplétif dans un raisonnement économique

⁸⁴ BELLORD Cécile, « NOUVELLES ET INFORMATIONS : Loi n° 2014-742 du 1er juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires », DMF, 2014.

du fait de ses avantages concurrentiels tels que les tarifs – ce qui reste à relativiser et qui peut être contrebalancé par la non-flexibilité des VPD – ce dernier n’a aucune valeur juridique. La disposition du Code des Transports vise à indiquer qu’aucune éventuelle collaboration n’est possible entre VPD et PCASP. L’armateur ne peut se « surprotéger » en cumulant les deux.

159. Catégorie de navires. Les navires qui peuvent bénéficier des PCASP sont définis par le décret n°2014-1418 du 28 novembre 2014. Il procède par un principe général : tous les navires sont susceptibles d’avoir recours à des PCASP pour leur protection, à l’exclusion de ceux précisés en annexes. Cependant, ces derniers, sous certaines circonstances, peuvent être éligibles. Ainsi, en 2014, le décret prévoyait les exclusions suivantes :

Figure d. Navires non éligibles à la protection par les PCASP selon le décret n°2014-1418 du 28 novembre 2014

Navires non éligibles	Circonstances dérogatoires dans lesquelles ces navires peuvent bénéficier de la protection prévue par l'article L. 5442-1 du code des transports
Navires de plaisance, y compris les navires à utilisation commerciale	Navires de plaisance d'une longueur supérieure ou égale à 24 mètres, lorsque les seules personnes à bord sont l'équipage professionnel
Navires à passagers	Navires à passagers d'une longueur supérieure ou égale à 24 mètres, lorsqu'ils ne transportent aucun passager

160. Ces exclusions s’expliquent d’abord par la présence de non-professionnels dans ces deux catégories, ce que confirment les circonstances dérogatoires. Cependant, le décret n° 2017-1300 du 23 août 2017 a supprimé la dernière ligne de ce tableau : la présence de passagers n’était plus un obstacle à la réalisation efficace de la mission de sécurité. Même face au terrorisme, les navires de plaisance restent cependant exclus : on estime que ces derniers n’ont pas vocation ni à aller dans des zones de piraterie, ni à constituer une cible type pour les terroristes du fait du nombre peu important de personnes qui y sont rassemblées en comparaison avec d’autres navires tels que les ferries. Ils peuvent être en transit cependant – c’était le cas du Ponant en 2008 – et c’est pourquoi les circonstances dérogatoires existent. L’*Interim Guidance* britannique précise que la politique s’applique aux navires de passagers internationaux et aux navires de charge de plus de 500 UJB de jauge brute : les navires de plaisance sont donc aussi exclus.

161. Périmètre du navire. La dernière limite spatiale est relative à l'unité du navire. L'article L5441-1 prévoit que l'activité ne s'exerce qu'à bord du navire à protéger. L'action depuis la terre était déjà majoritairement exclue par la présence dans les eaux territoriales – c'est donc ici l'hypothèse des navires escortes qui est refusée. Cette pratique n'apparaissait d'ailleurs pas souhaitable du fait d'une diminution d'efficacité pour des raisons opérationnelles : « un navire d'escorte ne peut surveiller tout le plan d'eau à la fois et des pirates peuvent attaquer un navire sans que son escorte s'en aperçoive. ».⁸⁵ La question des drones pourrait se poser – cependant, elle sera exclue par le type des armes autorisées dont nous traiterons prochainement.

162. Certains considèrent que l'une des causes pour laquelle la défense est limitée au bord des navires est inhérent à l'autorité du Capitaine qui a vocation à s'appliquer dans le cadre des APPN. Elle ne relèverait plus de l'armateur demandeur mais de la PMSC qui aurait ses propres navires et capitaines. Nous considérons cependant ceci comme une conséquence : l'armateur est le cocontractant de la PMSC sur laquelle il doit avoir un pouvoir de décision dans l'exécution contractuelle de la prestation de sécurité. Ce dernier se traduit par l'autorité du capitaine. C'est pour cette raison que les PCASP sont à bord.

163. Ce périmètre limité n'est pas envisagé par l'Interim Guidance britannique, et les navires escortes ne sont donc pas interdits. De ce fait, cela a amené les assureurs Broker Company of UK et Jardine Lloyd Thompson avec la société Convoy Escort Program Ltd. à réfléchir au développement d'une flotte entière de navires escortes au profit de leurs assurés dans les zones concernées.

164. Ainsi, un certain nombre de limites sont posées pour l'exercice des APPN, qui permettent aux États ou aux armateurs de faire intervenir dans le domaine maritime uniquement des acteurs dont la qualité est prouvée et non susceptibles d'enfreindre les normes en vigueur. L'une des raisons de cette exigence de qualité est bien évidemment justifiée par l'usage de la force, qui sollicite des armes à feu. La dangerosité de ces dernières amène à des procédures strictes à chaque moment et dans tous les aspects de leur appréhension.

⁸⁵ 83-629, « Pourquoi la protection des navires ne pourra se faire qu'à bord des navires protégés », sur *Le blog de la sécurité privée* [en ligne], publié le 25 mars 2014.

Chapitre 2. Le contrôle continu d'une activité mobile

165. Les activités maritimes nécessitent forcément des mouvements et un détachement des territoires. Dès lors, du fait de l'importance de l'isolement qu'il peut y avoir sur la surface de la mer, les navires peuvent rapidement se trouver seuls et enfreindre les lois dans le secret. Contre ces actions, c'est la probité dans l'accès à la profession de marin qui a permis une moralité dans l'industrie, mais aussi un contrôle de plus en plus constant des navires améliorés par les nouvelles technologies. Ces dernières sont renforcées par des procédures concernant les activités sensibles, telles que le transport et l'utilisation des armes à feu (section 1). Cependant, les États tiers n'accordent pas une confiance systématique à ces procédures étrangères, ce qui amène à une complexité certaine lors des interactions entre terre et mer (section 2).

Section 1. L'encadrement strict des armes

166. La dangerosité des armes à feu se cristallise autour de deux principaux problèmes : premièrement, du fait de leur capacité létale, les armes doivent être utilisées uniquement par des personnes qui ont la légitimité de le faire, du fait de leurs fonctions et de par leur habileté à manier ces dernières. Par ailleurs, la capacité létale dépend de chaque arme à feu et il s'agit donc que ne soit maniées que celles qui sont nécessaires dans la réalisation de la mission. Une autorisation doit donc être requise pour appréhender ces armes à feu (I). Deuxièmement, les armes fournissent à leurs utilisateurs une capacité d'action susceptible de favoriser l'accomplissement de crimes & délits. De ce fait, elles sont convoitées par les réseaux criminels, et font l'objet d'un trafic lucratif. Il s'agit de limiter cela à un encadrement strict des modalités d'acquisition, de détention, de transport et de mise à disposition des armes (II).

I. Autorisation des PMSC

167. Armes autorisées. France. Les dispositions en France relatives aux armes à feu dans le cadre des APPN sont spécifiées dans la Section 2 du titre IV, articles L5442-2 à L5442-6. Est exercée en France une classification entre quatre catégories d'armes en fonction de leur dangerosité et des autorisations nécessaires pour les utiliser ([Annexe 9](#)) :

- Catégorie A : armes à feu et matériels de guerre, interdits sauf autorisation particulière ;

- Catégorie B : armes à feu pour le risque professionnel et le tir sportif, autorisées ;
- Catégorie C : armes pour le tir & la chasse, à déclarer ;
- Catégorie D : armes libres sous conditions.

168. Dans le cadre des APPN, c'est l'article R5442-1 créé par le décret d'application n°2014-1416 du 28 novembre 2014 qui prévoit quelles sont les armes qui peuvent être utilisées par les APPN. On y trouve donc :

- Des armes d'épaule à répétition semi-automatiques et à répétition canons lisses classées en A1 & en B ;
- Des armes à feu de poing et des armes à impulsions électriques classées en B ;
- Des lacrymogènes classés en D ;
- Des grenades et engins incendiaires, classés en catégorie A2, c'est-à-dire les matériels de guerre.

Les quantités d'armes qui peuvent être embarquées sont aussi prévues, dans les proportions suivantes :

Figure e. Typologie des armes susceptibles d'être embarquée par les PCASP sur le navire protégé

Arme	Quantité	
Arme d'épaule à répétition semi-automatique	1 par agent	+ au choix entre les deux catégories, 2 maximum par équipe – supplémentaire
Arme d'épaule à répétition canons lisses	1 par agent	
Arme à feu de poing	1 par agent	+ 2 maximum par équipe – supplémentaire
Générateur d'aérosol lacrymogène	1 par agent	
Armes à impulsion électrique	1 par agent	

169. Certaines de ces armes possèdent donc une puissance importante, et le régime des APPN s'illustre à nouveau comme une exception : ces armes sont normalement interdites. L'usage de ces armes est donc permis mais est considéré par les règlements selon les dommages éventuels qu'elles pourraient causer : c'est pourquoi elles sont interdites d'utilisation lorsque la menace est au sein du même bord, c'est-à-dire qu'on envisage le cas où les pirates auraient réussi à accéder au navire et que les tirs et projectiles ne seraient pas dirigés vers le plan d'eau entourant le navire mais contre le navire en lui-même. Encore une fois, l'espace restreint des navires serait susceptible de rapprocher de trop près cibles et autres membres de

l'équipage et donc de blesser ces derniers ou bien d'endommager la structure du navire en lui-même. Si les PCASP venaient à les utiliser cependant dans ce cas là pour une urgence de fait extrême, se pose la question de leur responsabilité dans la réparation des dommages. Cette hypothèse reste cependant très marginale.

170. Avec les armes prévues, sont aussi prévues les munitions qui s'y rapportent et les équipements de protection balistique. Les PCASP ne doivent pas porter des tenues susceptibles de créer une ressemblance avec police ou armée.

171. Royaume-Uni. Les britanniques prévoient dans la section 5 du *Firearms Act 1968* un certain nombre d'armes interdites, et il s'agit donc pour la PMSC d'obtenir une autorisation pour y accéder. Ce sont des armes particulièrement dangereuses, et une grande liberté est laissée aux PMSC pour opérer le choix de comment les utiliser et en quelle quantité. L'Interim Guidance indique seulement dans son article 4.4. qu'une « considération prudente » doit être accordée à la quantité et aux catégories d'armes et de munitions utilisées. Ils doivent proposer une réponse « raisonnable et proportionnée ». Ils peuvent aussi avoir accès aux armes des sections 1 et 2 qui sont plus répandues au Royaume-Uni.

172. Obtenir l'autorisation. Pour accéder à ces armes, est nécessaire une autorisation énoncée à l'article L5442-5.

173. France. L'autorisation du port d'armes n'est pas accordée en France aux agents des PMSC. En effet, la PMSC doit obtenir pour elle-même, personne morale, une autorisation globale pour « acquérir, détenir, transporter et mettre à disposition » les armes à feu (ci-après, l'« Autorisation »). Elle pourra ensuite en faire bénéficier ses agents pour qu'ils soient autorisés aux ports d'armes, prérogative de personne physique de par l'article L5442-3 qui prévoit qu'ils peuvent être armés. Ce mécanisme de partage de l'autorisation n'est pas explicité dans le cadre classique des PMSC, mais l'article R5442-15 relatif aux APPN contre le terrorisme spécifie que « L'autorisation vaut autorisation de port d'arme par les agents concernés ». Ce n'est pas la carte professionnelle qui accorde cette prérogative.

174. Cette Autorisation ne s'acquiert pas auprès du CNAPS mais auprès des préfets de département ou de police en fonction du siège de la PMSC. La demande de celle-ci est postérieure à celle d'exercice d'APPN : cette dernière doit être justifiée pour obtenir l'Autorisation. Les armes que la PMSC souhaite obtenir doivent aussi être spécifiées : ainsi, elles sont limitées par les dispositions légales et réglementaires mais un choix est toujours possible parmi celles-ci du point de vue de la catégorie, de la marque, ... tant que cela reste en conformité avec les dispositions

susmentionnées. Les armes déjà détenues doivent aussi être spécifiées – cela interviendra dans les cas de renouvellement d'autorisation. Des dispositifs de stockage et de protection contre le vol au sein de l'entreprise doivent être prévus. Cette autorisation est finalement délivrée dans un délai de 2 mois après la demande. Elle reste valable 5 ans et une demande de renouvellement doit être formulée 3 mois avant son expiration. L'autorisation est susceptible d'être caduque si la PMSC n'est plus certifiée et peut être retirée pour « des raisons d'ordre public ou de sécurité des personnes ».

175. Royaume-Uni. Le système britannique prévoit qu'il faut obtenir une « clearance » pour la PMSC pour que celle-ci puisse accéder aux armes lorsqu'elle est britannique. Cette procédure est très contraignante et reprend certaines des conditions qui sont demandées en France pour l'agrément du CNAPS pour les PMSC. Est demandé par ailleurs un projet de contrat avec une compagnie maritime pour obtenir la clearance.

176. Par ailleurs, à moins que la PMSC n'obtienne le titre de « Firearm Dealers », l'autorisation d'accéder aux armes ne bénéficie pas à chaque PCASP. Ainsi, les candidats à la fonction de PCASP doivent remplir des conditions de probité exigeantes. Il est possible de demander en même temps des « clearances » pour 30 candidats PCASPS. Dès qu'un PCASP cessera d'être employé par la PMSC, il faudra avertir l'autorité. Par ailleurs, est possible d'utiliser les PCASP d'une autre PMSC s'ils ont l'autorisation.

II. Acquisition, détention, transport et mise à disposition des armes

177. Acquisition. L'article L5442-5 limite géographiquement l'acquisition et la revente des armes aux États de l'Union Européenne. C'est une disposition faite pour lutter contre les trafics illicites d'armes, dont l'origine pourrait être issue de réseaux criminels dans d'autres États. On présuppose la licéité dans l'Union Européenne. C'est l'une des seules dispositions relatives aux armes qui est de nature législative – son importance est donc toute particulière. Le Royaume-Uni n'émet aucune obligation de ce type.

178. Détention à terre. Les règles de détention à terre sur le territoire national sont fixées par renvoi au code de la sécurité intérieure, article R314-2 à R314-4 du Code SI. Un principe général est posé d'obligation d'empêchement d'utilisation par les tiers. Est ensuite spécifié quels sont les dispositifs à mettre en place pour sécuriser l'accès aux armes des différentes catégories : des pièces avec porte blindée ou coffre-fort sécurisés sont requis pour les catégories A & B. La catégorie C ne nécessite

qu'un simple démontage et la conservation séparée des éléments de l'arme. Les munitions ne doivent pas être en accès libre. Au Royaume-Uni, cela relève du *Firearms Act* de 1968. Sont prévus plusieurs niveaux de sécurité, tels que le niveau 3 dont relèvent les armes de la section 5. Les prescriptions sont le démontage des armes, la protection des contenants de ces dernières dans des pièces réservées ou des coffres, sous alarme.

179. Transport à terre. Le transport à terre est notamment nécessaire pour l'acheminement jusqu'au port où le navire est amarré. L'article R5442-2 spécifie les modalités de transport : les armes sont transportées « *de manière à ne pas être immédiatement utilisables, soit en recourant à un dispositif technique répondant à cet objectif, soit par démontage d'un de leurs éléments.* ». Une déclaration doit être déposée auprès du préfet du département au plus tard 72 heures avant l'accès au navire. C'est l'un des délais les plus longs à considérer dans l'appel par les armateurs aux PMSC. Les britanniques sont plus précis sur les modalités de transport en indiquant que, certes, les armes et leurs munitions ne doivent pas être stockées ensemble et enfermées, mais de plus, des structures doivent être en place dans le véhicule pour rendre difficile leur accès.

180. Ports nationaux & embarquements. C'est le Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires (Code ISPS) qui aborde le sujet de l'arrivée d'arme dans les ports et de leur embarquement sur les navires dans sa division 130 par l'article 130.42. L'article R5442-5 du Code des Transports fixe les modalités d'embarquement et de débarquement des armes : le Capitaine du navire doit accompagner dans l'enceinte de l'installation portuaire la personne chargée du transport des armes pour la PMSC. Cette dernière ne peut changer sur le territoire national. Ainsi, c'est cette dernière qui doit manipuler les armes lors de l'embarquement. Celles-ci ne présentent pas un volume suffisant pour nécessiter une manutention professionnelle et le PCASP pourra donc s'en charger. Cette disposition envisage donc les ports nationaux.

181. Ce n'est pas le cas dans l'*Interim Guidance*, où l'article 6.13. énonce très clairement que du fait de la zone restreinte que constituent les zones à haut risques, les PCASP n'ont aucune raison d'embarquer ou de débarquer au Royaume-Uni. Est énoncé après que, le cas échéant, un contrôle serait susceptible d'être autorisé. Cela peut représenter la contrepartie de la politique plus libre des PMSC au Royaume-Uni par rapport à la France : ils ne sont pas encouragés à interagir avec le territoire national, et s'ils le font, alors le contrôle sera fort. Les PMSC doivent donc procéder à une exportation des armes depuis le Royaume-Uni éventuellement, procédure qui nécessite une licence délivrée par l'Export Control Organisation.

182. A bord du navire. L'article R5442-6 prévoit les règles à respecter à bord du navire pour appréhender les armes. Les modalités se divisent entre trois hypothèses :

- soit le navire est dans des eaux territoriales ou intérieures, auquel cas les armes sont en principe stockées, démontées, dans un local fermé à clé différent de celui des munitions qui doit aussi être fermé à clé ;
- soit le navire est dans des eaux territoriales ou intérieures mais les APPN sont autorisées du fait des menaces d'actes terroristes ou d'un accord international ne prévoyant pas de modalités relatives aux stockages des armes, auquel cas les armes sont stockées ou remises aux agents ;
- soit le navire est au-delà des eaux territoriales, auquel cas le Capitaine décide après l'avis du chef des PCASP de leur état: soit démontées et stockées; soit non-démontées mais séparées des munitions et munies d'une sécurité; soit portées et avitaillées.

Par ailleurs, la vérification du bon fonctionnement et l'entraînement au tir sont permis à bord sous condition de l'accord du capitaine. Il faut noter que l'ensemble de ces mesures ne concerne que les PCASP qui sont les seuls à pouvoir manipuler les armes comme le dispose expressément l'article L5442-6.

183. L'Interim Guidance prévoit qu'un stockage et un coffre-fort appropriés ainsi qu'un plan élaboré de stockage des armes doivent être prévus à bord du navire. Ce plan de stockage doit être contenu dans le plan de lutte contre la piraterie que le PMSC doit fournir pour obtenir l'autorisation de la section 5. Est aussi prévue l'interdiction pour les marins de manipuler les armes. Une grande différence avec la France est le périmètre dans lequel les armes peuvent être portées. En effet, est prévue que les armes ne doivent être utilisées que dans le cadre des zones à haut risque, bien que les PCASP doivent embarquer et débarquer en dehors de celles-ci. De ce fait, dès que le navire n'est pas dans la zone à haut risque, les armes doivent être stockées, et débarquées à la « première occasion sûre, convenable et légale » en dehors de la zone en accord avec les exigences des états du port. Ainsi, le droit français différencie l'exercice d'APPN avec le port et la manipulation des armes, ce que ne fait pas le droit anglais : l'APPN consiste en la protection même contre la menace - dont notamment par l'usage de la force que nous aborderons ultérieurement - qui suppose l'usage d'armes et a fortiori leur manipulation, mais a contrario, la manipulation des armes ne suppose aucunement l'APPN, ce qui explique que la manipulation puisse être effectuée en dehors des zones déterminées.

Section 2. Les limites posées par les législations des états de transit

I. Considérations de droit international & logistique : comment faire venir PCASP & armes

184. L'article 17 de la Convention de Montego Bay stipule le droit pour les navires de tout état, y compris non côtier, à un passage inoffensif dans les eaux territoriales de chacun d'entre eux. Ce dernier est ensuite défini dans les articles 18 et 19, et doit ainsi être rapide et continu. Le passage par ailleurs reste inoffensif tant qu'il « ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier ». Or la convention énumère de manière très précise ce que peuvent constituer ces atteintes, en énonçant notamment les menaces ou emplois de la force contre la souveraineté, mais surtout l'exercice ou les manœuvres avec des armes de tout type et l'embarquement d'engins militaires.

185. La question du passage inoffensif est donc particulièrement importante dans le cadre des VPD et de PCASP. En France, les armes sont stockées sur le territoire national et sont ensuite embarquées notamment dans les ports français – dans ce cas, la problématique du passage inoffensif se posera nécessairement dans le transit du navire français jusqu'aux zones à risques déterminées, car ce dernier devra nécessairement traverser des eaux territoriales, notamment du fait des différents détroits à emprunter. Au Royaume-Uni, l'embarquement et le débarquement des armes est très fortement encouragé à être fait en dehors du territoire national comme nous l'avons vu précédemment. L'embarquement et le débarquement se font donc nécessairement dans les eaux intérieures d'États côtiers, par un passage dans les eaux territoriales.

186. La question qui se pose est donc de savoir si la présence de VPD et de PCASP à bord est susceptible d'être interprétée comme une atteinte au droit de passage inoffensif.

187. Premièrement, on peut considérer que la seule présence à bord des armes pour les PCASP est un problème juridique que l'on peut résoudre rapidement. Dans le cas français, l'article R5442-6 précise que les armes sont stockées et non utilisées dans les eaux territoriales, sauf accord international conclu avec l'État côtier. Ainsi, est éliminée l'hypothèse d'atteinte au passage inoffensif du fait de l'exercice ou manœuvre avec armes. Il en est de même pour la législation britannique : l'Interim Guidance énonce de manière précise dans les articles 6.9 à 6.12 le cas des ports et eaux territoriales étrangères lorsque des armes sont à bord : il est fait référence à la Convention de Montego Bay, et il est indiqué qu'il faut être en conformité avec les lois des États côtiers, même si les armes sont stockées. De la même manière, il faut respecter les exigences des États du port pour embarquement et débarquement. Ces

dispositions et leurs formulations indiquent que n'est pas perçu comme une atteinte au passage inoffensif la seule présence à bord des armes.

188. Cependant, un autre élément pose un problème : l'embarquement et le débarquement d'engins militaires. Certaines des armes autorisées en France sont considérées comme du « matériel de guerre », et comment les armes embarquées par les VPD pourraient être considérées autrement que comme des engins militaires ?⁸⁶ Il n'y a pas aujourd'hui de réponse jurisprudentielle, et on peut supposer qu'il n'y en aura pas tant que les VPD et les PCASP interviendront en faisant attention à leur position dans les eaux internationales.

189. Néanmoins, il semble que pour assurer la sécurité juridique, des accords internationaux entre État du pavillon et États côtier et du port seraient idéaux. La pluralité d'acteurs mène à penser qu'une convention multilatérale encadrant VPD et PCASP serait la solution la plus efficiente. Si certains États interdisent formellement les armes à feu dans leurs eaux territoriales, d'autres États conviennent avec les PMSC de possibilités de transit : « Djibouti leur délivre, moyennant le versement d'une somme de cent cinquante mille dollars américains, des permis annuels les autorisant à opérer depuis ses ports »⁸⁷.

190. Pour l'acheminement des armes jusqu'au pays d'embarcation, peut être considérée l'option du transport maritime par un transporteur classique. Les armes sont considérées par l'*International Maritime Dangerous Goods Code* (Code IMDG) comme des marchandises dangereuses, notamment du fait des munitions qui sont explosives, et sont mêmes classées par leurs numéros UN en premier dans la liste des marchandises dangereuses. De ce fait, elles doivent être déclarées comme telles, transportées démontées et connaître à bord du navire du transporteur une ségrégation adaptée. Le transport par avion pourrait aussi s'envisager. Cependant, le Règlement (UE) n° 185/2010 de la commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de bases communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile prohibe expressément le transport en cabine (appendice 4-C du règlement) et en soute de quelque matière explosive dont les munitions (appendice 5-B). Cela semble donc être très compliqué à mettre en œuvre.

⁸⁶ PUTRI Putu Ayu Dinda Paramita Selamat et UTARI Anak Agung Sri, « The Legal Challenges In Using Vessel Protection Detachment and Their Functional Immunity », *Kertha Patrika*, 41, 2019.

⁸⁷ NOUGUÉ Quentin, « Ces si discrètes armureries flottantes », publié le 3 décembre 2016, [consulté le 26 août 2020].

191. Dans tous les cas, doivent être remplies les exigences douanières des pays de transit. Pour certains, la réponse est « frauduleuse et consiste à acquérir des armes au Yémen ou au Soudan, puis à les jeter à l'eau une fois l'opération de protection achevée. ». L'opération revient alors à 200 dollars contre 1000 pour les formalités douanières. L'une des manières d'échapper à ces régulations reste les navires armureries.

II. Les navires armureries

192. L'une des solutions, pour échapper à l'embarquement dans des ports d'armes et de munitions, est l'utilisation dans les eaux internationales de navires armureries. Ces derniers permettent l'acquisition en haute mer d'armes et munitions, que le navire qui doit être protégé acquiert par transbordement. Cela n'est pas envisageable pour les navires à pavillons français, notamment du fait des obligations des armateurs à l'embarcation. Par ailleurs, la limitation posée par l'article L5442-5 relative à l'origine communautaire des armes pose la question d'une vente ayant lieu sur un navire immatriculé en Europe : peut-on considérer que l'acquisition est faite dans un État de l'Union Européenne ? dans tous les cas, où cela serait possible semble résiduel notamment du fait de la sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne : il était l'un des seuls États à permettre les navires armureries, et ce depuis août 2013.

193. Les navires armureries fonctionnent selon trois modèles classiquement : des navires ayant uniquement une fonction de stockage des armes acquises par la PMSC que cette dernière leur confie et qu'elle récupérera dans les eaux internationales, des navires qui fournissent les armes, soit par vente soit par location et qui se fondent donc sur un support logistique, et les navires qui fournissent armes et gardes.

194. Plusieurs points sont à relever tant les aspects juridiques qu'ils revêtent peuvent être contentieux.

195. Les navires utilisés sont d'anciens remorqueurs, et se présentent comme des navires de support logistique. Ils sont immatriculés sous des pavillons d'États aux régulations peu contraignantes concernant les armes⁸⁸. Souvent, ils ne présentent pas les critères nécessaires pour assurer leur « sécurité physique » et celles de leurs équipages : les navires ne disposent pas des capacités de stockage appropriées, les armes sont mal entreposées, et c'est inadapté pour les équipages de

⁸⁸ WILPON Alexis, « Floating Armories: A Legal Grey Area in Arms Trade and the Law of the Sea. », *Georgetown Journal of International Law*, 48, 2017.

sorte que cela porte atteinte à la STCW. Il faut par ailleurs que ces navires soient bien protégés.

196. Par ailleurs, c'est évidemment le transfert des armes et de leur propriété qui pose un problème. Si l'origine de ces dernières ne peut être contrôlée, alors le détournement d'armes et le trafic sont très aisés. Par ailleurs, d'un point de vue plus juridique, il est possible que les licences obtenues par les PMSC ne couvrent pas précisément tout l'arsenal proposé par les armureries. Ainsi, est encouragée l'acquisition des armes au sein des territoires nationaux pour lutter contre un phénomène global de trafic.

197. L'une des solutions qui pourrait être trouvée pour les armateurs souhaitant conserver à bord le moins longtemps possibles les PSACP sans pour autant prévoir dans leur itinéraire une escale supplémentaire serait la mise à disposition des types de navires de ravitaillement offshore appartenant aux PMSC qui déposeraient gardes et armes. L'opération devrait alors s'analyser en trois temps au regard des législations nationales :

- Un transport d'armes et de personnes destinées à l'embarquement jusqu'à un point donné en haute mer dans la perspective de leur transbordement sur le navire à protéger ;
- Une prestation de sécurité assurée à bord du navire à protéger selon les modalités prévues à bord actuellement pour les pavillons autorisant les PCASP ;
- Un dernier transport de la haute mer à un port de personnes et d'armes en vue d'un débarquement des personnels.

198. Il s'agirait alors de reporter sur chaque Capitaine de chaque navire les obligations de contrôle et d'accompagnement qui peuvent aujourd'hui être spécifiées dans les lois nationales, lors des transbordements, de l'embarquement et du débarquement.

199. Aujourd'hui, on compte environ une quarantaine de navires armureries dans le monde. Cette fois, il apparaît qu'au-delà de l'uniformisation des règles applicables, c'est la création d'un cadre juridique unique qui serait souhaitable.

PARTIE II.

L'ORGANISATION PRIVÉE DE L'USAGE DE LA FORCE AUX FINS DE DÉFENSE D'OPÉRATIONS COMMERCIALES

200. Un certain nombre d'États ont admis les PCASP à bord des navires immatriculés sous leurs pavillons. Cette activité, comme nous avons pu le voir, nécessite une régulation particulière, relative aussi bien aux APPN qu'à l'usage des armes du fait des spécificités qu'elle revêt : d'une part, l'usage de la force et des armes n'est possible que pour certaines fonctions exceptionnelles, et d'autre part, le monde maritime est un environnement international dans lequel les contraintes matérielles sont nombreuses, notamment du fait de l'espace restreint que représente un navire et de son isolement en mer.

201. Cependant, si la réunion - et même l'existence ! - de ces situations peuvent paraître particulièrement marginales pour le non-initié ou pour les législateurs attachés aux prérogatives régaliennes, elles correspondent à une réalité pratique pour les acteurs des secteurs concernés, armateurs et professionnels de la sécurité, qui ont agi pour obtenir les cadres juridiques nécessaires à la mise en place des APPN. Ces derniers, ainsi que leurs partenaires dont font partis les assureurs, connaissent donc les spécificités que revêtent les APPN et les attentes qu'ils ont chacun pour l'exécution de la prestation. C'est la raison pour laquelle ils vont pouvoir élaborer entre eux un accord relatif à ces dernières éliminant les interrogations éventuelles (Titre 1).

202. Par ailleurs, la nature de l'activité et l'usage éventuel de la force requièrent aussi de prévoir des guides sur la manière de procéder lorsque l'APPN doit être mise

en œuvre, et d'analyser au mieux les situations qui requièrent et qui ont requis ces dernières pré & post expérience (Titre 2).

Titre 1. L'organisation contractuelle de la prestation de sécurité

203. Les cadres juridiques des États fixent des règles précises concernant les APPN dictées par des impératifs de protection de l'ordre public, de souveraineté et de sécurité au sein de leurs juridictions. De la même manière, les acteurs doivent faire prévaloir leurs intérêts dans l'exécution de la prestation. De ce fait, ils vont envisager les différents aspects juridiques de l'APPN fournie par un contrat (chapitre 1).

204. Or les APPN constituent le plus souvent un support pour les armateurs, et non l'objet même de son commerce – sauf dans les rares cas de navires armureries précédemment évoquées où armateur et PMSC constituent la même entreprise. De ce fait, l'armateur est en relation avec d'autres acteurs ayant leurs propres exigences, qui doivent être considérées pour le contrat d'APPN (chapitre 2).

Chapitre 1. Le contrat entre armateurs & Private Maritime Security Companies : dispositions impératives, modèle type BIMCO de la GUARDCON

205. Le BIMCO (Baltic and International Maritime Council) se donne pour mission de « faciliter les opérations commerciales de ses membres en élaborant contrats et clauses contractuelles standardisés »⁸⁹. Traditionnellement, ce sont les contrats d'affrètement qui sont envisagés par cette association professionnelle. D'autres prestations sont cependant envisagées, comme les contrats de réparation navale (MINREPCON), ou encore de remorquage (TWOCON). Le BIMCO

⁸⁹ « Le “Baltic and International Maritime Council” (BIMCO) », sur *Armateurs de France* [en ligne], [consulté le 26 août 2020].

envisage depuis mars 2009 la piraterie en proposant des clauses « Piracy » à intégrer dans les contrats d'affrètement, et c'est en mars 2012 qu'est finalement publiée la GUARDCON, contrat-type particulièrement attendu par les différents acteurs. Pour Grant Hunter, responsable des Affaires Contractuelles du BIMCO, cela est motivé par le fait que:

" Les armateurs et leurs clubs P&I font face à la tâche difficile et chronophage de traitement d'un nombre important de contrats avec les sociétés de sécurité, avec des conditions variées. L'objectif de la GUARDCON est de créer une référence contractuelle pour l'emploi des services de sécurité afin que les niveaux minima de couverture assurantielle ainsi que les garanties adéquates soient en place, et aussi pour être sûr que les devoirs et responsabilités sont abordés de manière correcte et que tous les permis et licences nécessaires soient obtenus." ⁹⁰

206. Ainsi, la GUARDCON se veut être le modèle le plus adéquat pour le cadre contractuel de l'APPN. C'est d'ailleurs pourquoi une version spéciale pour l'Afrique de l'Ouest est ensuite parue en 2014 : en effet, les attaques dans le Golfe de Guinée se produisant près des côtes, ce sont des personnels fournis par les autorités locales qui peuvent être utilisés à côté des PCASP non-armées. Une adaptation était donc nécessaire.⁹¹

207. Nous nous concentrerons dans ce chapitre sur les dispositions de la GUARDCON originale agrémentée des obligations que la loi française impose, afin d'avoir une vision complète du cadre juridique dans lequel va s'opérer l'APPN. En effet, si le contrat entre armateur et PMSC relève sur certains points de la liberté contractuelle, les exigences françaises doivent être prises en compte. Le contrat d'APPN se présente comme un contrat de prestation de service. De ce fait, il contient les stipulations nécessaires à la fourniture de la prestation d'APPN (section 1) et se penche particulièrement sur la question de la répartition de l'autorité entre le Capitaine et le chef d'équipe des PCASP (section 2).

Section 1. Les stipulations nécessaires à la prestation

208. Le contrat GUARDCON se divise en 8 sections réunissant 30 clauses auxquelles s'ajoutent 6 annexes, et comporte le système classique des *boxes*

⁹⁰ « PRESS RELEASE BIMCO publishes much anticipated GUARDCON Contract », sur *BIMCO* [en ligne], publié le 28 mars 2012.

⁹¹ HUNTER Grant, « Guidelines for the use of GUARDCON when engaging PMSCs as intermediaries to employ local security guards within territorial waters », BIMCO Special Circular, février 2014, no 1, p. 5.

identificatrices des contrats BIMCO ([Annexe 10](#)). De manière pratique, il est possible de répartir ces clauses en plusieurs objets.

I. Objet du contrat

209. Parties contractantes. C'est le propriétaire du navire, *Owner*, qui contracte avec les PMSC et non pas les affréteurs éventuels. Nous aborderons ce cas ultérieurement. Les parties contractantes doivent être identifiées dans les boxes 3 & 4. Cela marque une différence notoire avec le droit français, où c'est l'armateur et non le propriétaire qui conclue le contrat. Nous aborderons les problématiques relatives à l'affrètement dans le prochain chapitre.

210. Sous-traitance. La GUARDCON prévoit un droit à la sous-traitance dans son article 6.d. Cette hypothèse n'est pas envisageable en France : l'article L617-12-1 condamne pénalement la sous-traitance des APPN. Un *intuitus personae* certain est attachée au choix de la PMSC.

211. Durée. La GUARDCON permet de prévoir une APPN pour un trajet unique ou alors d'organiser tel un contrat cadre des interventions régulières. Le choix doit être opéré en box 6. La date de commencement du contrat et celle d'embarcation des PCASP est différente, ce qui se justifie notamment par les travaux préparatoires nécessaires à l'exécution de l'APPN. Le contrat se finit normalement lors du débarquement des PCASP, sauf résiliation. Si le contrat est un contrat cadre, il a une durée initiale de 12 mois mais continue ensuite tacitement jusqu'à la résiliation par l'une des parties. Cependant, ce contrat cadre ne crée ni d'obligation pour les propriétaires d'utiliser les services de la PMSC, ni d'exclusivité envers cette dernière société. L'article 4 demande une notification au moins 72 heures à l'avance de la part des propriétaires pour la PMSC cocontractante indiquant les dates du trajet. Ce délai correspond à celui qu'il faut en France pour déclarer le transport d'armes au préfet, mais aussi requis par l'article L5442-7 pour la déclaration de l'utilisation de PCASP par l'armateur au préfet. Il peut être souhaitable dans la GUARDCON d'exiger un délai légèrement supérieur pour aménager du temps pour la déclaration au préfet.

212. Lieu. La zone géographique doit être déterminée dans la box 8. Elle permet notamment de vérifier la conformité aux règles des différents États.

213. Objet du contrat. L'article 3 exprime que la PMSC doit fournir une équipe d'au moins quatre gardes, dont au moins un est le chef d'équipe des PCASP. Cette disposition est en accord avec le droit français, qui demande à l'article L5442-2 du Code de Commerce un minimum de trois PCASP sans préciser la présence d'un

chef. Sont ensuite énoncées les obligations essentielles de ces PCASP : embarquer et débarquer au moment voulu, agir sous les ordres du capitaine, et surtout protéger et défendre le navire contre les attaques subies ou perçues. Ces attaques incluent la piraterie mais aussi la capture et les vols violents. Cette définition des attaques permet de prévoir un champ d'action plus large que la seule piraterie. L'équipement de sécurité peut être utilisé - ce dernier inclut les armes à feu, en conformité avec plusieurs règles. Nous aborderons ces dernières dans notre titre 2. Est prévu cependant que même en cas de changement de ces dernières, aucun changement ne serait possible dans le sens d'une réduction du nombre de PCASP ou d'augmentation du prix. Cela vise à protéger les propriétaires du navire, qui ne pourraient pas voir leur sécurité mise en danger par un nombre inférieur de PCASP, même en cas de changement.

II. Obligations préparant la prestation d'APPN

214. Obtention des permis et autorisations & vérifications de ces derniers.

Chaque Partie doit obtenir auprès de l'État dont elle est sujette, notamment par le pavillon du navire, les différents permis et autorisations, comme spécifié à l'article 10. Si l'autre partie subit une sanction pénale du fait de la défaillance de l'autre partie dans l'obtention de ces documents, alors cette autre partie devra l'indemniser.

215. La législation française vise à éviter ces situations en prévoyant à l'article L5442-7 une obligation de vérification par l'armateur des différentes autorisations de la PMSC et des PCASP, avec les références de l'autorisation d'exercice de l'entreprise, de la carte professionnelle de chacun des agents, du contrat d'assurance responsabilité civile des PMSC et les références des armes à embarquer. Ces informations doivent faire l'objet d'une annexe au contrat (prévue en annexe A de la GUARDCON). Le Code des Transports prévoit par ailleurs que l'armateur doit effectuer un second contrôle des cartes professionnelles 72 heures au plus tôt avant l'embarquement. Un troisième contrôle est ensuite effectué au moment de l'embarquement par le capitaine, qui vérifie les identités et les références des armes embarquées. Ce point semble pouvoir poser problème car la vérification des références se fait forcément par la sortie des armes des dispositifs de stockage. Or, cela peut présenter un danger, en particulier dans un port. Le contrôle semble cependant devoir se faire lorsque les armes sont déjà embarquées, comme le révèle l'emploi de cette épithète dans l'article L5442-8. Après chacune de ces vérifications, l'armateur et le Capitaine informent respectivement du recours aux services d'APPN et de l'embarquement des PCASP en conformité avec les dispositions légales et réglementaires.

216. Il faut remarquer que la clause de la BIMCO n'est pas unilatérale et que si la loi française ne l'exige pas, la PMSC est légitime pour requérir des propriétaires les autorisations nécessaires.

217. Qualification du personnel. Le personnel doit répondre à un certain nombre de critères dont une expérience dans la sécurité selon l'article 6 de la GUARDCON, mais doit aussi avoir reçu des formations correspondant aux standards de la convention STCW (*Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*). Cela intervient comme une précision aux dispositions françaises. Le même article exige des PMSC de requérir chez leurs PCASP une expérience militaire antérieure. Cette disposition devra être mise de côté pour les navires battant pavillon français. Est cependant exigée pour le chef des PCASP une expérience en tant que PCASP antérieure, ce qui paraît logique puisqu'il sera ainsi plus expérimenté.

218. Langue de bord. La langue de travail à bord, en conformité avec l'article L5442-7, doit pouvoir être parlée par le chef des PCASP.

219. Assurances. En conformité avec l'article L. 612-5 du Code de la SI qui requiert une couverture d'assurance adaptée pour la PMSC et l'article L5442-7 qui nécessite la vérification par l'armateur de celle-ci, la GUARDCON dans sa clause 12 exige un certain nombre de couvertures assurantielles pour la PMSC, dont nous aborderons les spécificités dans le prochain chapitre. Est requise pour l'armateur une couverture P&I classique. Est envisagée la couverture d'assurance pour les kidnappings et rançons de l'armateur, qui peut bénéficier aux PCASP tant qu'ils sont à bord du navire. En effet, dans le cas d'une capture réussie par les pirates, ces derniers cherchent à évacuer le personnel le plus susceptible de lutter contre leurs entreprises criminelles.

III. Obligations tenant à l'exécution de la prestation d'APPN

220. Obligations de l'armateur. Le propriétaire doit selon la clause 7 de la GUARDCON informer toutes les parties concernées du transport des PCASP. Il doit aussi prévoir l'espace de stockage des armes, informer les PCASP des spécificités du navire pour qu'ils puissent appréhender cet environnement au mieux. Cette obligation se retrouve à l'article R5442-6 du Code des Transports. N'est pas spécifiée l'obligation de fournir nourriture et hébergement mais on imagine que ces dernières sont d'évidence. La loi française exige à l'article que le Capitaine examine avec le chef de l'équipe de sécurité

221. Obligations de la PMSC. Ces dernières ne sont pas beaucoup évoquées dans la loi française : en effet la loi pose un champ d'action permis, mais c'est ensuite à l'armateur de déterminer dans quelles mesures il souhaite que les PCASP interviennent. Évidemment, le choix de l'emploi des PCASP semble indiquer qu'il souhaite une prestation réalisée au maximum, mais les obligations restent tout de même à déterminer. C'est ainsi que les PCASP ont une obligation de conseil envers l'équipage du navire sur la façon de préparer le trajet, une obligation d'aider au renforcement de la protection (« *hardening* ») du navire par les autres dispositifs de protection dont ceux des BMP, de surveillance, d'aide générale avec tous les sujets de sécurité et sûreté, une obligation d'empêcher l'équipage de manipuler les armes, de management des ressources desdites arme. Ils ont aussi l'obligation d'être joignables.

222. Nature de l'obligation de la prestation de sécurité. La prestation doit être exécutée avec « tout le soin et l'expertise possibles ». C'est une obligation de moyens, qui laisse la doctrine penser que le modèle pris par la GUARDCON aurait pu s'orienter vers les contrats standards d'assistance plutôt que sur le modèle du contrat de remorquage qu'il revêt actuellement⁹².

IV. Obligations intervenant en conséquence de l'exécution de la prestation d'APPN

223. Paiement & tarifs. C'est là que réside l'obligation principale du propriétaire de navire, qui doit s'acquitter en conformité avec l'article 7 (a) de la GUARDCON de l'ensemble des coûts qu'il doit à la PMSC du fait du contrat. Ces derniers incluent notamment le tarif de la prestation et les dépenses, qui sont prévues dans la clause 13. Il est possible de prévoir un taux quotidien pour la rémunération ou alors un taux forfaitaire, mais dans un souci d'éviter la complexité, seules ces deux modes de calcul ont été retenus par le BIMCO.⁹³ Les modes de facturation sont aussi prévus. Est précisé qu'en cas de sauvetage et d'assistance, les PCASP ne peuvent demander aucune indemnité à ce titre. Les tarifs sont suspendus en cas de détournement. Du fait de la prééminence du secret des affaires dans le secteur de la sécurité privée, les montants associés aux prestations ne peuvent être dévoilés.

224. Se pose la question de savoir si le contrat passé avec l'armateur est susceptible de générer une créance constituant un privilège au bénéfice des PMSC pour sa créance. Si on pourrait l'envisager au premier abord comme élément

⁹² MUDRIC Mišo, « The Guardcon contract, knock-for- knock clauses, DCFR and unfair terms (Part I) », *Journal of International Maritime Law P*, 21, 2015.

⁹³ « GUARDCON Explanatory Notes - Updates V1.4 24-02-2017 », *BIMCO*, 2017.

nécessaire à la « continuation du voyage » telle qu'exigé par l'article à L5114-8 du Code de Commerce. Cependant, cette disposition exige aussi que c'est le Capitaine en tant que représentant de l'armateur qui conclut le contrat, or ce n'est pas le cas dans le cadre de l'appel aux APPN. De ce fait, il n'y a pas de privilège à la faveur des PMSC.

225. Déroutement pour PCASP malade ou blessé. Les coûts du déroutement sont assurés par l'armateur mais le rapatriement des PCASP est la charge des PMSC.

226. Responsabilités. La clause 15 de la GUARDCON prévoit une clause *knock-for-knock* pour le partage des responsabilités, sur la base d'une allocation mutuelle des risques. Le principe de cette clause est que chacune des parties assume tous les dommages qu'elle pourrait subir et ainsi que chacune ne peut voir sa responsabilité engagée par un quelconque dommage subi par l'autre partie, quand bien même elle en serait à l'origine. Pour s'assurer de l'efficacité de ceci, est envisagé le groupe constitué par chacune des Parties, dans lequel sont compris ses employés, ses filiales et ses assureurs. Si l'un des éléments du groupe cherche à engager la responsabilité de la Partie dont il ne relève pas, alors la Partie dont il relève devra assumer la responsabilité en jeu. De la même manière, chaque Partie doit indemniser l'autre en cas de recours d'un tiers contre l'autre Partie du à un fait de la première. Une exception à ce principe : si le dommage est du à une arme, alors c'est la PMSC qui doit assumer la responsabilité (clause 15 c iii). Une limitation de responsabilité de cinq millions de dollars est par ailleurs prévue entre PMSC et armateur. Une clause Himalaya étend les dispositions pour protéger la PMSC et ses PCASP.

227. La clause *knock-for-knock* a pu être critiquée en ce qu'elle semble avoir un « effet annulant »⁹⁴ sur l'obligation de moyens précédemment évoquée. S'est donc posée la question de savoir si elle n'était pas en contradiction avec l'objet principal du contrat. Si la PMSC fait prévaloir la clause pour s'exonérer de son absence de performance, alors cela amène à contentieux. C'est ainsi que les clauses de ce type ont pu déjà être considérées non-écrites dans la jurisprudence.

228. Par ailleurs, il est important de souligner que ce mécanisme de responsabilité s'éloigne particulièrement du modèle des VPD Italiens,

⁹⁴ MUDRIC Mišo, « The Guardcon contract, knock-for- knock clauses, DCFR and unfair terms (Part I) », *Journal of International Maritime Law P*, 21, 2015.

229. Rapports. La GUARDCON envisage le cas où un incident requiert de la part des opérateurs une enquête et la fourniture de rapports et oblige à la rédaction de ceux-ci par les parties. Ainsi, chacune des parties pourra éventuellement engager une action en responsabilité contractuelle sur la base de cette obligation.

V. Vie et fin du contrat

230. Délai & reprogrammation. Sont envisagées les difficultés administratives que peuvent rencontrer les PCASP pour accéder aux lieux d'embarquement et ainsi est prévue une période de 24 heures afin de corriger ceci selon l'article 18. Par ailleurs, la reprogrammation de la prestation par les propriétaires donne lieu à paiement si cette dernière n'est pas faite 48 heures avant l'embarquement prévu.

231. Annulation & résiliation. L'annulation est envisagée lorsque les PCASP ne sont pas arrivés sous les 24 heures spécifiées dans la clause 18. Si l'annulation est due à la volonté de l'armateur, alors un mécanisme de compensation est prévu basé sur la proximité de la date d'annulation avec celle d'embarquement. La résiliation est possible à tout moment si les autorisations des états du pavillon ne sont pas obtenues.

232. Contentieux. La GUARDCON prévoit un arbitrage à Londres ou New York ou tout autre lieu prévu par les parties.

Section 2. La répartition de l'autorité entre Capitaine & chef d'équipe des PCASP.

233. L'un des points centraux de l'organisation de l'APPN repose sur la répartition de l'autorité entre Capitaine et chef d'équipe des PCASP. En effet, selon l'adage, le Capitaine est le « seul maître à bord après Dieu ». C'est l'article L5531-1 qui en France envisage cette autorité, sous les termes suivants :

« Le Capitaine a sur toutes les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, présentes à bord pour quelque cause que ce soit, l'autorité que justifient le **maintien de l'ordre, la sûreté et la sécurité du navire et des personnes embarquées, la sécurité de la cargaison et la bonne exécution de l'expédition entreprise.** »

234. On a pu considérer que cette expression perdait de sa force du fait de l'amélioration drastique de la communication entre le représentant de l'armateur à terre et les navires, qui ont permis aux capitaines de recevoir les directives des opérationnels sédentaires. Cependant, des sanctions pénales ont été mises en place

pour inciter le Capitaine à agir librement dans de telles situations. La Convention de la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer (convention SOLAS) a été amendée en ce sens en 2004 par la résolution MSC 153(78) qui a intégré la règle 34-1 disposant que :

« Le propriétaire, l'affrètement, la compagnie qui exploite le navire, telle que définie à la règle IX/1, ni aucune autre personne, ne doit entraver le Capitaine ou l'empêcher de prendre ou d'exécuter une décision quelconque qui, selon son jugement professionnel, est nécessaire pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin. »

Le Code des Transports retranscrit cette interdiction dans l'article L5531-1.

235. Ainsi, le Capitaine dispose d'un grand champ d'action légitimé par la nécessité d'avoir un organe expérimenté et individuel pour prendre des décisions rapides dans un contexte où chaque décision peut entraîner des conséquences particulièrement dommageables aussi bien pour l'équipage, pour la structure du navire, pour les cargaisons que pour l'environnement. Dans le cadre de la piraterie, si ce n'est l'environnement, tous ces éléments sont mis à risque du fait de la violence certaine des pirates, et peuvent avoir des conséquences à long terme pour les gens de mer dont notamment des effets sur la santé mentale.⁹⁵ Aussi, de fait, le Capitaine doit prendre les décisions permettant d'éviter les attaques et de protéger navire et équipage, au risque de voir sa responsabilité engagée sur le terrain de la faute nautique.

236. Dans le cadre des APPN, la question du partage de l'autorité avec le chef des PCASP se pose cependant. En effet, ce chef est un personnage expérimenté - comme a pu l'exiger la GUARDCON - dont la formation permet d'appréhender de la meilleure manière les attaques pirates et la réponse à apporter à celles-ci. C'est ainsi que dans le cadre des VPD, la gestion « militaire » du navire revenait entièrement au chef du VPD, sans que le Capitaine ne puisse opposer son avis. La situation des PCASP paraît cependant bien différente sur plusieurs points. Nous pouvons en relever deux. Premièrement, les VPD sont constitués par des militaires qui du fait de leur fonction représentent l'État et ont une légitimité dans la prise de décision relevant de prérogatives de puissance publique qui excèdent le pouvoir du Capitaine de marine marchande, qui reste un personnage civil n'ayant pas à intervenir dans la chaîne de commandement militaire. Deuxièmement, la convention passée entre VPD et armateur ne se conçoit pas comme un contrat à

⁹⁵ CHAUMETTE Patrick, « Protection des gens de mer contre les violences en mer » [en ligne], *Human At Sea*, 2018.

visée commerciale qui serait proposé sur un marché pour faire du profit, mais comme un service rendu gracieusement par les États aux armateurs.

237. Or, dans le contrat entre PMSC et armateur, l'armateur a choisi de se protéger - alors qu'il n'était pas obligé de le faire - en choisissant sur un marché de sociétés de sécurité un prestataire, auquel il commande une prestation que lui-même définit (sous réserves des dispositions légales). Dans ce contrat, la contrepartie de la PMSC est financière - et au-delà de ces considérations, elle n'a pas à imposer ses propres choix à l'armateur dans l'exécution de la prestation. Cela peut donc expliquer en partie pourquoi le capitaine, représentant de l'armateur, doit conserver son autorité.

238. Par ailleurs, la conservation de l'autorité par le Capitaine correspond aussi au fait que, si les États accordent d'évidence leur confiance aux armées qu'ils commandent, et malgré les contrôles effectués pour l'accès des PMSC à l'exécution des APPN, ces derniers restent des acteurs privés en possession d'une capacité d'action dangereuse du fait de leurs arsenaux. L'action des PCASP à bord doit être encadrée afin de ne pas excéder les prérogatives qui leur sont données. Pour finir, l'autorité du Capitaine est un principe reconnu du droit maritime, que l'APPN, autant exceptionnel que ce régime soit, ne pouvait pas renverser.

239. C'est ainsi que l'article L5442-9 du Code des Transports prévoit de manière concise dans son premier alinéa que « [Les agents présents à bord du navire sont placés sous l'autorité du Capitaine en application de l'article L. 5531-1](#) ». Ainsi, pour toutes les questions de sécurité et sureté, l'autorité du Capitaine prévaut. Or, l'APPN entre clairement dans ce champ.

240. Cette disposition trouve une application dans la section 4 de la GUARDCON, qui est considérée comme l'une des stipulations les plus importantes du contrat. Ainsi, l'alinéa a de la clause 8 de la GUARDCON reprend tout d'abord le principe de l'autorité du Capitaine : de manière générale, pour la navigation et la commande générale du navire, le Capitaine a autorité, et tous ses ordres sont contraignants pour les PCASP.

241. Est ensuite envisagée la situation dans laquelle une menace apparaît. Celle-ci permet au chef des PCASP d'avertir le Capitaine (ou l'officier de garde) qu'il a pour souhait d'invoquer les *Rules for the Use of Forces* (RUF). Ce document donne un cadre précis aux actions matérielles dans l'usage de la force que nous aborderons au titre suivant. A été évoquée lors de la rédaction de la GUARDCON la situation de l'attaque surprise dans laquelle la possibilité d'informer ne serait pas

possible mais cela a été mis de côté car les attaques pirates peuvent normalement être anticipées. La question serait plus intéressante dans le cadre du terrorisme, mais on peut imaginer des solutions technologiques efficaces permettant une communication permanente entre Capitaine ou officier de garde et PCASP.

242. Si le Capitaine doit donc être informé, ce n'est pas lui qui décide d'ouvrir le feu. En effet, cette action est conçue par l'alinéa d comme un moyen de légitime défense que chacun - dont ici les gardes - peut se prévaloir si les conditions sont réunies. C'est ce que confirme l'alinéa c, qui expose que chaque décision prise par les PCASP entraînera leur seule responsabilité. Ainsi, le Capitaine n'a pas de pouvoir de décision sur la manière de traiter par la force les pirates, choix qui revient en premier lieu aux PCASP disposant de l'expérience nécessaire.

243. Cependant, il a une autorité qu'il peut exercer notamment en ayant le pouvoir de demander le cessez-le-feu à tout moment. S'il n'est pas celui qui prend l'initiative, il est celui qui in fine approuve la décision ou ne l'approuve pas et qui contrôle la réponse à la situation. Son autorité s'exprime donc, sans qu'il n'ait eu besoin d'être le premier acteur. La GUARDCON permet, en évitant un mécanisme lourd d'autorisation du Capitaine pour les PCASP, d'aménager pour ceux-ci une liberté d'action nécessaire tout en ayant aménagé par la seule procédure de l'alerte au Capitaine le possible exercice de son autorité. Il apparaît cependant que la légitime défense pourrait toujours être mobilisée et que de ce fait, le PCASP pourraient légitimement décider de ne pas cesser le feu.

244. Ainsi, la GUARDCON envisage de manière complète les aspects relatifs à la prestation de sécurité dans le cadre des APPN entre armateur et PCASP. Cependant, la multiplicité des acteurs du monde maritime amène d'autres contrats à approcher la situation.

Chapitre 2. Contrats annexes à la prestation de sécurité

Section 1. Un contrat préalable, le contrat d'affrètement

245. L'armateur se définit en droit français comme « celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire » à l'alinéa premier de l'article L5411-1 du Code de Commerce. C'est ce dernier qui est désigné dans la loi de 2014 pour conclure le contrat avec la PMSC. Or, dans les contrats d'affrètement à temps, où

gestion nautique et gestion commerciale sont partagées entre deux acteurs, la question de qui est l'armateur se pose. L'arrêt Fatima rendu par la Chambre Commerciale de la Cour de Cassation le 26 octobre 1999 estime qu'il y a deux armateurs, le fréteur pour la gestion nautique et l'affréteur pour la gestion commerciale. Certains auteurs, dont le professeur Pierre Bonassies, critiquent cela car pour des raisons de sécurité, il ne faudrait qu'un armateur sur le navire. Or, pour Maître Christophe Thelcide, cela se heurte aux exigences de la pratique : notamment, l'affréteur à temps doit pouvoir choisir les trajets.⁹⁶

246. Or, choisir les trajets peut vouloir dire choisir un transit par des zones à risque dans lesquelles l'emploi de PCASP peut être idéal. Par ailleurs, si une attaque pirate se réalise, elle sera aussi préjudiciable à l'affréteur qu'au fréteur, qui tous deux verront le navire immobilisé, susceptible d'être endommagé, et leur personnel en danger. Ainsi, si l'affréteur à temps ne souhaite pas employer des gardes, il semble que le fréteur puisse avoir une volonté contraire légitime. Le capitaine, préposé du fréteur à temps, reste de plus responsable de la sûreté et de la sécurité, ce qui semblerait indiquer que faire le choix d'une gestion militaire du navire revient au fréteur.

247. Ces problématiques sont déjà traitées traditionnellement dans la clause « piraterie » proposée par le BIMCO pour être intégrée au contrat d'affrètement ([Annexe 11](#)). Ainsi, elle prévoit dans son alinéa c. plusieurs libertés pour le fréteur, dont celle de prendre « toutes les mesures préventives nécessaires pour protéger le navire ». Est explicitement évoquée parmi celles-ci l'utilisation du personnel de sécurité. Cependant, l'alinéa d prévoit que les coûts encourus pour la mise en place de ce personnel devront être supportés par l'affréteur : cela a du sens puisque c'est ce dernier qui a choisi le passage dans la zone à risque.

248. C'est cette logique que le BIMCO reproduit dans la GUARDCON, où c'est le fréteur qui conclut le contrat avec la PMSC comme l'indique le contrat en exigeant l'« owner » dans la box initiale. Les frais seront par la suite refacturés à l'affréteur par le fréteur. Cependant, il sera toujours possible du fait de la liberté contractuelle d'amender la GUARDCON afin que ça soit l'affréteur qui soit cocontractant de la PMSC. La logique de la GUARDCON requiert cependant que les fréteurs propriétaires soient clairement identifiés et ainsi, si ce sont les affréteurs qui contractent, alors il faudra préciser qu'ils le font « au nom et pour le compte » des fréteurs propriétaires.

⁹⁶ THELCIDE Christophe, « Cours Droit Maritime Général », 2019.

249. Un contentieux existe sur ces questions, et illustre que la décision des fréteurs ainsi que les dispositions de la charte partie prévalent. En l'espèce, en 2019, un *ship manager* (gestionnaire de navire), sous-traitant du fréteur, décide de faire recours à des PCASP pour un montant de 170 000 dollars. Ce montant est ensuite refacturé à l'affréteur, sur le fondement de la charte-partie qui prévoyait l'emploi des PCASP. Deux problématiques émergent alors.⁹⁷

250. Premièrement, l'affréteur refuse de s'acquitter du paiement. En effet, pour lui, l'emploi des PCASP n'était pas obligatoire et aurait pu être évité. Si cela a été accepté en l'espèce par le fréteur, il semble qu'une disposition contractuelle doit prévoir que seule l'absence de justification raisonnable à l'emploi des PCASP, qu'il a pu opposer au fréteur, peut exonérer l'affréteur des coûts relatifs à l'emploi des PCASP.⁹⁸

251. Deuxièmement, cette affaire souligne le monopole que doivent avoir les fréteurs propriétaires dans la prise de décision de l'emploi des PCASP. En effet, le fréteur s'est finalement retourné contre son *ship manager* auquel il a reproché de ne pas avoir respecté les instructions données selon lesquelles la décision d'emploi relevait du fréteur et non pas du ship manager. De plus, il n'était pas dans leurs habitudes d'employer des PCASP dans la zone, donc le ship manager n'avait aucune raison légitime de penser que cet emploi correspondrait à la pratique du fréteur.⁹⁹

252. Ce monopole de décision pour le fréteur s'explique par le fait qu'il est le détenteur de l'entité nautique du navire et qu'il a en charge ses intérêts de manière plus étendue que l'affréteur à temps, qui poursuit un but commercial.

Section 2. Un contrat nécessaire, la couverture obligatoire de l'activité par l'assurance

253. Toute activité comporte des risques, dont il est possible de contrôler les conséquences par une couverture assurantielle adaptée. C'est l'assurance qui a permis le développement du commerce maritime en permettant d'anticiper les dommages et d'en limiter les conséquences, notamment financières.

I. La couverture des risques encourus par la PMSC

⁹⁷ « Avoidable appointment of armed guards », sur International Transport Intermediaries Club - ITIC [en ligne], publié le 4 avril 2019.

⁹⁸ Ibid.

⁹⁹ Ibid.

254. L'APPN est une activité qui comporte des risques évidents, car elle est faite pour interagir avec les actes de piraterie, mais aussi car ses moyens de réponse que constituent l'usage de la force ou la dissuasion par les armes à feu ont une capacité de dommage des plus importantes. Ces risques doivent donc être assurés pour permettre aux PMSC de ne pas être confrontées à un engagement de responsabilité auquel elles ne pourraient répondre du fait de ressources limitées. C'est ainsi que la loi française exige à l'article 612-5 du code de la sécurité intérieure une assurance couvrant leur responsabilité professionnelle.

255. Qu'inclut alors la responsabilité professionnelle d'une PMSC ? les risques suivants sont susceptibles d'engager cette dernière : les dommages subis par un PCASP au cours de son activité du fait ou de la négligence de la PMSC, les dommages subis par les cocontractants en dehors du cas de la cause *knock-for-knock*, les dommages subis par les tiers du fait de l'exercice de l'APPN ... le stockage seul des munitions représente un risque. Nous aborderons ce dernier ultérieurement.

256. La GUARDCON a envisagé les questions assurantielles de manière précise, grâce à un travail avec des assureurs maritimes permettant d'élaborer une clause en accord avec les contrats d'assurance que ces derniers seraient en mesure de proposer. De ce fait, elle exige au sein de sa clause 12 la couverture d'un ensemble de risques :

- Une couverture relative aux risques dus à sa fonction d'employeur des PCASP ;
- Une couverture relative aux risques dus à sa responsabilité envers les tiers ;
- Une couverture relative à l'activité professionnelle ;
- Une couverture pour les accidents personnels assurant chaque PCASP à hauteur de 250 000 dollars américains chacun ;
- Les frais médicaux urgents et de rapatriement doivent être pris en charge par les polices d'assurances.

257. Est expressément spécifiée que la présence d'armes et d'équipements de sécurité ne doit pas être un obstacle à l'application de ces polices : cela correspond à exiger une couverture d'assurance sur mesure pour l'APPN et obliger les PMSC à permettre à leurs assureurs d'estimer exactement les risques.

258. D'autres conditions sont énoncées : la qualité de l'assureur est exigée par la GUARDCON, celui-ci devant être « *reputable* ». On peut imaginer que cela veut dire une certaine expérience prouvée dudit assureur dans le milieu de la sécurité

privée, dont notamment de la sécurité militaire privée. Peut se poser la question de l'engagement de la responsabilité du courtier d'assurance dans le cas où la compagnie d'assurance se révélerait ne pas être fiable. L'une des originalités de la couverture exigée par la BIMCO est l'exigence d'une limite de responsabilité ne pouvant être inférieure à 5 millions de dollars : ce montant important révèle une réelle volonté des acteurs de sécuriser dans la plus grande mesure du possible l'activité. Or sécuriser l'activité veut dire l'encourager, et cela souligne donc un réel investissement positif de l'industrie maritime envers la solution des PMSC.

259. Par ailleurs, les compagnies d'assurances énoncent dans leurs exclusions tous les cas où la PMSC n'aurait pas obtenu toute autorisation et licence nécessaire pour l'exercice de l'activité. Ainsi, si le contrat entre armateur et PMSC exige assurance et autorisations, le contrat entre assureur et PMSC exige déjà les autorisations, les autorisations exigent la certification ISO ... les contrôles se superposent et permettent à chaque étape contractuelle de l'organisation de l'activité de s'assurer du sérieux de la PMSC.

II. La couverture des risques encourus par l'armateur

260. Les risques que l'armateur encourt du fait de l'emploi de PCASP relève de sa couverture P&I (*protection and indemnity*), qui couvre sa responsabilité civile. En principe, l'emploi de PCASP n'est pas un obstacle à l'application de cette dernière, mais les assureurs préviennent que certains éléments peuvent venir perturber cette application. De ce fait, est recommandé d'entrer en contact avec son assureur afin que ce dernier puisse apprécier le risque et prévoir comment éventuellement sécuriser l'opération.

261. C'est ce que demande le Shipowners Club dans une recommandation intitulée « Armed Guard Checklist »¹⁰⁰. Ce document énonce les différentes exigences auxquelles doit répondre le contrat avec le PMSC, et reprend les obligations de la GUARDCON. Est d'ailleurs exigé que soient fournies au P&I club les entières polices des PMSC pour qu'il puisse y vérifier les montants garantis, les éventuelles exclusions, et qu'il puisse déterminer si l'assureur est « *reputable* » ou non. C'est donc un contrôle par les pairs qui peut s'effectuer de ce point de vue-là. Si le P&I club fait ceci dans son propre intérêt afin de pouvoir éventuellement se retourner contre l'assureur du PMSC, il fournit en même temps un véritable appui juridique à l'armateur dans une recherche d'intérêt commun.

¹⁰⁰ « Armed Guards Checklist - Guidance on the Use of Armed Guards », sur *The Shipowners' Club* [en ligne], publié le 10 septembre 2015, [consulté le 26 août 2020].

III. La formulation économique du risque en relation avec les différentes assurances

262. Les compagnies d'assurance ont donc défini des montants très précis correspondant à ce qui pouvait être assuré par rapport aux risques. Ceci a sans doute été par les actuaires, personnages devant déterminer les pourcentages de risques de manière mathématique.

263. De la même manière, Miso Mudric a pu lors de son étude sur les assurances maritimes déterminer des formules ([Annexe 12](#)) permettant d'envisager l'utilisation des gardes en relation avec les différentes polices d'assurances, y compris celles ne portant pas directement sur les APPN, du fait des externalités que représente cette utilisation.

264. Des formules, il démontre que l'utilisation des PCASP permet une diminution globale des coûts notamment en évitant de changer le trajet du navire pour éviter les pirates, tout en ne surchargeant pas l'assurance relative aux rançons du fait de la non-intégration des PCASP à celle-ci. Il constate surtout qu'en général, cela amène à la réduction des primes d'assurance, justifiée notamment par le fait que la présence de PCASP est considérée comme supprimant intégralement le risque d'occurrence de la réussite d'une attaque pirate.¹⁰¹

265. Ces constations ont pu se fonder sur des analyses précises des actions menées lors des activités d'APPN et sur un calcul des risques pertinent. L'analyse des risques matériels est par ailleurs une étape nécessaire à l'activité d'APPN, afin de mettre en place les procédures adaptées de réponses à la violence des pirates.

¹⁰¹ MUDRIC Mišo, « Armed Guards On Vessels : Insurance And Liability », *Poredbeno Pomorsko Pravo*, 50, 2011.

Titre 2. La mise en pratique dirigée d'une activité complexe

266. L'activité de protection des navires repose sur la logique selon laquelle les PCASP vont être amenés à lutter physiquement, depuis un navire, avec des armes à feu contre les pirates, qui eux-mêmes disposent d'un arsenal similaire. Cette opération est sensible, et nécessite d'être analysée sur son déroulement afin que soient limitées les conséquences néfastes d'attaques. Comme le dit l'adage, le fait précède le droit, et nous nous concentrerons donc sur les aspects de gestion par les acteurs de ces dernières et des contextes dans lesquels elles peuvent intervenir (chapitre 1), pour ensuite aborder les tentatives d'encadrement juridique de l'action des PCASP au cœur du combat, c'est-à-dire pour l'usage de la force (chapitre 2).

Chapitre 1. La rationalisation de la crise

267. La piraterie moderne, lors de son apogée à la fin des années 2000, a pu être qualifiée de crise, aussi bien dans son appréciation comme phénomène global par l'OMI pour apprécier la situation somalienne¹⁰², que dans les situations individuelles des navires attaqués. C'est ainsi qu'est abordée la prise d'otage de l'équipage du voilier du Ponant en 2009.¹⁰³ Cette qualification de crise semble convenir par certains aspects à la définition de la crise qu'en font les spécialistes, en complétant les critères notamment énoncés par Hervé Monin¹⁰⁴, chef de projet usages et sécurité maritimes chez EDF Renouvelables. Ainsi les phénomènes de la piraterie constituent au niveau macro et micro une crise.

Figure f. Caractérisation du phénomène de piraterie comme une crise

Critères de la crise	Phénomène macro de piraterie	Phénomène micro de piraterie : attaque de pirates réussie
----------------------	------------------------------	--

¹⁰² « IMO Conference on Capacity Building to Counter Piracy », sur *International Maritime Organization* [en ligne], publié le 15 mai 2012.

¹⁰³ « Chronologie du piratage du “Ponant” », sur L'Obs [en ligne], publié le 11 avril 2008, [consulté le 26 août 2020].

¹⁰⁴ MONIN Hervé, « Cours gestion de crise - Pole transports », 2020.

défaillance de grande ampleur	Attaques nombreuses et répétitives	la prise de contrôle du navire avec la prise en otage des équipages et passagers
défaillance qualitativement déstabilisante	Attaques opérées par les ressortissants d'États n'ayant pas les moyens de répondre	l'intervention en mer dans un espace confiné contre les pirates
urgence face à des situations de haute gravité en aggravation exponentielle	Besoin de continuité dans un environnement sur des activités maritimes	sauvegarde de la vie des équipages et passagers à risque
procédure d'urgence hors jeu	pas de procédure d'urgence	éloignement du territoire national empêchant une intervention rapide & terrain maritime inhabituel

268. Ces crises ont été gérées notamment par les interventions des États comme nous avons pu l'aborder, à plus ou moins long terme, et un travail de réflexion par les acteurs maritimes a permis d'envisager les mécanismes permettant de transformer ces situations de crises, en particulier du point de vue micro, en éventuel accident classique, qui se présente sous les caractéristiques suivantes :

« Un évènement bien connu, d'ampleur limitée
Des procédures d'urgence codifiées
Un nombre limité d'intervenants
Des organisations qui se connaissent
Des rôles et des responsabilités clairs
Une structure d'autorité bien reconnue
Une situation perçue comme gérable
Une défaillance rapidement maîtrisée »

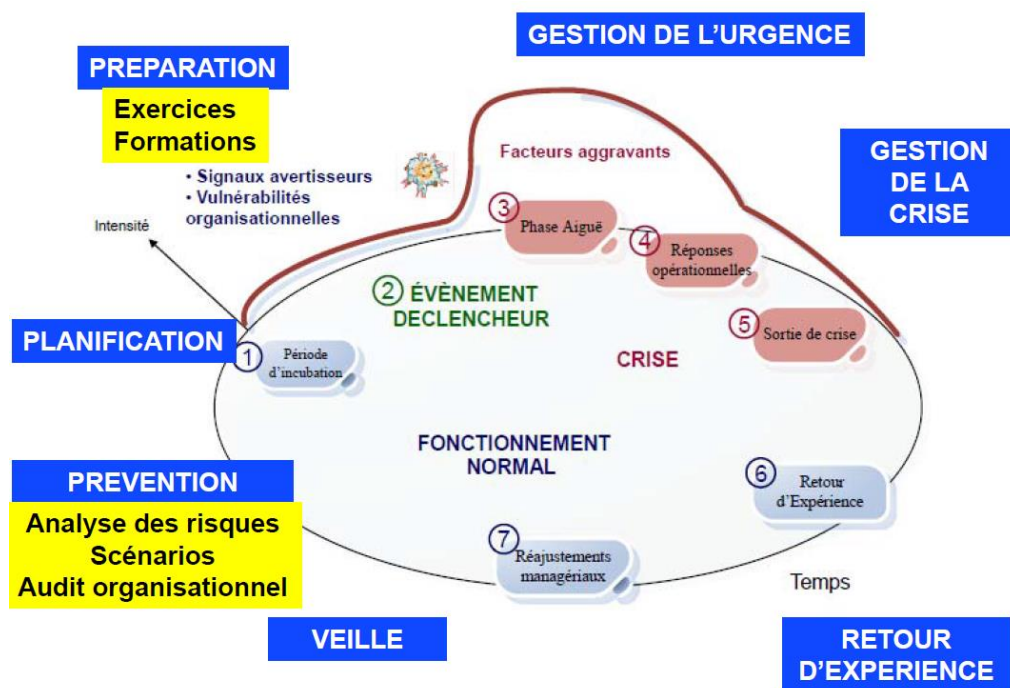
269. L'attaque des pirates peut s'analyser comme un élément d' « accident » à la vue de ces caractéristiques. La question de la défaillance maîtrisée peut se poser : en quoi un armateur serait-il défaillant dans le cas où il subit une attaque de pirates ? le non-recours aux protections passives des BMP semble pouvoir être une défaillance ici, mais cette dernière ne pourra être rapidement maîtrisée.

270. Cependant, un certain nombre de ces données permettent de déterminer quels sont les éléments qu'armateurs et PCASP doivent détenir pour que les attaques pirates ne soient pas une crise mais bien un simple accident qui a été géré comme il se doit - c'est la raison même du recours aux PCASP.

271. A été prouvé que les attaques pirates étaient susceptibles de connaître une escalade de la violence importante, et que les gardes pouvaient être un facteur

catalyseur dans celles-ci¹⁰⁵. Or, ceci est susceptible d'entraîner une crise. Peuvent être alors déterminés plusieurs éléments de gestion susceptibles d'aider au pilotage de celle-ci, en amont et en aval de sa réalisation.

Figure g. Moyens de piloter et surmonter une crise



272. Dans le cadre de l'utilisation des PCASP pour les APPN, plusieurs de ces éléments sont pertinents à retenir, et sont mêmes exigés par les cadres législatifs régulant les APPN : il s'agit de la prévention, de la planification, des formations, de la gestion de la crise en premier lieu. La gestion de l'urgence peut être mise de côté car les attaques pirates sont rarement réalisées par surprise. La veille peut être nécessaire afin de détecter d'éventuels nouveaux moyens d'actions des pirates contre lesquels il faudrait se prémunir. Le retour d'expérience, par ailleurs, est très important aussi bien pour la gestion matérielle des futures opérations que pour le contrôle par les États de la conformité des actions réalisées dans le cadre de l'APPN.

273. C'est pourquoi nous serons amenés dans ce chapitre à aborder les différents documents exigés pour la préparation & le suivi des APPN (section 1) pour ensuite aborder ceux destinés à l'analyse des événements à la suite des attaques ou des tentatives d'attaques (section 2). Nous déciderons dans cette partie d'étudier autant la loi française que la loi anglaise.

¹⁰⁵ MUDRIC Mišo, « Armed Guards On Vessels : Insurance And Liability », *Poredbeno Pomorsko Pravo*, 50, 2011.

Section 1. La préparation & le suivi d'une situation dangereuse

I. L'analyse des risques

274. France. Peu d'exigences sont posées par la loi de 2014 sur l'analyse des risques qui doit être menée, aussi bien du côté de l'armateur que du côté de la PMSC. Cette dernière est seulement énoncée deux fois. L'article L5442-2, qui indique que l'analyse de risque doit être menée « conjointement » par l'armateur et la PMSC, et que celle-ci doit prendre en compte les moyens de défense passive, et être préalable à la détermination du nombre d'agents sur les navires. Cela semble être l'analyse de risque "principale", qui peut être cependant complétée par des analyses de risques "complémentaires" menées uniquement par la PMSC telles qu'évoquées à l'article D5442-11.

275. Royaume-Uni. L'*Interim Guidance* consacre l'entièreté de sa section 2 à l'évaluation des risques. L'armateur doit déterminer les risques liés au voyage lui-même par rapport aux caractéristiques de la route, du navire et de sa cargaison notamment, mais il doit aussi établir quels sont les risques, avant d'y avoir recours, auxquels sont déposés les gardes armés. Les risques doivent alors nécessairement être mis en comparaison avec les bénéfices de l'utilisation des PCASP, et ce n'est que si ces derniers sont "dépassés de manière substantielle" que les PCASP devraient être utilisés. Un certain nombre de facteurs sont ensuite énumérés, dont notamment le nombre d'équipements de sauvetage dont dispose le navire, la possibilité d'escalade de la violence, ou encore le risque résiduel de la réussite de l'attaque pirate. Si cette évaluation des risques se présente comme un moyen de défense, elle devra par ailleurs être intégrée au plan antipiraterie de la PMSC, qui devra être présenté au Department of Transports britannique.

276. Finalité. L'analyse est donc premièrement une démarche et un document interne, qui vise à préparer du mieux possible l'opération en établissant ce qui est nécessaire pour sa réussite. Si elle ne fait pas partie des documents contractuels, on peut imaginer qu'il sera possible d'engager la responsabilité de la PMSC ou de l'armateur - si on fait partie de l'équipage par exemple - s'il s'avère que cette analyse n'était pas complète de manière à ce que soit caractérisé une négligence de ceux qui l'ont élaborée.

277. En pratique, une analyse de risques nécessite de déterminer la nature de chaque risque, puis d'y associer une fréquence et une gravité pour enfin établir une

matrice des risques qui permet de "hiérarchiser les risques et l'urgence des mesures à prendre"¹⁰⁶.

Figure h. Matrice type des risques

Vraisemblance	Très fréquent					
	Fréquent					
	Possible					
	Rare					
	Très rare					
		Non significatif	Mineur	Significatif	Majeur	Catastrophique
		Gravité				

II. Le suivi continu de l'activité

278. France. Le droit maritime commun exige la rédaction par le Capitaine d'un livre de bord par l'article L5412-7 du Code des Transports. Le Capitaine veille à la bonne tenue du livre de bord qui fait foi jusqu'à preuve contraire des événements qui y sont relatés. L'article L5442-11 précise que parmi les événements qui doivent être retranscrits figureront tout ceux :

« impliquant les agents de l'entreprise privée de protection des navires ou relatif à leurs armes ou 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. »

279. En parallèle, sont exigés par l'article L5442-10, précisé par les articles D5442-10 et D5442-11, deux registres :

- un registre élaboré par la PMSC regroupant la liste des contrats d'APPN conclus, chaque mission, les agents employés, les rapports d'incidents

¹⁰⁶ MONIN Hervé, « Cours gestion de crise - Pole transports », 2020.

élaborés, les références du contrat d'assurance et les mouvements des armes détenues;

- un registre élaboré pour chaque mission par les PCASP, qui doit rassembler « tous les éléments concernant l'exécution de la mission ». Sont énumérées 13 catégories d'évènements considérées comme telles, relatives notamment aux mesures de sûreté et aux informations échangées dont les analyses complémentaires de risque, aux mouvements et à la manipulation des armes, aux opérations de surveillance et aux signalements faits ...

280. Ce dernier registre cherche donc à rassembler le maximum d'informations possibles sur la mission. Cela a pour but le contrôle par l'État de la licéité des actions entreprises, et de la cohérence des informations fournies avec les déclarations antérieures.

281. La valeur probante de ce document semble par ailleurs particulièrement forte : si ce n'est pas forcément le chef des PCASP qui le rédige, sont nécessaires des inscriptions quotidiennes cosignées par chef des PCASP mais aussi par le capitaine. Cette exigence de signatures est très importante car étant signées par le capitaine, la véracité des indications rapportées est légitimée, comme pour le livre de bord, par la fonction du capitaine. On peut donc envisager qu'il fera fois de la même manière que le livre de bord en cas de contentieux.

282. Royaume-Uni. Rien n'est spécifié de particulier dans l'*Interim Guidance* pour un suivi spécifique des opérations - il relève du droit commun.

Section 2. Rapports à établir à la suite des attaques ou tentatives d'attaques

283. Aussi bien pour les besoins d'enquête que pour améliorer les procédures, un retour d'expérience est nécessaire pour donner suite aux opérations d'APPN.

284. France. Selon l'article L5442-11, le Capitaine doit rédiger un rapport de mer pour tout incident à bord impliquant un PCASP. Cela amène à considérer qu'un évènement de ce genre entre dans la catégorie des évènements de mer innomés déterminés par le professeur Philippe Delebecque.¹⁰⁷ Ce rapport devra être communiqué au CNAPS, mais il apparaît qu'il prendra la forme classique des rapports de mer tels qu'adressés au Bureau d'Enquête sur les Évènements de Mer.

¹⁰⁷ DELEBECQUE Philippe, Droit maritime, Dalloz, 2014. P 859

285. Une deuxième sorte de rapport est exigé par l'article L5442-12 lorsque l'incident a entraîné l'usage de la force. Ce dernier amène à un régime plus exigeant, justifié par l'exception qu'elle doit représenter : ainsi, c'est dans « les meilleurs délais » que ce rapport doit être transmis au représentant de l'État compétent. Il se compose d'un rapport de mer du Capitaine et d'un rapport annexé du chef des PCASP dont le contenu est déterminé par l'article D5442-9, et exige des éléments de faits précis relatifs à l'attaque concernant aussi bien les assaillants et la nature de l'attaque que les moyens de réponses des PCASP.

286. Deux éléments sont à souligner en particulier : les témoignages écrits des PCASP et les enseignements tirés de l'incident et procédures recommandées pour éviter qu'il ne se reproduise.

287. Les témoignages des agents, ainsi que l'entièreté du rapport, permettent d'avoir une vision complète du déroulé de l'opération, qui pourra être analysée juridiquement. De plus, la superposition de ce rapport à celui du Capitaine permet d'avoir d'une part une approche technique plus aboutie élaborée par des acteurs de la sécurité, et surtout d'autre part d'avoir une vision contradictoire des événements. Cela n'est pas à comprendre cependant sur le point de vue de la valeur probante : il faudrait premièrement que la rédaction par le chef des PCASP soit reconnue comme ayant les mêmes garanties de moralité que celle du capitaine, ce qui n'est pas certain malgré l'étendue des contrôles effectués sur les PCASP pour l'obtention de leur carte professionnelle ; et il faudrait dans un second temps que les rapports de mer du Capitaine aient eux-mêmes une valeur probante. Or, bien que la doctrine et certaines décisions lui reconnaissent la même valeur probante que le livre de bord, ce n'est pas le cas actuellement. Maître Frédéric Le Berre relève cependant que :

« Dans la pratique, lorsque le livre de bord est invoqué pour fonder les droits de l'armateur (...), les tribunaux apprécient assez librement la force probante du livre de bord, prenant souvent le soin de relever qu'aucun élément ne permet de le mettre en doute ou encore listant les autres éléments de fait qu'il corroborent. »¹⁰⁸

288. A contrario, on peut supposer que les tribunaux seraient enclins à considérer & éventuellement opposer les différents rapports élaborés par armateur et PCASP si ceux-ci comportaient des différences. Il en sera de même en matière pénale.

¹⁰⁸ LE BERRE Frederique, « La preuve des faits en droit maritime français. », *Droit Maritime Français*, décembre 2018, no 808.

289. L'exigence de la communication des enseignements tirés et des procédures recommandées exprime un véritable souci d'organiser le retour d'expérience tout en ayant un accès direct à la réflexion des acteurs.

290. Royaume-Uni. Trois types de rapports post-expériences sont envisagés par l'Interim Guidance dans ses sections 9 & 10 : deux rapports communs élaborés par armateur et PMSC, l'un lors d'attaques pirates, l'autre pour donner suite aux accidents causés par les armes à feu. Le troisième rapport est rédigé exclusivement par la PMSC, qui doit l'adresser à l'armateur, et porte sur toutes les actions entreprises par la PMSC lors des opérations ainsi que ce qui reste à être fait en matière de sécurité. Il apparaît que c'est ce document, communiqué exclusivement aux autorités, qui offre le plus de retours post-expérience.

291. En effet, le rapport relatif à l'attaque pirate semble n'avoir vocation qu'à informer les centres de surveillance des événements de pirateries et le rapport relatif à l'utilisation des armes à feu s'oriente principalement vers l'appréciation pénale qui va pouvoir être faite de l'évènement. Ainsi, est explicitement indiqué que le rapport sera susceptible d'être une preuve si un crime est commis. Cela peut s'expliquer par le fait que le rapport demande des éléments au-delà des témoignages et de l'écrit qui aujourd'hui ont une crédibilité supérieure : des photographies et les vidéos de surveillance. Doivent également être inclus, tout comme en France, les enseignements tirés et les procédures recommandées. La disposition reste cependant noyée au centre des autres dispositions, ce que l'on peut regretter.

292. Ainsi, la préparation et la réalisation des opérations d'APPN permettent l'élaboration de documents où les données sur les assauts, la vulnérabilité des navires, les risques et les moyens de réponses se multiplient. Se pose alors la question suivante : comment le droit dirige-t-il l'action concrète des PCASP au cœur du combat ?

Chapitre 2. L'émergence de règles de soft law pour réguler l'usage de la force contre la piraterie

293. Les États fixent un cadre pour l'autorisation de l'usage de la force par les PMSC, qui correspond à des conceptions variées de la légitime défense (section 1). Cette disparité mène à envisager les textes de soft law, qui peuvent apporter les précisions nécessaires (section 2).

Section 1. Les cadres étatiques de la légitime défense

294. Si aucun instrument de droit international ne le prévoit expressément, est communément admis dans les droits pénaux de chaque pays que toute personne menacée par une attaque imminente illégitime est en droit de se défendre et n'a pas à voir sa responsabilité pénale engagée dans l'usage de la force nécessaire pour cela : c'est la légitime défense.

295. France. C'est à ce concept que fait appel la loi de 2014 par l'article L5442-4, pour autoriser l'emploi de la force par les PCASP, par référence au titre II du livre 1er du Code Pénal relatif à la responsabilité pénale. Plusieurs articles sont à remarquer : l'article 122-4, qui prévoit l'irresponsabilité pénale lorsque la personne accomplit un acte prescrit ou autorisé par des dispositions législatives – ce que fait l'article L5442 ; et l'article 122-5, qui évoque la légitime défense, prévue pour être exercée pour sa propre défense ou celle des autres et qui doit être proportionnée. Ainsi, les PCASP n'ont pas besoin d'être directement attaqués personnellement pour faire usage de la force à l'encontre des pirates. L'article 122-6, finalement, prévoit qu'est présumée la légitime défense lorsque l'usage de la force intervient pour se défendre des « auteurs de vols ou de pillages exécutés avec violence ». Les actes de piraterie rentrent dans ce cadre. Dans le cas où les pirates seraient à bord du navire et la vie des équipages et PCASP sérieusement compromise, alors l'état de nécessité de l'article 122-7 serait aussi invocable. Les PCASP disposent ainsi du champ d'action nécessaire pour user de la force contre les attaques pirates.

296. Royaume-Uni. L'Interim Guidance prévoit directement au sein de sa section 8 quel est le cadre pour l'usage de la force. Est tout d'abord évoqué le fait que les mesures prescrites par les BMP doivent être suivies, et ce n'est que de

manière subsidiaire que l'usage de la force pourra être considéré. Est ensuite expliqué que c'est la loi pénale qui s'applique, et déjà, sont reconnues les différences qu'il peut y avoir selon les juridictions puisque l'*Interim Guidance* expose qu'elle ne rappellera que les règles se rapportant à l'Angleterre et au Pays de Galles mais laissera de côté celles d'Ecosse et d'Irlande du Nord - bien que les différences avec celles-ci soient indiquées en bas de page.

297. Ainsi, l'*Interim Guidance* rappelle que la légitime défense peut être invoquée en Angleterre si la personne en situation de légitime défense pensait devoir utiliser la force, notamment pour défendre des biens, alors que l'appréciation des circonstances en Ecosse doit reposer sur des fondements raisonnables et ne peut intervenir pour protéger un bien.

298. L'*Interim Guidance*, par ailleurs, prévoit le déroulement de la situation dans laquelle la force va être utilisée et y associe un certain nombre d'interdictions et de prérogatives :

- la proportionnalité dans la réponse à l'attaque doit notamment se traduire par une attention particulière à minimiser les blessures ;
- la vengeance étant interdite, si la menace stoppe, la réponse à celle-ci doit aussi se terminer ;
- cependant, si une menace est imminente, il n'y a pas besoin d'attendre qu'elle se concrétise pour se défendre.

299. Est par ailleurs précisé que, puisque l'usage de la force peut intervenir en prévention d'un crime – dans le droit anglais – alors les PCASP peuvent intervenir auprès d'actes de piraterie qui seraient en cours. L'*Interim Guidance* exclut le cas du vigilantisme qui consiste à chercher à mener une répression. Cependant, l'intégralité de cette disposition semble pouvoir poser problème au regard de l'exclusivité de juridiction des États sur les navires de leurs pavillons, car l'usage de la force dans la prévention de la commission d'un crime n'est pas quelque chose de communément admis, même pour des pays frontaliers comme l'Ecosse et l'Angleterre.

300. L'un des éléments intéressants de l'*Interim Guidance* est qu'il consacre une sous-section entière à l'élaboration de Rules for the Use of Forces (RUF, règles pour l'utilisation de la force) qui doivent être déterminées en accord avec l'armateur par la PMSC. Ces dernières doivent, en accord avec la loi applicable, considérer les différentes étapes de la situation et prévoir les actions appropriées à associer à celles-ci. Ces actions doivent être réalisées de telle manière qu'elles ne puissent être

interprétées comme des actes d'agression, et qui doivent prévenir une escalade de la violence.

301. Ainsi, certaines règles substantielles sont élaborées par les États. Cependant, elles ne sont pas spécifiques au monde maritime et reprennent les solutions du droit commun. Cela a mené de nombreux organismes à élaborer des normes directives de manière privée pour donner des indications aux PMSC sur la manière de procéder.

Section 2. L'élaboration privée des normes directrices

302. Le *soft law*, ou droit mou, souple, se caractérise par son absence de caractère contraignant, qui le différencie du droit dit dur, susceptible de sanctions. On trouve parmi ses normes aussi bien certaines lignes directrices données par certaines institutions étatiques que par des acteurs privés désireux de réguler leurs secteurs d'activités.

303. Dans le cadre des APPN, un certain nombre de documents peuvent être considérés comme du *soft law*, comme notamment le contrat GUARDCON qui donne des exigences standards à respecter pour chaque recours par un armateur à des PCASP. Oceans Beyond Piracy, groupe de recherche, a pu déterminer dans le schéma ci-dessous un certain nombre de règles susceptibles de réguler les APPN ainsi que les acteurs qui y font appel¹⁰⁹.

Figure i. Cadres juridiques potentiels pour les APPN et les PMSC

THE VARIETY OF POTENTIAL REGULATORY FRAMEWORKS FOR CONTRACTED PRIVATE SERVICES:



¹⁰⁹ « Issue Paper : Defining Contracted Maritime Security », sur Oceans Beyond Piracy [en ligne], publié le 16 décembre 2016, [consulté le 26 août 2020].

304. D'autres portent également sur l'utilisation de la force par les PMSC, et plus particulièrement de manière substantielle, « *The 100 Series Rules for the Use of Force* » ([Annexe 13](#))¹¹⁰, ou encore le Guide BIMCO sur les RUF. Ces deux documents se présentent uniquement comme des guides d'action, et statuent explicitement sur le fait qu'ils n'ont pas vocation à donner une quelconque immunité, mais bien à déterminer des moyens d'action en conformité avec les lois en vigueur. Ce soft law cherche donc à avoir un usage bien subsidiaire au droit dur. Cela est à son avantage : en effet, le soft law, en tant que droit souple, peut connaître des changements plus rapides et il apparaît que dans un monde où la technologie peut amener à de nouvelles techniques de combat rapidement, la souplesse du droit est un atout.

305. D'un point de vue de technique normative, les 100 Series Rules sont un outil concis et efficace pour l'encadrement de l'usage de la force : constituée de 4 règles de quatre alinéas chacune déclinée autour d'un principe central, les règles sont techniques et offrent des définitions et une logique concrète à l'usage de la force au-delà de la simple mention de la légitime défense dont pouvait faire mention les états.

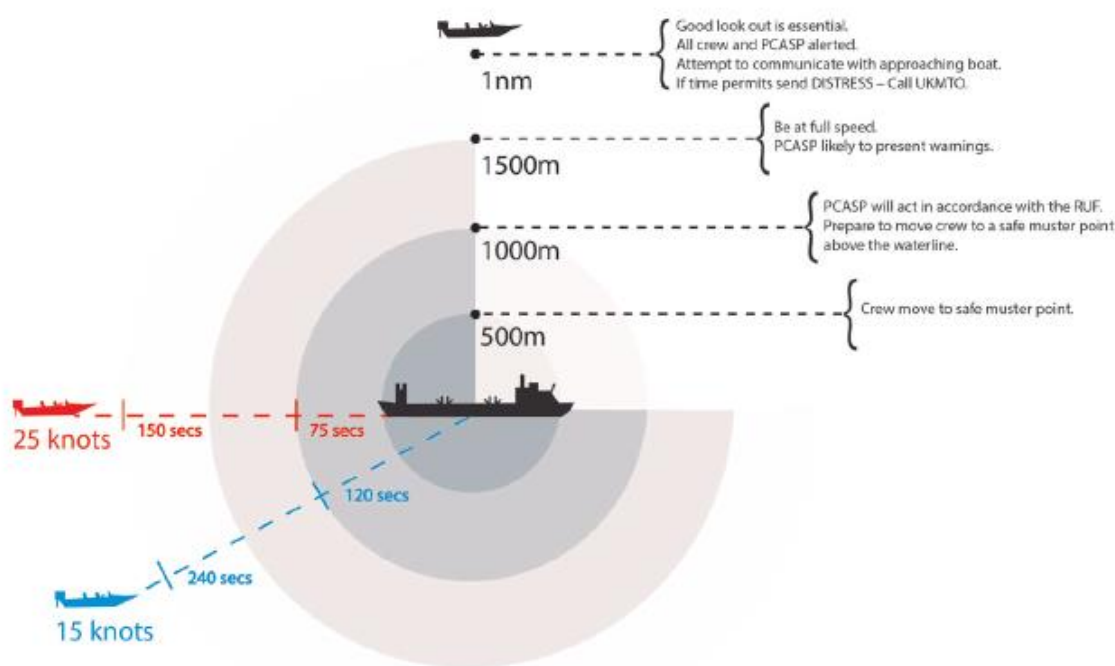
306. Ces règles sont hiérarchisées en fonction de l'avancée de l'attaque et envisage ainsi dans l'ordre :

- Tout d'abord la notification de la menace ou de l'attaque qui doit mener à l'information au Capitaine de l'intention de mobiliser les RUF. ce principe reste classique et on le retrouve dans la loi française ;
- Puis par la possibilité d'émettre des avertissement « non-kinétique », c'est-à-dire n'entrant pas en contact avec l'adversaire. Cela correspond notamment aux signes visuels, audios, mais aussi aux canons à eau. Les armes peuvent n'être utilisées que pour être exhibées.
- Cependant, la troisième règle considère le cas dans lequel les armes peuvent être utilisées pour émettre des tirs d'avertissements lorsque les PCASP estiment que cela pourrait être dissuasif. Les tirs doivent être effectués avec une distance suffisante pour ne pas atteindre les attaquants ou leur embarcation. C'est ce qui s'était passé lors de l'affaire de l'Enrica Lexie, où les tirs avaient été utilisés pour émettre des avertissements sonores, mais il apparaît que souvent cela n'a aucune influence sur les pirates. Cela fait partie probablement du processus d'escalade de la violence qui mène les pirates à intensifier leurs assauts dès lors qu'une forme de violence leur est adressée¹¹¹, et c'est la raison pour laquelle ce moyen de dissuasion reste accessoire.

¹¹¹ MUDRIC Mišo, « Armed Guards On Vessels : Insurance And Liability », *Poredbeno Pomorsko Pravo*, 50, 2011.

- En tout dernier lieu, l'usage de la force est considéré, et plus particulièrement, l'usage de la force létale. L'attaque et l'imminence de celle-ci doivent être caractérisées, et c'est pourquoi les RUF énoncent des critères pour chacune. Les BMP donnent certaines informations chiffrées pour ceci.

Figure j. Actions à réaliser en fonction de la distance & de la vitesse des embarcations pirates



307. Ainsi, le soft law offre un type de norme adaptée, par son élaboration par des spécialistes et sa souplesse, pour guider les PMSC vers une réponse efficace matériellement contre les attaques pirates mais aussi conforme avec les droits nationaux. Il n'y a pas de raison de vouloir l'intégration de celles-ci dans un ordre juridique étatique de ce fait ; cependant, une harmonisation pour la définition d'un modèle unique serait souhaitable.

308. L'intégration d'un autre type de normes au corpus juridique étatique mais surtout international serait cependant opportune. En effet, la régulation générale des PMSC et des droits dont elles disposent sur les différentes mers et dans les différents ports, sous la forme d'un accord multilatéral, permettrait l'émergence d'un cadre juridique plus clair. La norme ISO 28007-1 :2015 permet déjà cela par la certification des procédures internes aux PMSC ; il serait aujourd'hui intéressant d'avoir des prérogatives et devoirs uniformisés. L'émergence de tels outils est possible, comme l'ont caractérisé pour les sociétés militaires privées aussi bien le document de Montreux (sur les obligations juridiques pertinentes, notamment les bonnes pratiques pour les États en ce qui concerne les opérations des entreprises

militaires et de sécurité privée pendant les conflits armés) que le Code de conduite international des entreprises de sécurité privées (iCoC). Ces deux documents énoncent les conduites à suivre pour les entreprises, aussi bien pour le recours à la force que sur des considérations de droit humanitaire.

309. Aujourd'hui, alors que les crises humanitaires se déroulent d'ailleurs sur les mers, c'est la spécificité maritime qui nous pousse à considérer que l'élaboration d'une norme spécifique aux PMSC et à l'usage des PCASP serait des plus intéressante.

310. Ainsi, alors que ce sont tout d'abord des normes étatiques particulièrement contraignantes qui encadrent l'activité des PMSC, ces dernières ont pu avec le monde maritime déterminer d'elles-mêmes des conduites à adopter au cœur des opérations.

CONCLUSION

311. Ainsi, l'activité de protection des navires par les gardes armés s'est déclinée premièrement par un exercice des États de celle-ci sous une chaîne de commande qui leur est propre, par l'utilisation de VPD. Ces derniers étaient efficaces, mais leur manque de flexibilité et les impératifs des Marines Nationales n'en faisaient pas un partenaire commercial idéal pour les flottes de commerce soumises aux impératifs des affaires. Ils n'étaient pas ailleurs pas immunisés aux conflits de juridiction entre États, et leur caractère public devenait alors un catalyseur de contentieux international.

312. Les armateurs français n'avaient pas, jusqu'en 2014, la possibilité de faire recours à des PMSC pour assurer la protection de leur navire. Après un lobbying important, la possibilité a finalement été ouverte pour les sociétés privées. Cependant, la présence de l'État dans les activités concernées était permanente, du fait de la sensibilité de ces dernières et du caractère exceptionnel que revêt la permission du port d'armes par les PCASP.

313. Ces contrôles variants entre États, les exigences étant différentes, cela aboutissaient à une grande variété sur le plan international de régulations relatives aux PMSC. Les acteurs du secteur ont cependant pu avoir une influence privée sur le secteur et sur la manière d'organiser la prestation privée de sécurité, par la mise en place d'un contrat type BIMCO GUARDCON qui harmonisaient la pratique entre armateurs & PMSC au niveau international tout en énonçant des exigences strictes.

314. C'est aussi les acteurs privés qui organisent, dans le cadre restrictif des états de la légitime défense, les nécessaires règles de recours à la force selon leurs propres critères, après des analyses de risques adaptées.

315. Ainsi, l'État veut exercer sur les activités privées de protection des navires un contrôle important, ce qu'il fait. Ce contrôle passe par des obligations matérielles concrètes dans l'exécution de la prestation de sécurité. Cependant, in fine, les procédures au cœur de la riposte appartiennent à ceux qui les effectuent : les acteurs privés.

316. Aujourd'hui, la question de l'emploi des PCASP s'inscrit aussi dans les ambitions technologiques et moderne des armateurs. En effet, les navires sans équipages apparaissent comme des « proies faciles »¹¹² pour les pirates. Se pose donc la question de la présence de PCASP à bord. L'absence d'équipages facilite leur actions - cependant, elle la questionne aussi : certes, le Code des Transports envisage une assistance aux personnes et aux biens, mais la défense des biens nécessitent-elles une telle mobilisation des forces ? Dans tous les cas, une adaptation législative serait nécessaire, et il faudrait envisager des nouveaux processus de contrôle pour les PCASP à bord pour remplacer ceux exercés par le capitaine.

¹¹² PIETTE Gaël, « Les navires sans équipage », *Le Droit Maritime Français*, décembre 2017, no 797

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

- BENDEKOVIC J. et VULETIC D., « Piracy Influence on the Shipowners and Insurance Companies », in Katalinic Branko et Tekic Zeljko (éd.), *DAAAM International Scientific Book*, vol. 12, 1re éd., [s. l.], DAAAM International Vienna, 2013, p. 711-718
- CORNU Gérard, *Vocabulaire juridique: Association Henri Capitant*, Presses Universitaires de France, 2020, 1572 p.
- DELEBECQUE Philippe, *Droit maritime*, Dalloz, 2014, 1058 p.
- ERUAGA Osatohanmwon Anastasia, « Private Maritime Security Companies Within the International Legal Framework for Maritime Security », *Maritime Law in Motion*, vol. 8, [s. l.], Springer International Publishing, 2020, p. 175-206
- ESKI Yarin, « Maritime Security and Piracy: Effects of Armed Guards on Board », in Shapiro Lauren R. et Maras Marie-Helen (éd.), *Encyclopedia of Security and Emergency Management*, Cham, Springer International Publishing, 2018, p. 1-5
- LE GOFF Roland, *La protection des navires soumis au risque de piraterie. Enseignements tirés de l'épisode de piraterie somalien (2006 à 2013)*, Université de Nantes, 2016.
- MACHIAVEL et BEC Christian, *Le Prince* [en ligne], Paris, Classiques Garnier, 2015.
- MARIN Jasenko, MUDRIĆ Mišo et MIKAC Robert, « Private Maritime Security Contractors and Use of Lethal Force in Maritime Domain », in Andreone Gemma (éd.), *The Future of the Law of the Sea*, Cham, Springer International Publishing, 2017, p. 191-212,
- SARTRE Patrice, « La piraterie en mer », *Etudes*, Tome 410, S.E.R., mars 2009, n° 3, p. 295-304.

Articles de revues

- ANYIMADU Adjoa, « Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons Learned from the Indian Ocean », *Chatham House*, juillet 2013, p. 20.
- BELLORD Cécile, « NOUVELLES ET INFORMATIONS : Loi n° 2014-742 du 1er juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires », *Droit Maritime Français*, août 2014, n° 760, p. 634-640.
- BEVILACQUA Giorgia, « Armed On-board Protection of Italian Ships: From an Apparent Hybrid Model to a Regulated Rise of Private Contractors », van der Wolf Michiel (éd.), *Erasmus Law Review*, 11, décembre 2018, n° 4, p. 247-257.

- BOWEN Anna, « The Economic Cost of Piracy », [s. l.], One Earth Future, 2010, [consulté le 26 août 2020].
<http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/The%20Economic%20Cost%20of%20Piracy%20Full%20Report.pdf>
- CHAUMETTE Patrick, « Protection des gens de mer contre les violences en mer » [en ligne], *Human At Sea*, janvier 2018. <https://humansea.hypotheses.org/958>
- COIGNACLE Anaïs, « L'évolution de la prise en charge des victimes d'actes de terrorisme | Dalloz Actualité », sur *Dalloz Actualités* [en ligne], publié le 5 mars 2018, [consulté le 26 août 2020]. https://www.dalloz-actualite.fr/dossier/l-evolution-de-prise-en-charge-des-victimes-d-actes-de-terrorisme#.X5_y6YhKiUk
- COITO Joel Christopher, « Pirates vs. Private Security: Commercial Shipping, the Montreux Document, and the Battle for the Gulf of Aden », *California Law Review*, 101, 2013, n° 1, p. 173-226.
- COUTANSAIS Cyrille P., « La piraterie moderne, nouvel avatar de la mondialisation », *Revue internationale et strategique*, n° 72, Armand Colin, 2008, n° 4, p. 39-50.
- CRUZ Marc-Antoine CARREIRA DA, « Regulating private maritime security companies by standards: causes and legal consequences », *Maritime Safety and Security Law Journal*, 3, décembre 2017, p. 20.
- CUSUMANO Eugenio et RUZZA Stefano, « Security privatisation at sea: Piracy and the commercialisation of vessel protection », *International Relations*, 32, mars 2018, n° 1, p. 80-103.
- DEVILLAIRS Laurence, « Les 100 citations de la philosophie », *Que sais-je?*, 3e éd., Presses Universitaires de France, octobre 2019, p. 19-123.
- DUTTON Yvonne M., « Gunslingers on the High Seas: A Call for Regulation », *Duke Journal of Comparative and International Law*, 24, 2013, n° 1, p. 107-160.
- EBOLI VALERIA, « Legislation — Piracy & Cases — Dispute between Italy and India », *YEARBOOK OF INTERNATIONAL HUMANITARIAN LAW*, 16, 2013, p. 12-16.
- FARNELLI Gian Maria, « Vessel Protection Detachments and Maritime Security: An Evaluation of Four Years of Italian Practice », *Maritime Safety and Security Law Journal*, 2015, p. 17.
- FOONG Amanda, « The privatization of war: from privateers and mercenaries to private military and security companies », *Asia-Pacific Yearbook of International Humanitarian Law*, 4, 2011 2008, p. 210-244.
- GRIMAUD Philippe, « « Vigiles contre pirates » : le régime des entreprises et agents de protection privée des navires », *RFDA*, 2015, p. 787.
- GROS-VERHEYDE Nicolas, « La problématique des VPD, il est urgent de réglementer ? », sur *B2 Le blog de l'Europe politique* [en ligne], publié le 10 mars 2012.

- HUNTER Grant, « Guidelines for the use of GUARDCON when engaging PMSCs as intermediaries to employ local security guards within territorial waters », *BIMCO Special Circular*, février 2014, n° 1, p. 5.
- LARRIEU Violette, « Quand la sécurité maritime vire de bord: Sa mise en marché par l'État : désengagement ou nouvel interventionnisme ? », *Gouvernement et action publique*, 6, 2017, n° 4, p. 29-49.
- LE BERRE Frederique, « La preuve des faits en droit maritime français. », *Droit Maritime Français*, décembre 2018, n° 808.
- LEE Eloise, « The Most Dangerous Shipping Route In The World Is Getting Its Own Navy », sur *Business Insider France* [en ligne], publié le 15 mai 2012, [consulté le 26 août 2020]. <https://www.businessinsider.fr/us/the-convoy-escort-program-will-be-patrolling-the-gulf-of-aden-2012-5>
- MATHEY Jean-Marie, « Piraterie », *Securite globale*, N° 7, ESKA, 2009
- MAVEYRAUD Sébastien, « La protection des navires de commerce français par la Marine nationale : point de situation et perspectives », *La Revue Maritime*, 2013, n° 497, p. 3.
- MUDRIC Mišo, « Armed Guards On Vessels: Insurance And Liability », *Poredbeno Pomorsko Pravo*, 50, 2011, n° 165, p. 217 – 268.
- MUDRIC Mišo, « The Guardcon contract, knock-for- knock clauses, DCFR and unfair terms (Part I) », *Journal of International Maritime Law P*, 21, 2015, n° 1, p. 13.
- NOUGUÉ Quentin, « Ces si discrètes armureries flottantes », publié le 3 décembre 2016, [consulté le 26 août 2020]. <https://jeunes-ihedn.org/wp-content/uploads/2017/03/Publication-Ces-si-discr%C3%A8tes-armureries-flottantes-.pdf>
- OSNIN Noor Apanidi, « Private maritime security company (PMSC) in the Strait of Malacca: — Options for Malaysia », *WMU Journal of Maritime Affairs*, 5, octobre 2006, n° 2, p. 195-206.
- PANCRACIO Jean-Paul, « Le recours à des équipes de protection embarquées (EPE) Le cas “Enrica Lexie” », *Gazette de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris*, Automne 2013, n° 32, p. 6-7.
- PENG Xu, « International Attempts at Regulating Privately Contracted Armed Guards on Board Ships: A Summary of the Seminar on the IMO's Revised Interim Guidance on Privately Contracted Armed Security Personnel », *China Oceans Law Review*, 2013, 2013, n° 17, p. 324-337.
- PETRIG Anne, « The Use of Force and Firearms by Private Maritime Security Companies against Suspected Pirates », *International and Comparative Law Quarterly*, 62, juillet 2013, n° 3, p. 667-702.
- PIETTE Gaël, « Les navires sans équipage », *Le Droit Maritime Français*, décembre 2017, n° 797

- PUTRI Putu Ayu Dinda Paramita Selamat et UTARI Anak Agung Sri, « The Legal Challenges In Using Vessel Protection Detachment and Their Functional Immunity », *Kertha Patrika*, 41, décembre 2019, n° 3, p. 189-205.
- SCHOFIELD Clive, « Arming Merchant Vessels: Enhancing or Imperilling Maritime Safety and Security? », *Korean Journal of International and Comparative Law*, 2, avril 2014, n° 1, p. 46-66.
- SICKING Louis, « ‘God’s Friend, the Whole World’s Enemy’: Reconsidering the role of piracy in the development of universal jurisdiction. », *Netherlands Journal of Legal Philosophy*, 47, décembre 2018, n° 2, p. 176-186.
- SPEARIN Christopher, « Private Military and Security Companies v. International Naval Endeavours v. Somali Pirates », *Journal of International Criminal Justice*, 2012.
- SWANSON Charles, « Is there sufficient global support for shipping lines, or should commercial entities be forced to defend their own assets by introducing armed guards on vessels in high risk areas? », *Cambrian Law Review*, 44, p. 87-98.
- VIJAYAN Sony, « The Use of Armed Forces on Merchant Vessels without Strict Rules for the Use of Force », *Journal of Maritime Law and Commerce*, 45, janvier 2014, n° 1, p. 15-34.
- WIESE BOCKMANN Michelle et KATZ Alan, « Shooting to Kill Pirates Risks Blackwater Moment », sur *Global Policy Forum* [en ligne], publié le 8 août 2012.
<https://www.globalpolicy.org/pmscs/51600-shooting-to-kill-pirates-risks-blackwater-moment.html>
- WILLIAMS Eniola, « Private Armed Guards in the Fight against Piracy », *La Criminalité en Mer*, [s. l.], Martinus Nijhoff, 2012, p. 339-377.
- WILPON Alexis, « Floating Armories: A Legal Grey Area in Arms Trade and the Law of the Sea. », *Georgetown Journal of International Law*, 48, 2017, n° 3, p. 873-894.
- ZEHNDER Vanessa, « Private Maritime Security Companies v. Pirates: The Battle of Legality », *Maryland Journal of International Law*, 33, 2018, n° 1, p. 335-354.
- ZWANENBURG MARTEN, « Military Vessel Protection Detachments: the Experience of the Netherlands », *Military Law and Law of War Review*, 51, 2012, n° 1, p. 97-116.
- « Sentinelles des mers » - Les EPNAP protègent les ferries | colsbleus.fr : le magazine de la Marine Nationale », *Cols Bleus Marine Nationale*, 3063, novembre 2017, p. 34.

Rapports

- « GUARDCON Explanatory Notes - Updates V1.4 24-02-2017 », BIMCO, 2017. bimco.org
- « Private Security services in Europe CoESS Facts and Figures 2013 », [s. l.], Confederation of European Security Services, 2013.

- ASIS INTERNATIONAL, « Management System for Quality of Private Security Company Operations - Requirements with Guidance », [s. l.], ANSI American National Standards Institute, 2012.
- PEYRONNET Jean-Claude et TRUCY François, « RAPPORT FAIT au nom de la commission sénatoriale pour le contrôle de l'application des lois (1) sur l'application de la loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer », *Présidence du Sénat*, 2012, [consulté le 26 août 2020].
<https://www.senat.fr/rap/r11-499/r11-4991.pdf>
- Secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale, « INSTRUCTION INTERMINISTÉRIELLE relative à l'organisation et à la coordination de la sûreté maritime et portuaire », 2018.
- SÉNAT, *Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer. Étude d'impact*, juillet 2009, [consulté le 26 août 2020].
<http://www.senat.fr/leg/etudes-impact/pjl08-607-ei/pjl08-607-ei.pdf>

Articles de presse

- « Ban Ki-moon demande aux shebab de renoncer aux violences en Somalie » [en ligne], *Le Monde.fr*, 9 décembre 2011, [consulté le 26 août 2020].
https://www.lemonde.fr/afrique/article/2011/12/09/ban-ki-moon-demande-aux-shebab-de-renoncer-aux-violences-en-somalie_1616003_3212.html
- « Chronologie du piratage du “Ponant” », sur *L'Obs* [en ligne], publié le 11 avril 2008, [consulté le 26 août 2020]. <https://www.nouvelobs.com/societe/20080411.OBS9216/chronologie-du-piratage-du-ponant.html>
- « Le récit d'un otage du “Ponant” : “On s'est saisis des lances à incendie pour repousser les pirates” » [en ligne], *Le Monde.fr*, 15 avril 2008, [consulté le 26 août 2020].
https://www.lemonde.fr/afrique/article/2008/04/15/le-recit-d-un-otage-du-ponant-on-s-est-saisi-des-lances-a-incendie-pour-repousser-les-pirates_1034502_3212.html
- « Vidalies réaffirme: «la France ne verse pas de rançon» » [en ligne], *La Croix*, 31 octobre 2013, [consulté le 26 août 2020]. <https://www.la-croix.com/Actualite/France/Vidalies-reaffirme-la-France-ne-verse-pas-de-rancon-2013-10-31-1053875>
- À 07H00 Le 4 janvier 2014, « Bientôt 500 postes de gardes armés contre les pirates », sur *Leparisien.fr* [en ligne], publié le 4 janvier 2014, [consulté le 26 août 2020].
<https://www.leparisien.fr/archives/bientot-500-postes-de-gardes-armes-contre-les-pirates-04-01-2014-3461141.php>
- ASTUI Iratxe, « Los vigilantes privados de los atuneros españoles recibirán formación militar », *El Correo*, 26 novembre 2010, p. 7.
- GRANGE Arnaud de La, « Le Ponant : l'histoire secrète d'une libération », sur *Le Figaro.fr* [en ligne], publié le 14 avril 2008, [consulté le 26 août 2020].

<https://www.lefigaro.fr/actualites/2008/04/14/01001-20080414ARTFIG00257-le-ponant-l-histoire-secrete-d-une-liberation.php>

- GUISNEL Jean, « Vers des gardes civils armés à bord des cargos français ? » [en ligne], *Le Point*, novembre 2011, [consulté le 26 août 2020]. https://www.lepoint.fr/editos-du-point/jean-guisnel/vers-des-gardes-civils-armes-a-bord-des-cargos-francais-04-11-2011-1392754_53.php

Colloques & cours

- PANCRACIO Jean-Paul, L'affaire de l'Enrica Lexie. Les différents aspects de la pratique des équipes de protection embarquées dans la lutte contre la piraterie maritime, [s. l.], Association Française de Droit Maritime, 2015.
- Report of the conference held at Chatham House, London, 6 December 2012, Londres, Chatam House, 2013.
- MONIN Hervé, « Cours gestion de crise - Pole transports », 2020.
- THELCIDE Christophe, « Cours Droit Maritime Général », 2019.

Ressources Internet

- « 11 Companies Offering Maritime Security Services. ». <https://www.marineinsight.com/marine-safety/11-companies-offering-maritime-security-services/>
- « Activités privées de protection des navires - Conseil des Ministres », sur *Portail du Gouvernement* [en ligne]. archives.gouvernement.fr/ayrault/gouvernement/activites-privées-de-protection-des-navires.html
- « Agréer votre entreprise de protection des navires | Internet CNAPS », [consulté le 26 août 2020]. <http://www.cnaps.interieur.gouv.fr/Vos-demarches/Vous-etes-une-entreprise-de-securite-privée/Agreer-votre-entreprise-de-protection-des-navires/Agreer-votre-entreprise-de-protection-des-navires>
- « Agréer votre entreprise de protection des navires », sur *Conseil National des Activités Privées de Sécurité* [en ligne], [consulté le 26 août 2020]. <http://www.cnaps.interieur.gouv.fr/Vos-demarches/Vous-etes-une-entreprise-de-securite-privée/Agreer-votre-entreprise-de-protection-des-navires/Agreer-votre-entreprise-de-protection-des-navires>
- « Appui logistique en mer - Maritime Training & Sea Security », sur *Sovereign Global* [en ligne]. www.so-global.com/fr/maritime-services/offshore-support-services/
- « Armed Guards Checklist - Guidance on the Use of Armed Guards », sur *The Shipowners' Club* [en ligne], publié le 10 septembre 2015, [consulté le 26 août 2020]. <https://www.shipownersclub.com/publications/armed-guard-checklist/>

- « Avoidable appointment of armed guards », sur *International Transport Intermediaries Club - ITIC* [en ligne], publié le 4 avril 2019. <https://www.itic-insure.com/fr/nos-publications/claims-review/avoidable-appointment-of-armed-guards-147997/>
- « Communiqué de Presse : Lutte contre la piraterie et exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer », sur *Portail du Gouvernement* [en ligne], publié le 2 septembre 2009, [consulté le 26 août 2020].
http://archives.gouvernement.fr/fillon_version2/gouvernement/lutte-contre-la-piraterie-et-exercice-des-pouvoirs-de-police-de-l-etat-en-mer.html
- « Gardes armés : publication de l'arrêté définissant leur aptitude professionnelle », sur *Fortunes de Mer* [en ligne], publié le 21 janvier 2015. <http://www.fortunes-de-mer.com/mer/fr/11-piraterie/169-protection-privee-navires-arrete-9-janvier-2015-formation-agents-dirigeants.html?tmpl=compon%E2%80%A6>
- « IMO Conference on Capacity Building to Counter Piracy », sur *International Maritime Organization* [en ligne], publié le 15 mai 2012.
<http://www.imo.org/fr/MediaCentre/SecretaryGeneral/SpeechesByTheSecretaryGeneral/Pages/dubaipiracystatement.aspx>
- « Issue Paper : Vessel Protection Detachments », sur *Oceans Beyond Piracy* [en ligne], [consulté le 26 août 2020].
http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/Vessel_Protection_Detachments_IssuePaper.pdf
- « Issue Paper: Defining Contracted Maritime Security », sur *Oceans Beyond Piracy* [en ligne], publié le 16 décembre 2016, [consulté le 26 août 2020].
<http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/DefiningContractedSecurityIssuePaper092116.pdf>
- « La Loi sur les Sociétés Privées de Protection des navires est publiée », sur *Fortunes de Mer* [en ligne], publié le 11 juillet 2014. www.fortunes-de-mer.com/mer/fr/11-piraterie/156-loi-sppn-protection-privee-navires-publiee-jo.html
- « Laws & regulations », sur *Port Security Center* [en ligne], [consulté le 26 août 2020].
<https://www.portsecuritycenter.eu/laws-and-regulations/>
- « Le “Baltic and International Maritime Council” (BIMCO) », sur *Armateurs de France* [en ligne], [consulté le 22 août 2020].
http://www.armateursdefrance.org/sites/default/files/decryptages/fiche_bimco_adf2017.pdf
- « Les armateurs français pourront bientôt avoir recours à des équipes privées de protection », sur *Zone Militaire* [en ligne], publié le 3 décembre 2013, [consulté le 26 août 2020].
<http://www.opex360.com/2013/12/03/les-armateurs-francais-pourront-bientot-avoir-recours-a-des-equipes-privees-de-protection/>
- « Les décrets d'application de la Loi sur la Protection Privée des Navires sont parus », sur *Fortunes de Mer* [en ligne], publié le 30 novembre 2014. [fortunes-de-mer.com/mer/fr/11-piraterie/162-decrets-application-loi-2014-protection-privees-navire.html](http://www.fortunes-de-mer.com/mer/fr/11-piraterie/162-decrets-application-loi-2014-protection-privees-navire.html)

- « Lutte contre la piraterie », sur *Prorisk International* [en ligne]. <https://www.prorisk-international.fr/lutte-contre-la-piraterie.php> 1/1
- « NMP - Nuclei Militari di Protezione - Marina Militare », [consulté le 26 août 2020]. <https://www.marina.difesa.it/cosa-facciamo/per-la-difesa-sicurezza/operazioni-conclude/Pagine/nuclei-militari-protezione.aspx>
- « PRESS RELEASE BIMCO publishes much anticipated GUARDCON Contract », sur *BIMCO* [en ligne], publié le 28 mars 2012. bimco.org
- « Private Armed Security », sur *International Maritime Organization* [en ligne], [consulté le 26 août 2020]. <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Private-Armed-Security.aspx>
- « Private Maritime Security Companies (PMSC) Archives », sur *Maritime-Piracy.com* [en ligne], [consulté le 26 août 2020]. <https://www.maritime-piracy.com/category/private-maritime-security-companies-pmsc/>
- « Protection privée des navires : La fin d'un serpent de mer ? », sur *Fortunes de Mer* [en ligne], publié le 10 février 2014. <http://www.fortunes-de-mer.com/mer/fr/17-legislation-francaise/146-projet-loi-protection-privee-navire-fin-serpent-mer.html>
- « Recours à la force », sur *International Code of Conduct Association* [en ligne]. International Code of Conduct Association <https://www.icoca.ch/fr/recours-à-la-force>
- « Transport de munitions dans les bagages de soute - Site officiel de l'Union Française des amateurs d'Armes », [consulté le 26 août 2020]. <https://www.armes-ufa.com/spip.php?article636>
- « Voyager en bateau : quels droits pour les passagers ? », sur *Ministère de l'Intérieur* [en ligne], [consulté le 26 août 2020]. <https://www.interieur.gouv.fr/A-votre-service/Ma-securite/Conseils-pratiques/Lors-de-vos-deplacements-de-vos-voyages/Voyager-en-bateau>
- 83-629, « Pourquoi la protection des navires ne pourra se faire qu'à bord des navires protégés », sur *Le blog de la sécurité privée* [en ligne], publié le 25 mars 2014. www.83-629.fr/article-pourquoi-la-protection-des-navires-ne-pourra-se-faire-qu-a-bord-des-navires-proteges-122999905.html
- DIRECTION DE L'INFORMATION LÉGALE ET ADMINISTRATIVE (PREMIER MINISTRE), « Armes : à quoi correspondent les différentes catégories ? », sur *Service-public.fr* [en ligne], publié le 3 juillet 2020.
- Id., « Agent de sécurité armé sur les navires à passagers : Lacrymogène et taser à distance », sur *Le blog de la sécurité privée* [en ligne], [consulté le 26 août 2020]. <http://www.83-629.fr/2017/09/agent-de-securite-arme-sur-les-navires-a-passagers-lacrymogene-et-taser-a-distance.html>
- ISENBERG David, « The Rise of Private Maritime Security Companies », sur *Safety 4 Sea* [en ligne]. https://safety4sea.com/the-rise-of-private-maritime-security-companies/?__cf_chl_jschl_tk__=6b6f203b2a944eae3df1c598cecdcd4a6d9dfa1-1%E2%80%A6

- LAROUSSE Éditions, « Définitions : force - Dictionnaire de français Larousse », Larousse en Ligne, 2020, [consulté le 26 août 2020].
<https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/force/34554>
- SÉNAT, *Proposition de loi relative à la création du registre international français*, [consulté le 26 août 2020]. <https://www.senat.fr/rap/103-092/103-09211.html>
- STATEN-GENERAAL Tweede Kamer der, « Beveiliging zeevaartroutes tegen piraterij; Brief regering; Driemaandelijkse rapportage inzake Vessel Protection Detachment (VPD) », publié le 13 avril 2012, [consulté le 26 août 2020]. <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32706-27.html>
- THE SHIPOWNERS' PROTECTION LIMITED, « Piracy FAQs - Updated », 2013.

Normes

Liste non exhaustive

CONVENTIONS INTERNATIONALES

- Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)
- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982

NORMES ETATIKUES

- DECRETO-LEGGE 12 luglio 2011, n. 107 Proroga ((delle missioni internazionali delle forze armate e di polizia e disposizioni per l'attuazione delle Risoluzioni 1970 (2011) e 1973 (2011) adottate dal Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, nonché degli interventi di cooperazione allo sviluppo e a sostegno dei processi di pace e di stabilizzazione)). Misure urgenti antipirateria. (11G0148) (GU n.160 del 12-7-2011)
- LOI n° 2014-742 du 1er juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires
 - Arrêté du 28 novembre 2014 fixant les zones dans lesquelles les entreprises privées de protection des navires peuvent exercer leur activité
 - Décret n° 2014-1415 du 28 novembre 2014 relatif aux conditions d'exercice de l'activité privée de protection des navires
 - Décret n° 2014-1416 du 28 novembre 2014 relatif aux modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires
 - Décret n° 2014-1417 du 28 novembre 2014 relatif aux normes et référentiels admis en application de l'article L. 616-1 du code de la sécurité intérieure
 - Décret n° 2014-1418 du 28 novembre 2014 pris pour l'application de l'article L. 5442-1 du code des transports

- Décret n° 2014-1419 du 28 novembre 2014 pris pour l'application des dispositions du titre IV du livre IV de la cinquième partie du code des transports et relatif aux modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires

Ces textes ont été étudiés tels que publiés ainsi que dans leurs évolutions telles que présentées par le Code des Transports et le Code de la Sécurité Intérieure.

- Interim Guidance to UK Flagged Shipping on the Use of Armed Guards to Defend Against the Threat of Piracy in Exceptional Circumstances
- Firearms Act 1968

NORMES DE SOFT LAW

- BMP4 - Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (August 2011)
- BMP5 - Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea (June 2018)
- Norme ISO 28000 « Spécifications relatives aux systèmes de management de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement »
- Guide d'application ISO-PAS 28007, « Navires et technologie maritime – Guide destiné aux sociétés privées de sécurité maritime (PMSC) fournissant des agents de protection armés embarqués sous contrat privé (PCASP) à bord de navires (et contrat pro forma) ».
- The 100 Series Rules - An International Model Set of Maritime Rules for the Use of Force (RUF)
- iCoC - Code De Conduite International des Entreprises De Sécurité Privées
- Montreux Document on Pertinent International Legal Obligations and Good Practices for States Related to Operations of Private Military and Security Companies during Armed Conflict.

Jurisprudences

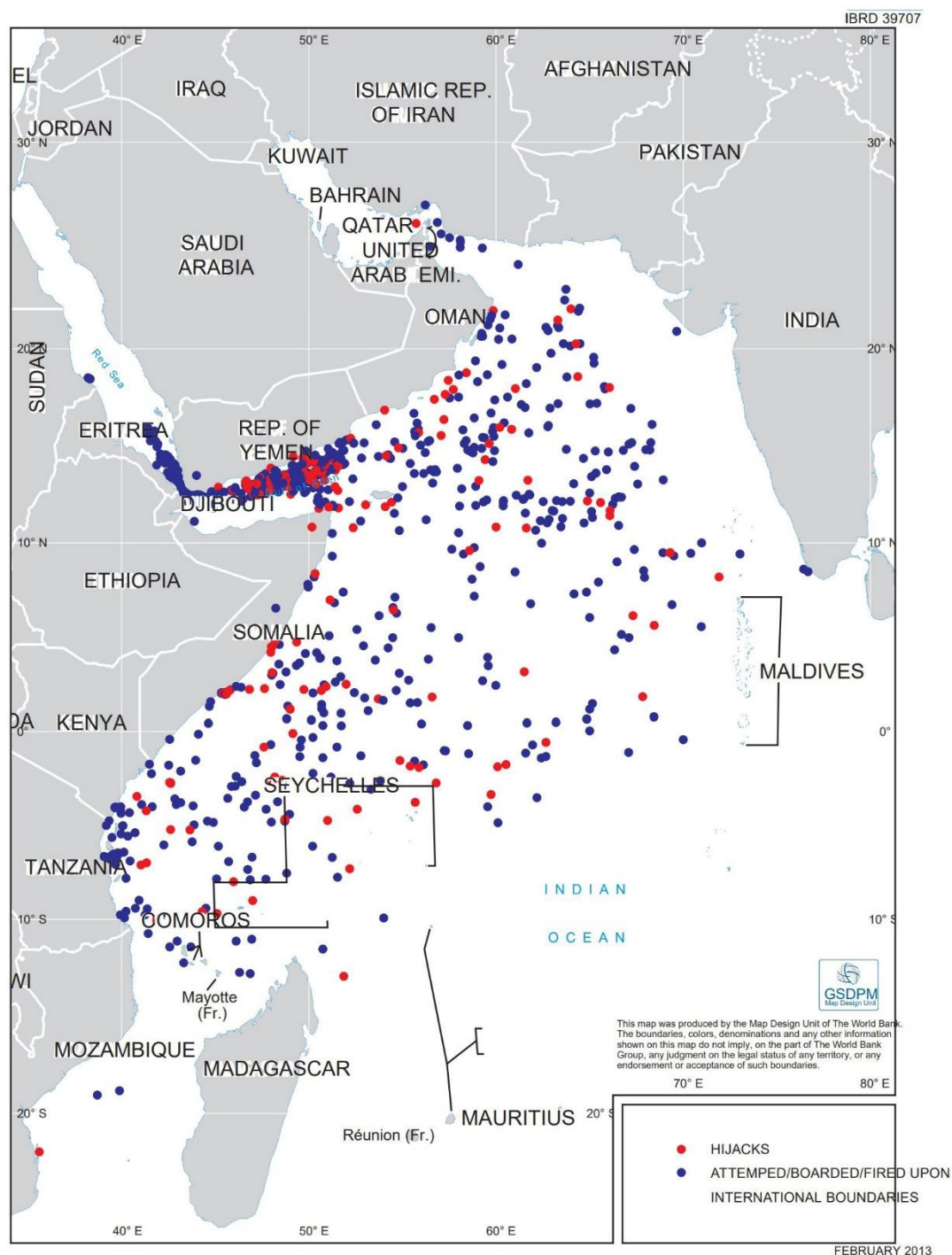
- COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE, 27 juin 1986, *Affaire Des Activités Militaires et Paramilitaires au Nicaragua et contre celui-ci (Nicaragua C. États-Unis d'Amérique)*, [consulté le 26 août 2020]. <https://www.icj-cij.org/files/case-related/70/070-19860627-IUD-01-00-FR.pdf>
- Permanent Court of Arbitration, 2 juin 2020, n° 2015-28, *The Italian Republic - v. - the Republic of India - Concerning - the "Enrica Lexie" Incident*, PCA 316511 1, vol. 6.

ANNEXES

Annexe 1 : Somali Piracy Incidents	115
Annexe 2 : Memorandum	116
Annexe 3 : Convenzione	119
Annexe 4 : Code des Transports & Code de la sécurité intérieure.....	124
Annexe 5 : Interim Guidance to UK Flagged Shipping	142
Annexe 6 : Formulaire d'autorisation d'exercer	169
Annexe 7 : Formulaire de carte professionnelle provisoire	173
Annexe 8 : Formulaire de carte professionnelle définitive	177
Annexe 9 : Classifications des armes en France.....	179
Annexe 10 : BIMCO – GUARDCON.....	182
Annexe 11 : BIMCO - Clause Piracy.....	193
Annexe 12 : Analyse économique	194
Annexe 13 : 100 Series Rules on the Use of Force	195

Annexe 1 : Somali Piracy Incidents

**FIGURE 1.2: LOCATION OF REPORTED SOMALI
PIRACY INCIDENTS (2000–2012)**



Sources: IMB 2012; UNODC–WB 2012.



Ministero della Difesa

**PROTOCOLLO DI INTESA
TRA
MINISTERO DELLA DIFESA
E
CONFEDERAZIONE ITALIANA ARMATORI (CONFITARMA)**

per la prestazione di servizi finalizzata alla protezione delle Navi di bandiera italiana, di seguito definite Navi, mediante l'imbarco di Nuclei Militari di Protezione, di seguito definiti NMP.

L'anno duemilaundici (2011), addì 11, del mese di ottobre, in Roma, presso il Ministero della Difesa, sono presenti:

- l'Ammiraglio di Squadra Bruno Branciforte per il Ministero della Difesa

e

- il Dottor Paolo d'Amico, Presidente e legale rappresentante della Confederazione Italiana Armatori (CONFITARMA), in favore degli armatori che intendono fruire dei servizi di cui al presente Protocollo, mediante adesione ad apposita Convenzione, come da schema allegato e parte integrante del presente protocollo;



Ministero della Difesa

VISTI

- il Decreto Legislativo 15 marzo 2010, n. 66, recante il "Codice dell'ordinamento militare";
- il Decreto del Presidente della Repubblica 15 marzo 2010, n. 90, recante il "Testo unico delle disposizioni regolamentari in materia di ordinamento militare, a norma dell'articolo 14 della legge 28 novembre 2005, n. 246";
- il Decreto Legge 12 luglio 2011, n. 107, convertito con modifiche dalla Legge 2 agosto 2011, n. 130, pubblicata su G.U. n. 181 del 5 agosto 2011, con il quale è stato autorizzato e disciplinato l'impiego di NMP a bordo di Navi mercantili di bandiera nazionale;
- gli articoli dal 100 al 107 della Convenzione di Montego Bay sul diritto del Mare del 1982, ratificata dall'Italia con Legge 2 dicembre 1994, n. 689, concernenti la pirateria;
- gli articoli 1135 e 1136 del Codice della Navigazione, relativi alla nozione di Pirateria e di Nave sospetta di pirateria, oltre che gli artt. 1235 ss. del medesimo Codice, concernenti le attribuzioni di Polizia giudiziaria del Comandante della Nave;
- l'articolo 5 comma 4 del Decreto Legge 30 dicembre 2008 n.209, convertito con legge del 24 febbraio 2009 n.12, così come modificato dall'articolo 1 del Decreto Legge 15 giugno 2009 n.61, convertito con legge 22 luglio 2009 n.100;
- il Titolo III del Libro I del Codice di Procedura Penale concernente la Polizia giudiziaria;
- il Decreto del Ministero della Difesa del 1° settembre 2011 pubblicato su



Ministero della Difesa

G.U. n. 212 del 12 settembre 2011, concernente l'individuazione degli spazi marittimi internazionali a rischio pirateria;

- lo specifico potere di rappresentanza conferito a CONFITARMA dagli armatori associati;

CONSIDERATO CHE

- la pirateria e la depredazione armata rappresentano una seria minaccia alla sicurezza della navigazione, agli equipaggi e alle merci trasportate, con significative ripercussioni di carattere commerciale sui noli marittimi e sulle assicurazioni marittime, i cui costi commerciali rischiano di gravare sulla collettività nazionale;
- sussiste la necessità di dare completezza alle azioni condotte in mare dalle navi militari per garantire la difesa e la sicurezza delle linee di comunicazione nazionali nelle aree di rischio identificate con D.M. del 1° settembre 2011 pubblicato su G.U. n. 212 del 12 settembre 2011, attraverso l'impiego di Nuclei Militari di Protezione, appositamente addestrati ed equipaggiati, in grado di assicurare autonomamente la protezione diretta di navi mercantili nazionali da atti di pirateria o depredazione armata, imbarcando sulle navi maggiormente esposte a tali rischi;
- il reato di pirateria è perseguito nell'ordinamento giuridico nazionale e internazionale;
- la possibilità di imbarcare NMP su Navi richiede uno sforzo dell'armatoria che sia sinergico alle azioni del Ministero della Difesa:



Ministero della Difesa

CONVENGO

di sottoscrivere il presente Protocollo di intesa affinché venga ricercata dalle parti ogni misura atta ad agevolare:

- l'imbarco e lo sbarco di NMP sulle/dalle Navi nelle zone di traffico all'interno all'area definita dal Ministero della Difesa con DM del 1° settembre 2011 pubblicato su G.U. n. 212 del 12 settembre 2011 e, all'esterno di questa, nei siti individuati, secondo ragioni tecniche o operative, dal Comando In Capo della Squadra Navale (CINCPNAV);
- la ricerca e l'utilizzo di rotte e porti intersecanti in modo da consentire il trasbordo degli NMP da una Nave all'altra;
- la ricerca di eventuali "passaggi" su Navi nazionali, anche non richiedenti protezione, per il trasferimento degli NMP;
- la ricerca e l'utilizzo di rotte atte ad evitare interferenze con la giurisdizione di Stati costieri;
- le modalità di adesione da parte dei singoli armatori richiedenti allo schema di convenzione in allegato, parte integrante del presente protocollo nel quale sono individuate le condizioni di esecuzione del servizio;

Le Parti altresì concordano nel definire l'attività oggetto del presente Protocollo come concorso istituzionale con compartecipazione degli oneri da parte dei singoli armatori privati aderenti.

Al fine di facilitare l'individuazione delle modalità più opportune per l'esercizio delle attività di protezione, CONFITARMA si impegna affinché i propri associati comunichino a CINCPNAV, con ogni possibile anticipo, i programmi relativi ai movimenti/transiti delle proprie Navi, battenti bandiera italiana, nelle aree definite



Ministero della Difesa

nel DM del 1° settembre 2011 pubblicato su G.U. n. 212 del 12 settembre 2011.

Il Ministero della Difesa, fa stato del fatto che l'attività di cui al presente Protocollo potrà essere concessa anche ad Armatori nazionali non associati a Confitarma, nonché a favore di altre associazioni di categoria.

Roma lì, 11 ottobre 2011

Per il Ministero della Difesa

Per CONFITARMA

Ammiraglio di Squadra
Bruno BRANCIFORTE
Capo di Stato Maggiore della Marina

Dottor Paolo d'AMICO
Presidente di CONFITARMA

Annexe 3 : Convenzione

ALLEGATO

Al Protocollo di Intesa
Difesa - CONFITARMA



Ministero della Difesa

CONVENZIONE

TRA

MINISTERO DELLA DIFESA

E

l'Armatore, che intende fruire dei servizi di cui alla presente Convenzione, mediante proposta di adesione attraverso sottoscrizione e invio di apposito modulo di richiesta di servizio, annesso al presente atto e costituente parte integrante dello stesso.

Premesso che in data 11 ottobre 2011 è stato siglato il Protocollo di intesa tra Confitarma e il Ministero della Difesa,

si conviene e stipula quanto segue:

Art. 1 – Definizioni

ai fini della presente Convenzione si intende per:

Nave: Nave battente bandiera italiana;

Comandante della Nave: colui che ha il Comando della Nave a cui viene fornito il servizio;

ALLEGATO

Al Protocollo di Intesa
Difesa - CONFITARMA



Ministero della Difesa

Nucleo Militare di Protezione (di seguito NMP): nuclei militari, costituiti da personale della Marina Militare o altra Forza Armata, imbarcabili su Navi mercantili ed in grado di assicurarne la protezione da atti di pirateria o depredazione armata;

Comandante del Nucleo di Protezione Militare: colui che ha il Comando del Nucleo Militare di Protezione che rende il servizio;

Armatore: persona fisica o giuridica che ha presentato la dichiarazione di armatore ai sensi dell'art. 265 del Codice della Navigazione;

CINCPNAV: Comando In Capo della Squadra Navale della Marina Militare, sito in Santa Rosa (Roma);

Area di rischio: gli spazi marittimi internazionali a rischio pirateria, nell'ambito dei quali, le navi battenti bandiera italiana in transito, possono richiedere l'eventuale servizio di scorta offerto dai (NMP), definita nel Decreto del Ministero della Difesa del 1° settembre 2011 pubblicato su G.U. n. 212 del 12 settembre 2011.

Art. 2 – Oggetto della convenzione

2.1 Il Ministero della Difesa, per dare completezza alle azioni di sorveglianza condotte in mare dalle navi militari e assicurare efficaci forme di protezione diretta delle Navi dalla pirateria e dalla depredazione armata, si rende disponibile a fornire all'armatore richiedente, subordinatamente alla disponibilità, un idoneo contingente di personale operante nell'Area di rischio alle condizioni e ai termini di se-

ALLEGATO

Al Protocollo di Intesa
Difesa - CONFITARMA



Ministero della Difesa

guito menzionati.

In relazione alle modalità di fornitura del servizio, i Nuclei Militari di Protezione sono composti da militari armati con armamento individuale e di squadra.

Il numero dei componenti ciascun Nucleo è definito nell'Addendum alla presente Convenzione, che ne costituisce parte integrante. L'imbarco e lo sbarco dei Nuclei Militari di Protezione avviene, sulla base degli accordi esistenti con i Paesi rivieraschi dell'area di rischio, nei porti elencati nell'Addendum.

La protezione delle Navi viene effettuata negli spazi marittimi internazionali e per tutta la durata della permanenza a bordo dei Nuclei Militari di Protezione, anche nei casi in cui, per ragioni di natura tecnica o operativa, gli NMP dovessero imbarcare o sbarcare in zone di traffico esterne alle aree individuate dal Ministero della Difesa con apposito Decreto.

2.2 L'Armatore richiedente s'impegna a:

- a) Fornire al personale del NMP imbarcato, per tutta la durata della permanenza a bordo:
 - vitto, alloggio e idonei locali per la custodia delle armi, le quali rimarranno sempre e comunque sotto la responsabilità del Nucleo stesso;
 - servizi di comunicazione in favore del NMP, per lo scambio di informazioni con la Catena di Comando e Controllo nazionale e l'A.G. competente all'esercizio dell'azione penale sugli atti di pirateria occorsi in danno della Nave;
 - supporto, per mezzo delle attrezzature di bordo e delle pertinenti agenzie a terra, nelle operazioni di imbarco e sbarco del personale e dei

ALLEGATO

Al Protocollo di Intesa
Difesa - CONFITARMA



Ministero della Difesa

relativi equipaggiamenti;

- b) assicurare la piena libertà di movimento sulla Nave, conformemente alle disposizioni di sicurezza stabilite dal Comandante della stessa ed alle norme in vigore, nonché la possibilità di individuare le postazioni da presidiare;
- c) mantenere idonee coperture assicurative per responsabilità civile verso terzi, e specificatamente per i danni al personale NMP che dovessero derivare per colpa imputabile all'armatore o i suoi ausiliari;
- d) rinunciare ad ogni azione di rivalsa per responsabilità contrattuali in cui dovesse incorrere l'Armatore in ragione delle deviazioni dalla rotta commerciale effettuate per consentire l'imbarco e/o lo sbarco del NMP, nonché delle esigenze di custodia e sbarco delle persone eventualmente arrestate o fermate;
- e) comunicare, con ogni consentito anticipo, partenza, destinazione e transito della Nave all'interno dell'Area di rischio alla centrale operativa di CIN-NAV;
- f) informare tempestivamente la predetta centrale operativa e il NMP di ogni possibile implicazione per lo sbarco del predetto NMP in relazione alla rotta della Nave;
- g) consentire e facilitare l'imbarco e lo sbarco del personale del NMP, nei siti individuati da CINNAV lungo la direttrice di traffico, non escludendo l'incrocio con la rotta di altra Nave sulla quale dovrà imbarcare successivamente il nucleo.

ALLEGATO

Al Protocollo di Intesa
Difesa - CONFITARMA



Ministero della Difesa

Art. 3 – Fornitura del servizio di protezione

3.1 Nel valutare la richiesta d'imbarco di NMP, e previa specifica richiesta, CIN-
CNAV verificherà:

- a) l'effettiva disponibilità di personale, equipaggiamenti e supporto logistico per dislocare un NMP rispetto alla tempistica e rotta del transito;
- b) i criteri di priorità determinati dai fattori di rischio delle Navi richiedenti il servizio (tipologia nave e carico trasportato, rotta, condizioni meteorologiche, velocità, bordo libero e possibilità di difesa passiva);
- c) la possibilità di "raccordare" i servizi di protezione in relazione alla rotta e destinazione dei transiti per i quali è richiesta la protezione, in modo da agevolare lo sbarco e il reimbarco dei NMP o il trasbordo degli stessi su altra Nave.

La Difesa confermerà o rifiuterà l'imbarco del NMP. Qualora la Nave non rispetti i requisiti minimi di protezione passiva così come previsti dalle Best Management Practices riconosciute dall'*International Maritime Organization* (di seguito IMO, e inclusa la disponibilità a bordo di una cittadella o di altra struttura protetta) e già comunicati nella richiesta del servizio, la Difesa potrà anche disporre lo sbarco di un NMP imbarcato.

3.2 Il servizio sarà richiesto, con contestuale adesione alla presente Convenzione, dall'Armatore mediante apposito modulo (allegato 1 all'Addendum della presente Convenzione, della quale costituisce parte integrante) trasmesso via fax alla Cen-

ALLEGATO

Al Protocollo di Intesa
Difesa - CONFITARMA



Ministero della Difesa

trale Operativa istituita presso CINCNAV. Verificati i criteri indicati al precedente paragrafo, la Difesa comunicherà senza ritardo all'Armatore richiedente l'assegnazione o meno del NMP e, nel caso di assegnazione, fornirà le istruzioni relative all'imbarco e allo sbarco dello stesso.

Art. 4 – Responsabilità del Comandante e del Nucleo Militare di Protezione

4.1 In seguito all'imbarco di un NMP, il Comandante della Nave manterrà tutte le responsabilità che allo stesso sono conferite dal Codice della Navigazione, su base di non interferenza con le attività di ordine militare del Comandante del NMP per la difesa della Nave, del suo equipaggio e del carico.

4.2 Le scelte inerenti la Navigazione e la manovra della Nave saranno di competenza del Comandante che si orienterà alle pratiche marinaresche e a quelle altresì raccomandate dall'IMO. La predisposizione della difesa passiva non dovrà aggravare il compito del NMP e dovrà essere gestita in coordinamento con il Comandante dello stesso Nucleo.

4.3 Il Comandante della Nave, quando richiesto dal Comandante del NMP, impartirà disposizioni affinché l'equipaggio della Nave, salvo eventualmente quello necessario per il governo della stessa, si rifugi nella cittadella o altra struttura protetta o nei locali altrimenti definiti nei piani di emergenza.

4.4 Ai sensi dell'articolo 5 del decreto-legge 12 luglio 2011, n.107, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 agosto 2011, n. 130, al Coman-

ALLEGATO

Al Protocollo di Intesa
Difesa - CONFITARMA



Ministero della Difesa

dante del NMP saranno attribuite, per la durata dell'imbarco sulla Nave da proteggere, le funzioni di Ufficiale di polizia giudiziaria limitatamente alle operazioni compiute nella repressione di un attacco dei pirati, ferme restando, per il resto, le attribuzioni del Comandante della Nave.

4.5 Il Comandante del NMP informerà il Comandante della Nave nel caso di feriti o naufraghi a seguito di conflitto a fuoco al fine di mettere in atto le opportune azioni di soccorso.

4.6 Quale che sia il livello di minaccia e rischio determinato da un attacco armato, il Comandante della Nave non potrà addurre ragioni di sicurezza per cedere alla minaccia senza l'espressa manifestazione di volontà in tal senso da parte del Comandante del NMP.

Art. 5 – Responsabilità nei confronti di terzi estranei alla Nave

5.1 In ragione del riparto di responsabilità tra il Comandante della Nave e il Comandante del NMP, nei confronti di terzi estranei alla Nave:

- il Comandante della Nave rimane responsabile delle scelte inerenti la sicurezza della Navigazione e la manovra, incluse, quelle elusive;
- il Comandante della Nave non è responsabile delle scelte inerenti le operazioni compiute nel respingimento di un attacco dei pirati.

ALLEGATO

Al Protocollo di Intesa
Difesa - CONFITARMA



Ministero della Difesa

Art. 6 – Rimborso per il servizio prestato

6.1 Per assicurare lo svolgimento dell'attività, l'armatore aderente procederà, in aggiunta a quanto previsto al par. 2.2, al rimborso degli oneri connessi con l'impiego degli NMP, incluse le spese accessorie per il personale, il funzionamento e il sostegno logistico in area. L'importo della quota giornaliera di utilizzo, a bordo, a persona, è quantificato nel dettaglio nell'Addendum alla presente Convenzione.

6.2 L'importo della suddetta quota potrà essere soggetta a revisione sulla base della variazione dei costi sostenuti dall'Amministrazione Difesa durante il periodo di esecuzione del Protocollo.

6.3 Le modalità di versamento del corrispettivo saranno comunicate dall'Amministrazione Difesa alla ricezione della richiesta, di cui al precedente para 3.2.

Art. 7 – Durata

7.1 La durata della Convenzione è stabilita tra le parti, fatti salvi emendamenti o abrogazioni delle norme di riferimento che prevedano o impongano l'interruzione del servizio.

7.2 L'Amministrazione della Difesa, previo formale avviso dell'Armatore, si riserva la facoltà di recedere unilateralmente dalla presente Convenzione, qualora so-

ALLEGATO

Al Protocollo di Intesa
Difesa - CONFITARMA



Ministero della Difesa

pravvenuti prioritari interessi istituzionali risultassero ostativi all'esecuzione della stessa. In presenza delle medesime circostanze, l'Amministrazione della Difesa, si riserva altresì la facoltà di sospendere cautelativamente le obbligazioni assunte, ovvero di procedere, ove praticabile, e con il consenso dell'Armatore, ad una ri-modulazione delle stesse.

Annexe 4 : Code des Transports & Code de la sécurité intérieure

Code des transports

PARTIE LEGISLATIVE (Articles L1000-1 à L6795-1)

CINQUIEME PARTIE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES (Articles L5000-1 à L5795-14)

LIVRE IV : LE TRANSPORT MARITIME (Articles L5411-1 à L5442-12)

TITRE IV : ACTIVITES PRIVEES DE PROTECTION DES NAVIRES (Articles L5441-1 à L5442-12)

Chapitre Ier : Dispositions générales (Article L5441-1)

Article L5441-1

Modifié par LOI n°2016-816 du 20 juin 2016 - art. 61

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 des menaces d'actes définis aux articles 224-6 à 224-8 du code pénal ou d'actes de terrorisme définis au titre II du livre IV du même code, 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.

Chapitre II : Modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires (Articles L5442-1 à L5442-12)

Section 1 : Champ d'action (Article L5442-1)

Article L5442-1

Modifié par LOI n°2017-258 du 28 février 2017 - art. 11

I. - 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 lorsque les menaces encourues constituent des menaces d'actes définis aux articles 224-6 à

224-8 du code pénal. 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.

II. - 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 lorsque les menaces encourues constituent des menaces d'actes de terrorisme définis au titre II du livre IV du code pénal.

III. - Lorsqu'il existe un risque exceptionnel d'atteinte à la vie des personnes embarquées sur le navire, l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 du présent code peut être exercée dans les eaux territoriales et les eaux intérieures maritimes françaises, après autorisation du préfet maritime ou du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer. Cette autorisation est délivrée sur demande de l'armateur, pour un trajet défini ou une ligne régulière définie.

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

Section 2 : Nombre, tenue et armement des agents (Articles L5442-2 à L5442-6)

Article L5442-2

Créé par LOI n°2014-742 du 1er juillet 2014 - art. 14

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 L5442-3

Créé par LOI n°2014-742 du 1er juillet 2014 - art. 15

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 L5442-4

Créé par LOI n°2014-742 du 1er juillet 2014 - art. 16

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 L5442-5

Créé par LOI n°2014-742 du 1er juillet 2014 - art. 17

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 L5442-6

Créé par LOI n°2014-742 du 1er juillet 2014 - art. 18

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.

Section 3 : Droits et obligations (Articles L5442-7 à L5442-12)

Article L5442-7

Créé par LOI n°2014-742 du 1er juillet 2014 - art. 19

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 L5442-8

Créé par LOI n°2014-742 du 1er juillet 2014 - art. 20

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 L5442-9

Créé par LOI n°2014-742 du 1er juillet 2014 - art. 21

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 L5442-10

Créé par LOI n°2014-742 du 1er juillet 2014 - art. 22

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 L5442-11

Créé par LOI n°2014-742 du 1er juillet 2014 - art. 23

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 L5442-12

Modifié par LOI n°2016-816 du 20 juin 2016 - art. 61

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 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.

Code des transports

PARTIE REGLEMENTAIRE (Articles D1112-1 à R5795-4)

CINQUIEME PARTIE : TRANSPORT ET NAVIGATION MARITIMES (Articles D5111-1 à R5795-4)

LIVRE IV : LE TRANSPORT MARITIME (Articles R5411-1 à R5442-16)

TITRE IV : ACTIVITÉS PRIVÉES DE PROTECTION DES NAVIRES (Articles R5442-1 à R5442-16)

Chapitre Ier : Dispositions générales

Le présent chapitre ne comporte pas de disposition réglementaire.

Chapitre II : Modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires (Articles R5442-1 à R5442-16)

Section 1 : Champ d'action

La présente section ne comporte pas de disposition réglementaire.

Section 2 : Armement et tenue des agents (Articles R5442-1 à R5442-6)

Article R5442-1

Modifié par Décret n°2018-542 du 29 juin 2018 - art. 27

I. - En application de l'article L. 5442-5, les entreprises privées de protection des navires mentionnées à l'article L. 5441-1 peuvent être autorisées à acquérir, détenir, transporter et mettre à disposition de leurs agents les armes, éléments d'armes et munitions suivants :

1° Armes à feu d'épaule :

a) A répétition semi-automatique dont le projectile a un diamètre supérieur ou égal à 5,56 mm et inférieur à 12,7 mm classées au 3° bis de la catégorie A1 et au a et au a bis du 2° et au 4° de la catégorie B ;

b) A répétition à canon lisse munies d'un dispositif de rechargement à pompe classées au f du 2° de la catégorie B ;

2° Armes à feu de poing dont le projectile a un diamètre inférieur ou égal à 9 mm classées au 1° de la catégorie B ;

3° Armes à impulsion électrique permettant de provoquer un choc électrique à distance classées au 6° de la catégorie B ;

4° Générateurs d'aérosols lacrymogènes ou incapacitants d'une capacité inférieure ou égale à 100 ml classés au b de la catégorie D ;

5° Munitions des armes mentionnées aux 1° à 3° du présent article ainsi que les munitions avec projectile contenant un mélange s'enflammant au contact de l'air classées au 2° de la catégorie A2 ;

6° Système d'alimentation d'arme d'épaule à percussion centrale contenant plus de 10 munitions classé au 9° bis de la catégorie A1.

II. - Pour répondre à une menace au sein même du bord, sont interdites d'utilisation :

1° Les armes mentionnées au a du 1° du I autres que celles dont le diamètre du projectile est égal à 9 mm;

2° Les armes mentionnées au b du 1° du I ;

3° Les munitions avec projectile contenant un mélange s'enflammant au contact de l'air mentionnées au 5° du I.

Article D5442-1-1

Créé par DÉCRET n°2014-1419 du 28 novembre 2014 - art. 1

Les équipements de protection balistique mentionnés à l'article L. 5442-3 sont constitués au minimum, par agent, d'un gilet pare-balles NIJ niveau III A avec plaque additionnelle NIJ type IV et d'un casque NIJ niveau III A.

Article D5442-1-2

Créé par DÉCRET n°2014-1419 du 28 novembre 2014 - art. 1

Les armes, éléments d'armes et munitions mentionnés à l'article R. 5442-1 sont embarqués à bord des navires concernés dans les quantités suivantes :

1° Une arme à feu d'épaule telle que définie au a du 1° de l'article R. 5442-1 par agent et, au plus, parmi les armes suivantes : une arme à feu d'épaule telle que définie au b du 1° de l'article R. 5442-1 par agent, une arme à feu de poing telle que définie au 2° de l'article R. 5442-1 par agent, une arme à impulsion électrique telle que définie au 3° de l'article R. 5442-1 par agent et un générateur d'aérosol tel que défini au 4° de l'article R. 5442-1 par agent ;

2° Au maximum, deux armes à feu de poing et deux armes à feu d'épaule supplémentaires telles que définies aux 1° et 2° de l'article R. 5442-1 par équipe.

Article R5442-2

Créé par DÉCRET n°2014-1416 du 28 novembre 2014 - art. 1

L'autorisation mentionnée à l'article R. 5442-1 est délivrée dans les conditions suivantes :

1° L'autorisation est délivrée par le préfet du département où se trouve le siège de l'entreprise privée de protection des navires, par le préfet de police lorsque le siège se trouve à Paris ou hors du territoire national et par le préfet de police des Bouches-du-Rhône lorsque le siège se trouve dans le département des Bouches-du-Rhône ;

2° La demande d'autorisation est accompagnée des pièces suivantes :

- a) Extrait de l'inscription au registre du commerce et des sociétés ou document équivalent pour les entreprises dont le siège est à l'étranger ;
- b) Pièce justificative de l'état civil et de la nationalité du représentant de la personne morale ;
- c) Copie de l'autorisation d'exercice de l'activité privée de protection des navires délivrée à l'entreprise ;
- d) Document mentionnant le type, la marque, le modèle et le calibre des armes faisant l'objet de la demande ;
- e) Le cas échéant, liste des armes déjà détenues ;
- f) Justification des dispositifs de stockage et de protection contre le vol au sein de l'entreprise.

Le silence gardé pendant deux mois par le préfet sur la demande d'autorisation vaut décision de rejet ;

3° L'autorisation court à partir de sa date de délivrance et est délivrée pour une durée maximale de cinq ans. Elle est notifiée par tout moyen permettant de donner une date certaine, dans les quinze jours qui suivent la délivrance. Elle mentionne le type, la marque, le modèle et le calibre des armes autorisées ;

4° La demande de renouvellement doit être déposée au plus tard trois mois avant la date d'expiration de l'autorisation. Un récépissé valant autorisation provisoire de détention à compter de la date d'expiration de l'autorisation jusqu'à la décision expresse de renouvellement est délivré ;

5° L'autorisation peut être retirée par l'autorité qui l'a délivrée pour des raisons d'ordre public ou de sécurité des personnes ;

6° L'autorisation est caduque si l'entreprise cesse de remplir les conditions mentionnées à l'article L. 612-9 du code de la sécurité intérieure.

Article R5442-3

Créé par DÉCRET n°2014-1416 du 28 novembre 2014 - art. 1

Sur le territoire national, les armes, éléments d'armes et munitions mentionnés à l'article R. 5442-1 sont conservés au sein de l'entreprise dans les conditions prévues aux articles R. 314-2 à R. 314-6 du code de la sécurité intérieure.

Article R5442-4

Créé par DÉCRET n°2014-1416 du 28 novembre 2014 - art. 1

Tout transport sur le territoire national d'armes, d'éléments d'armes ou de munitions mentionnés à l'article R. 5442-1 par une entreprise privée de protection des navires fait l'objet par cette dernière, au plus tard soixante-douze heures avant la date prévue pour ce transport, d'une déclaration préalable au préfet du département du lieu de départ, qui en délivre récépissé.

Cette déclaration comporte :

1° L'identité et la qualité de la personne chargée du transport ;

2° Le jour et les lieux de départ et d'arrivée ;

3° La liste des armes transportées, avec indication de leur type, marque, modèle, calibre et numéro de série ;

4° La quantité des munitions transportées ;

5° Une copie de l'autorisation prévue à l'article R. 5442-2.

Les armes sont transportées de manière à ne pas être immédiatement utilisables, soit en recourant à un dispositif technique répondant à cet objectif, soit par démontage de leurs pièces de sécurité.

Le transport et l'expédition des armes, éléments d'armes et munitions sont effectués dans les conditions prévues par les articles R. 315-13 à R. 315-18 du code de la sécurité intérieure.

Article R5442-5

Créé par DÉCRET n°2014-1416 du 28 novembre 2014 - art. 1

Lorsque les armes et munitions doivent être embarquées à bord d'un navire en escale dans un port, le capitaine du navire ou son représentant accompagne la personne chargée par l'entreprise de leur transport, depuis l'entrée de l'installation portuaire jusqu'au bord. Au débarquement dans un port, le capitaine du navire ou son représentant accompagne la personne chargée du transport jusqu'à la sortie de l'installation portuaire.

La personne chargée du transport des armes et munitions sur le territoire national conserve cette responsabilité lors du transfert dans le port. Elle rend compte immédiatement à l'autorité portuaire de tout incident survenu à l'occasion de ce transfert.

Article R5442-6

Modifié par Décret n°2017-944 du 10 mai 2017 - art. 3

I.-Dès que possible après l'embarquement de l'équipe privée de protection, le capitaine du navire examine avec le chef de l'équipe de protection les mesures permettant d'assurer la protection du navire et les règles relatives au stockage et à l'usage des armes. En tant que de besoin, ces mesures sont arrêtées par le capitaine, sur proposition du chef de l'équipe de protection.

Le capitaine porte à la connaissance de l'équipe les paramètres de sécurité, de sûreté et d'exploitation propres au navire.

II.-Dans les cas prévus aux I et II de l'article L. 5442-1, au-delà de la mer territoriale des Etats, le capitaine décide, après avis du chef de l'équipe de protection du navire et analyse du risque, que les armes sont :

1° Soit démontées et stockées dans un local fermé à clé, distinct de celui, également fermé à clé, où sont conservés les éléments d'armes amovibles et les munitions ;

2° Soit non démontées mais dotées d'un dispositif technique de sécurisation et séparées de leurs munitions, elles-mêmes stockées dans un coffre fermé à clé ;

3° Soit approvisionnées et portées par les membres de l'équipe privée de protection.

III.-Dans les eaux territoriales et les eaux intérieures maritimes françaises et des Etats étrangers, les armes, éléments d'armes et les munitions sont :

1° En principe, stockés dans les conditions prévues au 1° du II ;

2° Stockés ou remis aux agents dans les conditions prévues aux 1° à 3° du II lorsque :

- a) Dans les eaux territoriales et les eaux intérieures maritimes françaises, l'activité privée de protection des navires y est autorisée conformément au III de l'article L. 5442-1 ;
- b) Dans les eaux territoriales et les eaux intérieures maritimes d'un Etat étranger, un accord international y autorise l'exercice de l'activité privée de protection des navires et ne prévoit pas de dispositions spécifiques relatives au stockage des armes à bord des navires.

IV.-La vérification, par les agents de l'entreprise privée de protection, du bon fonctionnement des armes et l'entraînement au tir nécessitent, au cas par cas, l'autorisation préalable du capitaine.

V.-La sécurité et la garde des armes sont placées sous la responsabilité du chef de l'équipe de protection.

Section 3 : Droits et obligations (Articles D5442-7 à D5442-11)

Article D5442-7

Créé par DÉCRET n°2014-1419 du 28 novembre 2014 - art. 1

La déclaration prévue au dernier alinéa de l'article L. 5442-7 contient les informations suivantes :

- 1° Le nom et le numéro OMI du navire concerné ;
- 2° La date et le lieu de l'embarquement et du débarquement prévus des agents de l'entreprise privée de protection des navires ainsi que de leurs armes, éléments d'armes et munitions ;
- 3° L'itinéraire planifié et le temps de trajet estimé ;
- 4° Le nombre d'agents de l'entreprise privée de protection des navires à embarquer.

Cette déclaration est transmise au ministre chargé des transports par l'intermédiaire des points de contact définis au paragraphe 1.4 de la règle 13 du chapitre XI-2 de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie en mer (convention SOLAS).

Article D5442-8

Modifié par Décret n°2017-1300 du 23 août 2017 - art. 3

La déclaration à l'embarquement des agents de l'entreprise privée de protection des navires ou des armes et de leurs munitions prévue au dernier alinéa de l'article L. 5442-8 contient les informations suivantes :

- 1° Le nom et le numéro du navire concerné ;
- 1° bis Le nom de l'entreprise de protection privée des navires ;
- 2° La date et le lieu de l'embarquement des agents de l'entreprise privée de protection des navires ainsi que de leurs armes, éléments d'armes et munitions ;
- 3° La date et le lieu estimés du débarquement des agents de l'entreprise privée de protection des navires ainsi que de leurs armes, éléments d'armes et munitions ;
- 4° L'itinéraire planifié et le temps de trajet estimé ;
- 5° Le nombre d'agents de l'entreprise privée de protection des navires à embarquer, leur nom, prénom et date de naissance, leur nationalité, le numéro de leur carte professionnelle et l'identité du chef de l'équipe à bord du navire.

Lors du débarquement des agents ou des armes et de leurs munitions, la déclaration prévue au dernier alinéa de l'article L. 5442-8 contient les informations suivantes :

- 1° Le nom et le numéro du navire concerné ;
- 2° La date et le lieu du débarquement des agents de l'entreprise privée de protection des navires ainsi que de leurs armes, éléments d'armes et munitions.

Ces déclarations sont transmises au commandant de la zone maritime concerné par la prestation et, en cas d'embarquement ou de débarquement dans un port français, au préfet de département concerné, à l'autorité portuaire et à l'exploitant de l'installation portuaire où accoste le navire.

Article D5442-9

Créé par DÉCRET n°2014-1419 du 28 novembre 2014 - art. 1

Le rapport mentionné au deuxième alinéa de l'article L. 5442-12 comprend au moins les éléments suivants :

- 1° L'heure, le lieu et la durée de l'incident ;
- 2° La description détaillée des événements qui ont abouti à l'incident ;
- 3° La nature de l'attaque (type et taille du ou des navires utilisés, méthode d'approche et armes utilisées) ;
- 4° Le nombre des assaillants, leur description et la langue parlée par ces assaillants ;
- 5° L'identité des agents de l'équipe de protection dans l'incident ;
- 6° Les témoignages écrits de ces agents ;
- 7° Les détails sur les armes et munitions utilisées par les agents de l'équipe de protection ;
- 8° Les lésions corporelles ou les dommages matériels subis ;
- 9° Toute violation de la discipline par les agents de l'équipe de protection ;
- 10° Les enseignements tirés de l'incident et, s'il y a lieu, les procédures recommandées pour éviter qu'il ne se reproduise.

Article D5442-10

Créé par DÉCRET n°2015-301 du 17 mars 2015 - art. 1

Le registre mentionné au premier alinéa de l'article L. 5442-10 comporte :

- 1° La liste des contrats de protection des navires mentionnant le nom et l'adresse du cocontractant, le contenu et la nature de la mission ainsi que la date de conclusion des contrats ;
- 2° Les noms, adresse et date de naissance des agents employés ;
- 3° Pour chaque mission :
 - a) Le nom et le numéro OMI du navire protégé ;
 - b) L'itinéraire et la durée du transit dans la zone à haut risque ;
 - c) Les noms des agents déployés ainsi que le numéro de leur carte professionnelle ;
 - d) La liste des armes, munitions et autres matériels de sûreté embarqués à bord du navire ;
- 4° Une copie de la police d'assurance mentionnée à l'article L. 612-5 du code de la sécurité intérieure ;
- 5° Le cas échéant, une copie des rapports d'incident mentionnés à l'article L. 5442-12 ;

- 6° Le cas échéant, l'état des mouvements et des positions des armes et munitions acquises en France.

Sans préjudice des dispositions des articles L. 611-2 et L. 634-3 du code de la sécurité intérieure, le registre est disponible, à des fins de contrôle, au siège de l'entreprise.

Article D5442-11

Créé par DÉCRET n°2015-301 du 17 mars 2015 - art. 1

Le chef des agents présents à bord veille à ce que tous les événements concernant l'exécution de la mission soient notés dans le registre mentionné au deuxième alinéa de l'article L. 5442-10.

Sont notamment consignés les données et faits suivants, avec mention de la date et de l'heure :

- 1° Toute analyse de risques complémentaire effectuée par l'équipe de protection du navire ;
- 2° Toute mesure de sûreté prise par l'équipe de protection du navire ;
- 3° Tout exercice organisé sur le navire par le chef des agents présents à bord, incluant une description du déroulement et du résultat, y compris la comptabilisation des munitions utilisées ;
- 4° Toute information, concernant la sûreté du navire et des personnes à bord, échangée entre le chef des agents présents à bord, le capitaine ou l'équipe de protection du navire ;
- 5° Toute instruction du capitaine à l'attention du chef des agents présents à bord, incluant une description du contenu de l'instruction ;
- 6° A chaque changement d'équipe de veilleurs, l'heure de début et de fin de la veille, l'identité des veilleurs et la position des veilleurs ;
- 7° Tout signalement d'un navire suspect, toute tentative d'attaque et toute attaque, incluant une description des faits ;
- 8° Tout fait commis par un agent de l'entreprise privée de protection des navires pouvant constituer un danger pour lui-même ou pour des tiers ou une infraction aux réglementations ou procédures qui lui sont applicables ;

9° Toute intervention de militaires en guise de protection supplémentaire contre la piraterie ;

10° Un inventaire journalier de toutes les munitions et de toutes les armes conservées dans le magasin d'armes avec mention, pour chaque arme, de la nature et du numéro de série ;

11° Tout enlèvement ou remplacement d'arme du magasin d'armes, avec mention des éléments suivants :

- a) La raison motivant le mouvement en question ;
- b) Le numéro d'identification de l'arme ;
- c) La date et l'heure de l'enlèvement ou du remplacement ;
- d) Le nom et le numéro de la carte d'identification de la personne qui va porter l'arme durant son absence du magasin d'armes.

12° Toute éventuelle perte ou remplacement d'armes, munitions ou équipements ;

13° Toute transmission d'un rapport à des tiers pendant la mission ainsi que la référence de celui-ci.

Les inscriptions sont faites jour par jour, sans espace laissé en blanc. Elles sont cosignées chaque jour par le chef des agents présents à bord et le capitaine du navire.

Section 4 : Activité exercée en cas de menaces d'actes de terrorisme (Articles R5442-12 à R5442-16)

Article R5442-12

Créé par Décret n°2017-944 du 10 mai 2017 - art. 4

Dans le cas prévu au II de l'article L. 5442-1, l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 est exercée à l'initiative de l'armateur, sous réserve que celui-ci ait été informé par les services de l'Etat compétents en matière de sûreté maritime et portuaire de l'existence de menaces d'actes de terrorisme définis au titre II du livre IV du code pénal.

Article R5442-13

Créé par Décret n°2017-944 du 10 mai 2017 - art. 4

Dans le cas prévu au III de l'article L. 5442-1, l'autorisation de recourir à une équipe privée de protection est sollicitée par l'armateur auprès du préfet maritime ou, en outre-mer, du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer dans le ressort duquel se trouve le port de départ du navire concerné ou, lorsque le départ s'effectue d'un Etat étranger, du préfet maritime ou, en outre-mer, du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer dans le ressort duquel se trouve le port d'arrivée de ce navire.

Le silence gardé par l'administration pendant deux mois vaut décision de rejet.

En cas de transit dans des eaux relevant de la zone de compétence d'un autre préfet maritime ou, en outre-mer, d'un autre délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, l'autorité délivrant l'autorisation en informe ce dernier.

Le Conseil national des activités privées de sécurité est tenu informé des autorisations délivrées par les autorités mentionnées au premier alinéa.

Article R5442-14

Créé par Décret n°2017-944 du 10 mai 2017 - art. 4

Le dossier de demande d'autorisation déposé par l'armateur comprend :

1° L'itinéraire planifié du navire concerné et le temps de trajet estimé ;

2° Une note justifiant la nécessité de recourir à une équipe privée de protection au regard du risque défini au III de l'article L. 5442-1 ;

3° Une copie de l'autorisation d'exercice mentionnée à l'article L. 612-9 du code de la sécurité intérieure détenue par l'entreprise privée de protection à laquelle l'armateur envisage de faire appel et, pour chaque agent concerné par la mission, la copie d'un titre d'identité, le numéro de carte professionnelle ainsi qu'un justificatif d'entraînement au maniement des armes.

Toute modification, suppression ou adjonction affectant l'un des renseignements mentionnés aux 1° à 3° est déclarée sans délai à l'autorité mentionnée au premier alinéa de l'article R. 5442-13.

Article R5442-15

Créé par Décret n°2017-944 du 10 mai 2017 - art. 4

L'autorisation mentionnée à l'article R. 5442-13 précise l'itinéraire pour lequel l'activité de protection est autorisée ainsi que les noms des agents chargés de la mission.

Lorsque le trajet est régulier, l'autorisation est délivrée pour une durée maximale d'un an renouvelable.

L'autorisation vaut autorisation de port d'arme par les agents concernés pour le trajet prévu. Elle ne peut bénéficier à une personne inscrite au fichier national des interdits d'acquisition et de détention d'armes.

Article R5442-16

Créé par Décret n°2017-944 du 10 mai 2017 - art. 4

L'autorisation mentionnée à l'article R. 5442-13 peut être retirée par l'autorité qui l'a délivrée, pour des raisons d'ordre public ou de sécurité des personnes ou des biens ou lorsque les conditions auxquelles était subordonnée sa délivrance ne sont plus remplies.

Elle devient caduque lorsque l'entreprise de protection des navires fait l'objet d'une décision de suspension ou de retrait de l'autorisation prévue à l'article L. 612-9 du code de la sécurité intérieure ou de la sanction d'interdiction temporaire d'exercer prévue à l'article L. 634-4 de ce code, ou dans les cas mentionnés à l'article L. 612-16 de ce même code.

Code de la sécurité intérieure

Partie législative (Articles L111-1 à L898-1)

LIVRE VI : ACTIVITÉS PRIVÉES DE SÉCURITÉ (Articles L611-1 à L648-1)

TITRE Ier : ACTIVITÉS PRIVÉES DE SURVEILLANCE ET DE GARDIENNAGE, DE TRANSPORT DE FONDS, DE PROTECTION PHYSIQUE DES PERSONNES ET DE PROTECTION DES NAVIRES (Articles L611-1 à L617-16)

Chapitre Ier : Dispositions générales (Articles L611-1 à L611-2)

Article L611-1

Modifié par LOI n°2017-258 du 28 février 2017 - art. 10

Sont soumises aux dispositions du présent titre, dès lors qu'elles ne sont pas exercées par un service public administratif, les activités qui consistent :

1° A fournir des services ayant pour objet la surveillance humaine ou la surveillance par des systèmes électroniques de sécurité ou le gardiennage de biens meubles ou immeubles ainsi que la sécurité des personnes se trouvant dans ces immeubles ou dans les véhicules de transport public de personnes ;

1° bis A faire assurer par des agents armés l'activité mentionnée au 1°, lorsque celle-ci est exercée dans des circonstances exposant ces agents ou les personnes se trouvant dans les lieux surveillés à un risque exceptionnel d'atteinte à leur vie ;

2° A transporter et à surveiller, jusqu'à leur livraison effective, des bijoux représentant une valeur d'au moins 100 000 euros, des fonds, sauf, pour les employés de La Poste ou des établissements de crédit habilités par leur employeur, lorsque leur montant est inférieur à 5 335 euros, ou des métaux précieux ainsi qu'à assurer le traitement des fonds transportés ;

3° A protéger l'intégrité physique des personnes ;

4° A la demande et pour le compte d'un armateur, à protéger, contre des menaces d'actes définis aux articles 224-6 à 224-8 du code pénal ou d'actes de terrorisme définis au titre II du livre IV du même code, des navires battant pavillon français, en application de l'article L. 5441-1 du code des transports.

Article L611-2

Modifié par LOI n°2014-742 du 1er juillet 2014 - art. 26

Création LOI n°2014-742 du 1er juillet 2014 - art. 3

Sans préjudice des dispositions de l'article L. 634-1, les commissaires de police, les officiers de police et les officiers et sous-officiers de la gendarmerie nationale assurent, pour le compte 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, le contrôle des personnes exerçant une activité mentionnée à l'article L. 611-1.

Sans préjudice des compétences des inspecteurs et contrôleurs du travail, ils peuvent demander la communication du registre unique du personnel prévu aux articles L. 1221-13 et L. 1221-15 du code du travail et de tous autres registres, livres et documents mentionnés aux articles L. 3171-3, L. 8113-4 et L. 8113-5 du même code ainsi que recueillir, sur convocation ou sur place, les renseignements et justifications nécessaires.

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.

En présence de l'occupant des lieux ou de son représentant, ils peuvent, entre 8 heures et 20 heures, accéder aux locaux dans lesquels est habituellement exercée une activité mentionnée à l'article L. 611-1 ; ils peuvent également y accéder à tout moment lorsque l'exercice de cette activité est en cours. Ils ne peuvent accéder à ceux de ces locaux qui servent de domicile.

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 : Conditions d'exercice (Articles L612-1 à L612-25)

Section 1 : Dispositions générales (Articles L612-1 à L612-5)

Article L612-1

Modifié par LOI n°2014-742 du 1er juillet 2014 - art. 2

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 :

1° Les personnes physiques ou morales immatriculées au registre du commerce et des sociétés ;

2° Les personnes physiques ou morales non immatriculées au registre du commerce et des sociétés, qui sont établies dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen et qui exercent une ou plusieurs de ces activités.

Article L612-2

Modifié par LOI n°2017-258 du 28 février 2017 - art. 10

L'exercice d'une activité mentionnée aux 1° et 2° de l'article L. 611-1 est exclusif de toute autre prestation de services non liée à la surveillance, au gardiennage ou au transport de fonds, de bijoux ou de métaux précieux, à l'exception du transport, par les personnes exerçant l'activité mentionnée au 2° de l'article L. 611-1, dans les conditions prévues aux articles L. 613-8 à L. 613-11, de tout bien, objet ou valeur.

L'exercice de l'activité mentionnée au 1° bis de l'article L. 611-1 est exclusif de toute autre activité.

L'exercice de l'activité mentionnée au 3° de l'article L. 611-1 est exclusif de toute autre activité.

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.

Article L612-3

Création Ordonnance n°2012-351 du 12 mars 2012 - Annexe, v. init.

La dénomination d'une personne morale exerçant pour autrui une activité mentionnée à l'article L. 611-1 doit faire ressortir qu'il s'agit d'une personne de droit privé et éviter toute confusion avec un service public, notamment un service de police.

Article L612-4

Création Ordonnance n°2012-351 du 12 mars 2012 - Annexe, v. init.

Il est interdit aux personnes exerçant une activité mentionnée à l'article L. 611-1 ainsi qu'à leurs agents de s'immiscer, à quelque moment et sous quelque forme que ce soit, dans le déroulement d'un conflit du travail ou d'événements s'y rapportant. Il leur est également interdit de se livrer à une surveillance relative aux opinions politiques, philosophiques ou religieuses ou aux appartenances syndicales des personnes.

Article L612-5

Création Ordonnance n°2012-351 du 12 mars 2012 - Annexe, v. init.

Les entreprises individuelles ou les personnes morales exerçant les activités mentionnées au présent titre justifient d'une assurance couvrant leur responsabilité professionnelle, préalablement à leur entrée.

Section 2 : Agrément des exploitants individuels et des dirigeants et gérants de personnes morales (Articles L612-6 à L612-8)

Article L612-6

Création Ordonnance n°2012-351 du 12 mars 2012 - Annexe, v. init.

Nul ne peut exercer à titre individuel une activité mentionnée à l'article L. 611-1, ni diriger, gérer ou être l'associé d'une personne morale exerçant cette activité, s'il n'est titulaire d'un agrément délivré selon des modalités définies par décret en Conseil d'Etat.

Article L612-7

Modifié par Ordonnance n°2018-1125 du 12 décembre 2018 - art. 22

L'agrément prévu à l'article L. 612-6 est délivré aux personnes qui satisfont aux conditions suivantes :

1° Etre de nationalité française ou ressortissant d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ;

2° Ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation à une peine correctionnelle ou à une peine criminelle inscrite au bulletin n° 2 du casier judiciaire ou, pour les ressortissants étrangers, dans un document équivalent, pour des motifs incompatibles avec l'exercice des fonctions ;

3° Ne pas avoir fait l'objet d'un arrêté d'expulsion non abrogé ou d'une interdiction du territoire français non entièrement exécutée ;

4° Ne pas avoir fait l'objet d'une décision, prononcée sur le fondement des dispositions du chapitre III du titre V du livre VI du code de commerce ou prise en application des textes antérieurs à ce code et ne pas avoir fait l'objet d'une décision de nature équivalente dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ;

5° Ne pas exercer l'une des activités, énumérées par décret en Conseil d'Etat, incompatibles par leur nature avec celles qui sont mentionnées à l'article L. 611-1 ;

6° Ne pas exercer l'activité d'agent de recherches privées ;

7° Justifier d'une aptitude professionnelle dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat lorsque ces personnes exercent effectivement les activités mentionnées à l'article L. 611-1 et, lorsqu'elles utilisent un chien dans le cadre de ces activités, de l'obtention d'une qualification professionnelle définie en application de l'article L. 613-7.

L'agrément ne peut être délivré s'il résulte de l'enquête administrative, ayant le cas échéant donné lieu à consultation, par des agents du Conseil national des activités privées de sécurité spécialement habilités par le représentant de l'Etat territorialement compétent et individuellement désignés, des traitements de données à caractère personnel gérés par les services de police et de gendarmerie nationales relevant des dispositions de l'article 31 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, à l'exception des fichiers d'identification, que son comportement ou ses agissements sont contraires à l'honneur, à la probité, aux bonnes mœurs ou sont de nature à porter atteinte à la sécurité des personnes ou des biens, à la sécurité publique ou à la sûreté de l'Etat et sont incompatibles avec l'exercice des fonctions susmentionnées.

Conformément à l'article 29 de l'ordonnance n° 2018-1125 du 12 décembre 2018, ces dispositions entrent en vigueur en même temps que le décret n° 2019-536 du 29 mai 2019 pris pour l'application de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés au 1er juin 2019.

Article L612-8

Modifié par Décret n°2016-515 du 26 avril 2016 - art. 2

L'agrément peut être retiré lorsque son titulaire cesse de remplir l'une des conditions prévues à l'article L. 612-7.

En cas d'urgence, le président de la commission d'agrément et de contrôle territorialement compétente peut suspendre l'agrément. En outre, le représentant de l'Etat dans le département, ou, à Paris, le préfet de police, peut suspendre l'agrément en cas de nécessité tenant à l'ordre public.

Section 3 : Autorisation d'exercice délivrée aux exploitants individuels et aux personnes morales (Articles L612-9 à L612-19)

Article L612-9

Modifié par LOI n°2014-742 du 1er juillet 2014 - art. 5

L'exercice d'une activité mentionnée à l'article L. 611-1 est subordonné à une autorisation distincte pour l'établissement principal et pour chaque établissement secondaire.

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 L612-10

Modifié par LOI n°2017-258 du 28 février 2017 - art. 10

L'autorisation prévue à l'article L. 612-9 ne peut être délivrée en vue de l'exercice de l'activité mentionnée au 1° bis de l'article L. 611-1 à un demandeur qui ne justifie pas de l'emploi d'agents disposant d'une aptitude professionnelle spécifique ainsi que d'une organisation et d'équipements propres à garantir la sécurité du port et de la conservation des armes.

Un décret en Conseil d'Etat détermine les modalités d'application du présent article.

Article L612-12

Création Ordonnance n°2012-351 du 12 mars 2012 - Annexe, v. init.

L'autorisation prévue à l'article L. 612-9 est refusée si l'exercice d'une activité mentionnée à l'article L. 611-1 par la personne intéressée est de nature à causer un trouble à l'ordre public.

Article L612-14

Modifié par LOI n°2014-742 du 1er juillet 2014 - art. 7

L'autorisation d'exercice ne confère aucune prérogative de puissance publique à l'entreprise ou aux personnes qui en bénéficient.

Article L612-15

Création Ordonnance n°2012-351 du 12 mars 2012 - Annexe, v. init.

Tout document qu'il soit de nature informative, contractuelle ou publicitaire, y compris toute annonce ou correspondance, émanant d'une entreprise visée à l'article L. 612-1, doit reproduire l'identification de l'autorisation administrative prévue à l'article L. 612-9 ainsi que les dispositions de l'article L. 612-14.

En aucun cas il ne pourra être fait état de la qualité d'ancien fonctionnaire de police ou d'ancien militaire que pourrait avoir l'un des dirigeants ou employés de l'entreprise.

Toute personne physique ou morale ayant recours aux services d'une entreprise exerçant une activité mentionnée à l'article L. 611-1 peut demander communication des références de la carte professionnelle de chacun des employés participant à l'exécution de la prestation.

Le prestataire lui communique ces informations sans délai.

Article L612-16

Création Ordonnance n°2012-351 du 12 mars 2012 - Annexe, v. init.

L'autorisation prévue à l'article L. 612-9 peut être retirée :

1° A la personne physique qui, titulaire de l'agrément prévu à l'article L. 612-6, ne remplit plus les conditions exigées à l'article L. 612-7 ou dont l'agrément a été retiré ;

2° A la personne morale qui conserve comme dirigeant ou gérant une personne titulaire de l'agrément mais ne remplissant plus les conditions exigées à l'article L. 612-7, ou une personne dont l'agrément a été retiré ;

3° A la personne morale dont la direction ou la gestion est exercée en fait par une personne agissant directement ou par personne interposée en lieu et place des représentants légaux ;

4° A la personne morale dont tout ou partie du capital social est constitué par des fonds apportés directement ou indirectement par l'auteur d'un crime ou d'un délit dans les conditions prévues à l'article 324-1 du code pénal ;

5° A la personne physique ou morale qui ne se conforme pas aux dispositions du présent titre, à celles du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile ou à celles du code du travail.

Sauf dans le cas prévu au 4°, le retrait ne peut être prononcé qu'après une mise en demeure restée sans effet.

Article L612-17

Modifié par Décret n°2016-515 du 26 avril 2016 - art. 2

Dans les cas prévus aux 1° à 4° de l'article L. 612-16, l'autorisation peut être suspendue pour six mois au plus.

L'autorisation peut être également suspendue lorsque la personne physique ou l'un des dirigeants ou gérants de la personne morale titulaire de l'autorisation prévue à l'article L. 612-9 fait l'objet de poursuites pénales. Il est mis fin à la suspension dès que l'autorité administrative ou la commission d'agrément et de contrôle territorialement compétente a connaissance d'une décision de l'autorité judiciaire intervenue sur le fond.

Article L612-18

Création Ordonnance n°2012-351 du 12 mars 2012 - Annexe, v. init.

Sauf urgence ou nécessité tenant à l'ordre public, la suspension ou le retrait mentionnés aux articles L. 612-16 et L. 612-17 intervient au terme d'une procédure contradictoire.

Article L612-19

Création Ordonnance n°2012-351 du 12 mars 2012 - Annexe, v. init.

L'autorisation mentionnée à l'article L. 612-9 devient caduque en cas de cessation définitive d'activité de son titulaire.

Section 4 : Autorisation d'exercice des employés (Articles L612-20 à L612-23)

Sous-section 1 : Délivrance de la carte professionnelle (Articles L612-20 à L612-21)

Article L612-20

Modifié par Ordonnance n°2018-1125 du 12 décembre 2018 - art. 22

Nul ne peut être employé ou affecté pour participer à une activité mentionnée à l'article L. 611-1 :

1° S'il a fait l'objet d'une condamnation à une peine correctionnelle ou à une peine criminelle inscrite au bulletin n° 2 du casier judiciaire ou, pour les ressortissants étrangers, dans un document équivalent, pour des motifs incompatibles avec l'exercice des fonctions ;

2° S'il résulte de l'enquête administrative, ayant le cas échéant donné lieu à consultation, par des agents du Conseil national des activités privées de sécurité spécialement habilités par le représentant

de l'Etat territorialement compétent et individuellement désignés, des traitements de données à caractère personnel gérés par les services de police et de gendarmerie nationales relevant des dispositions de l'article 31 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, à l'exception des fichiers d'identification, que son comportement ou ses agissements sont contraires à l'honneur, à la probité, aux bonnes mœurs ou sont de nature à porter atteinte à la sécurité des personnes ou des biens, à la sécurité publique ou à la sûreté de l'Etat et sont incompatibles avec l'exercice des fonctions susmentionnées ;

3° S'il a fait l'objet d'un arrêté d'expulsion non abrogé ou d'une interdiction du territoire français non entièrement exécutée ;

4° Pour un ressortissant étranger, s'il ne dispose pas d'un titre de séjour lui permettant d'exercer une activité sur le territoire national après consultation des traitements de données à caractère personnel relevant des dispositions de l'article R. 611-1 du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile par des agents du Conseil national des activités privées de sécurité spécialement habilités par le représentant de l'Etat territorialement compétent et individuellement désignés ;

5° S'il ne justifie pas de son aptitude professionnelle selon des modalités définies par décret en Conseil d'Etat et, s'il utilise un chien dans le cadre de son emploi ou de son affectation, de l'obtention d'une qualification définie en application de l'article L. 613-7.

Le respect de ces conditions est attesté par la détention d'une carte professionnelle délivrée selon des modalités définies par décret en Conseil d'Etat.

La carte professionnelle peut être retirée lorsque son titulaire cesse de remplir l'une des conditions prévues aux 1°, 2° et 3°. Elle peut également être retirée en cas de méconnaissance des dispositions prévues à l'article L. 214-1 du code rural et de la pêche maritime.

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.

En cas d'urgence, le président de la commission d'agrément et de contrôle territorialement compétente peut retirer la carte professionnelle. En outre, le représentant de l'Etat peut retirer la carte professionnelle en cas de nécessité tenant à l'ordre public.

Conformément à l'article 29 de l'ordonnance n° 2018-1125 du 12 décembre 2018, ces dispositions entrent en vigueur en même temps que le décret n° 2019-536 du 29 mai 2019 pris pour l'application de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés au 1er juin 2019.

Article L612-20-1

Création LOI n°2015-994 du 17 août 2015 - art. 40

Le renouvellement de la carte professionnelle est subordonné au suivi d'une formation continue, dans des conditions prévues par décret en Conseil d'Etat.

Article L612-21

Création Ordonnance n°2012-351 du 12 mars 2012 - Annexe, v. init.

Sous réserve des dispositions transitoires fixées par le décret en Conseil d'Etat prévu au 5° de l'article L. 612-20, le contrat de travail du salarié qui cesse de remplir les conditions posées aux 1° à 3° de cet article est rompu de plein droit.

Cette rupture ouvre droit au versement, par l'employeur, de l'indemnité légale de licenciement dans les conditions prévues à l'article L. 1234-9 du code du travail, sauf dispositions conventionnelles plus favorables.

Le salarié a également droit au revenu de remplacement dans les conditions prévues à l'article L. 5421-1 de ce code.

Sous-section 2 : Autorisation d'accès à la formation professionnelle (Article L612-22)

Article L612-22

Création Ordonnance n°2012-351 du 12 mars 2012 - Annexe, v. init.

L'accès à une formation en vue d'acquérir l'aptitude professionnelle est soumis à la délivrance d'une autorisation préalable, fondée sur le respect des conditions fixées aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 612-20.

Sous-section 3 : Autorisation provisoire d'exercice (Article L612-23)

Article L612-23

Modifié par LOI n°2014-742 du 1er juillet 2014 - art. 9

Par dérogation à l'article L. 612-20, une autorisation provisoire d'être employé pour participer à une activité mentionnée aux 1° à 3° de l'article L. 611-1 est délivrée à la personne non titulaire de la carte professionnelle, sur sa demande, au vu des conditions fixées aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 612-20. Toute personne physique ou morale exerçant une activité mentionnée à l'article L. 611-1 concluant un contrat de travail avec une personne titulaire de cette autorisation lui assure la délivrance sans délai d'une formation en vue de justifier de l'aptitude professionnelle. La personne titulaire de

l'autorisation provisoire susvisée ne peut pas être affectée à un poste correspondant à une activité mentionnée à l'article L. 611-1.

La période d'essai du salarié est prolongée d'une durée égale à celle de la période de formation visée à l'alinéa précédent, dans la limite maximale d'un mois, à défaut de stipulation particulière d'une convention ou d'un accord collectifs étendus.

Section 5 : Dispositions communes (Articles L612-24 à L612-25)

Article L612-24

Modifié par Décret n°2016-515 du 26 avril 2016 - art. 2

Pour l'application des dispositions des articles L. 612-6 à L. 612-8 et L. 612-9 à L. 612-13 à l'une des personnes mentionnées au 2° de l'article L. 612-1 ou des dispositions de l'article L. 612-20 à l'un de leurs agents, la commission d'agrément et de contrôle territorialement compétente délivre l'autorisation, l'agrément ou la carte professionnelle au vu des conditions et garanties exigées, pour l'exercice des mêmes activités, par la législation et la réglementation de l'Etat membre de l'Union européenne ou de l'Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen dans lequel cette personne est établie, dès lors que les justifications produites en vertu de cette législation et de cette réglementation sont regardées comme équivalentes à celles qui sont exigées en vertu du présent titre. Lorsqu'il est fondé sur la méconnaissance des conditions et garanties visées à l'alinéa précédent, le retrait de l'autorisation ou de l'agrément prononcé par les autorités de l'Etat membre de l'Union européenne ou de l'Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen dans lequel la personne est établie entraîne le retrait de l'autorisation ou de l'agrément accordé sur le fondement du présent titre.

Article L612-25

Création Ordonnance n°2012-351 du 12 mars 2012 - Annexe, v. init.

Sans préjudice des dispositions prévues par des lois spéciales, l'entreprise dont certains salariés sont chargés, pour son propre compte, d'une activité mentionnée à l'article L. 611-1 n'est pas soumise aux dispositions des articles L. 612-2, L. 612-3, L. 612-6 à L. 612-8 et L. 612-15.

Chapitre III : Modalités d'exercice (Articles L613-1 à L613-13)

Section 1 : Activités de surveillance et de gardiennage (Articles L613-1 à L613-7)

Section 1 bis : Activités de surveillance armée (Articles L613-7-1 à L613-7-3)

Section 2 : Activités de transport de fonds (Articles L613-8 à L613-11)

Section 3 : Activités de protection physique des personnes (Article L613-12)

Section 4 : Activités de vidéoprotection (Article L613-13)

Chapitre IV : Services de sécurité des bailleurs d'immeuble (Articles L614-1 à L614-5)

Chapitre V : Services internes de sécurité des entreprises de transport (Article L615-1)

Chapitre VI : Activités de protection des navires (Articles L616-1 à L616-6)

Section 1 : Certification (Article L616-1)

Article L616-1

Modifié par LOI n°2016-816 du 20 juin 2016 - art. 57

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 douze 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.

Section 2 : Carte professionnelle (Article L616-2)

Article L616-2

Création LOI n°2014-742 du 1er juillet 2014 - art. 9

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.

Section 3 : Modalités d'exercice spécifiques (Articles L616-3 à L616-3-1)

Article L616-3

Création LOI n°2014-742 du 1er juillet 2014 - art. 25

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.

Versions

Article L616-3-1

Création LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 146

Pour l'accès aux navires et à leur bord, les personnes physiques exerçant l'activité mentionnée au 4° de l'article L. 611-1 peuvent procéder à l'inspection visuelle des bagages et, avec le consentement de leur propriétaire, à leur fouille.

En cas de circonstances particulières liées à l'existence de menaces graves pour la sécurité publique, les personnes mentionnées au premier alinéa du présent article peuvent également procéder, avec le consentement exprès des personnes, à des palpations de sécurité dans les conditions fixées au second alinéa de l'article L. 613-2.

Section 4 : Contrôle à bord des navires (Articles L616-4 à L616-6)

Article L616-4

Modifié par Ordonnance n°2019-964 du 18 septembre 2019 - art. 35 (VD)

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 assurant, 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 judiciaire 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.

Conformément à l'article 36 de l'ordonnance n° 2019-964 du 18 septembre 2019, ces dispositions entrent en vigueur au 1er janvier 2020.

Article L616-5

Création LOI n°2014-742 du 1er juillet 2014 - art. 29

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.

Article L616-6

Création LOI n°2014-742 du 1er juillet 2014 - art. 12

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.

Versions

Chapitre VII : Dispositions pénales (Articles L617-1 à L617-16)

Section 1 : Conditions d'exercice (Articles L617-1 à L617-10)

Sous-section 1 : Dispositions générales (Articles L617-1 à L617-2)

Article L617-1

Modifié par LOI n°2017-258 du 28 février 2017 - art. 10

Est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende :

1° Le fait, sauf pour les personnes mentionnées au 2° de l'article L. 612-1 et sous réserve des dispositions de l'article 29 du code de procédure pénale, d'exercer pour autrui, à titre professionnel, les activités mentionnées aux 1° à 4° de l'article L. 611-1 sans être immatriculé au registre du commerce et des sociétés ;

2° Le fait d'exercer l'une des activités mentionnées aux 1° et 2° de l'article L. 611-1 et d'avoir, en outre, soit une activité qui n'est pas liée à la sécurité ou au transport de fonds, de bijoux ou de métaux précieux, soit l'activité d'agent privé de recherches ;

2° bis Le fait d'exercer l'activité mentionnée au 1° bis du même article L. 611-1 et d'exercer une autre activité ;

3° Le fait d'exercer l'activité mentionnée au 3° de l'article L. 611-1 et d'avoir une autre activité ;

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 ;

4° Le fait de commettre l'un des agissements mentionnés à l'article L. 612-4.

Article L617-2

Création Ordonnance n°2012-351 du 12 mars 2012 - Annexe, v. init.

Est puni de 3 750 euros d'amende le fait de ne pas mentionner, comme l'exige l'article L. 612-3, dans la dénomination de la personne morale exerçant une activité mentionnée à l'article L. 611-1, son caractère de personne de droit privé.

Sous-section 2 : Agrément des exploitants individuels et des dirigeants et gérants de personnes morales (Article L617-3)

Article L617-3

Création Ordonnance n°2012-351 du 12 mars 2012 - Annexe, v. init.

Est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende le fait d'exercer à titre individuel, en violation des dispositions des articles L. 612-6 à L. 612-8, une activité mentionnée à l'article L. 611-1, ou de diriger ou gérer, en violation de ces dispositions, une personne morale

exerçant une telle activité, ou d'exercer en fait, directement ou par personne interposée, la direction ou la gestion d'une telle personne morale, en lieu et place de ses représentants légaux.

Sous-section 3 : Autorisation d'exercice délivrée aux exploitants et aux personnes morales (Articles L617-4 à L617-6)

Article L617-4

Création Ordonnance n°2012-351 du 12 mars 2012 - Annexe, v. init.

Est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende :

1° Le fait d'exercer l'une des activités mentionnées à l'article L. 611-1 sans être titulaire de l'autorisation prévue à l'article L. 612-9 ou de continuer à exercer l'une de ces activités alors que l'autorisation est suspendue ou retirée ;

2° Le fait de sous-traiter l'exercice d'une activité mentionnée à l'article L. 611-1 à une entreprise dépourvue de l'autorisation prévue à l'article L. 612-9.

Article L617-5

Création Ordonnance n°2012-351 du 12 mars 2012 - Annexe, v. init.

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende le fait de ne pas avoir souscrit l'une des déclarations prévues à l'article L. 612-13.

Article L617-6

Création Ordonnance n°2012-351 du 12 mars 2012 - Annexe, v. init.

Est puni de 3 750 euros d'amende le fait de ne pas reproduire les mentions exigées à l'article L. 612-15 dans tout document mentionné à cet article ou de faire état de la qualité d'ancien fonctionnaire ou d'ancien militaire éventuellement détenue par la personne titulaire de l'autorisation ou l'un de ses dirigeants ou employés.

Sous-section 4 : Carte professionnelle des employés (Articles L617-7 à L617-8)

Article L617-7

Création Ordonnance n°2012-351 du 12 mars 2012 - Annexe, v. init.

Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende :

1° Le fait d'employer une personne non titulaire de la carte professionnelle mentionnée à l'article L. 612-20, en vue de la faire participer à l'une des activités mentionnées à l'article L. 611-1 ;

2° Le fait de sous-traiter l'exercice d'une activité mentionnée à l'article L. 611-1 à une entreprise employant des personnes dépourvues de la carte professionnelle mentionnée à l'article L. 612-20.

Article L617-8

Création Ordonnance n°2012-351 du 12 mars 2012 - Annexe, v. init.

Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende le fait de conclure un contrat de travail en tant que salarié d'une entreprise exerçant une activité mentionnée à l'article L. 611-1, en vue de participer à l'une des activités mentionnées à cet article sans être titulaire de la carte professionnelle visée à l'article L. 612-20.

Sous-section 5 : Services internes de sécurité (Articles L617-9 à L617-10)

Section 2 : Modalités d'exercice (Articles L617-11 à L617-12-2)

Sous-section 1 : Activités de surveillance et de gardiennage (Article L617-11)

Sous-section 2 : Activités de transport de fonds (Article L617-12)

Sous-section 3 : Activités de protection des navires (Articles L617-12-1 à L617-12-2)

Article L617-12-1

Création LOI n°2014-742 du 1er juillet 2014 - art. 30

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.

Article L617-12-2

Création LOI n°2014-742 du 1er juillet 2014 - art. 32

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.

Section 3 : Services internes de sécurité (Article L617-13)

Section 4 : Contrôle administratif (Article L617-14)

Section 5 : Dispositions communes (Articles L617-15 à L617-16)

Article L617-15

Création Ordonnance n°2012-351 du 12 mars 2012 - Annexe, v. init.

Les personnes physiques déclarées coupables de l'une des infractions aux dispositions du présent titre, à l'exception de celle prévue à l'article L. 617-12, encourrent les peines complémentaires suivantes :

1° La fermeture, à titre définitif ou pour une durée de cinq ans au plus, du ou des établissements exerçant une activité mentionnée à l'article L. 611-1 qu'elles dirigent ou qu'elles gèrent ;

2° L'interdiction, à titre définitif ou pour une durée de cinq ans au plus, d'exercer une activité mentionnée à l'article L. 611-1 ;

3° L'interdiction, pour une durée de cinq ans au plus, de détenir ou de porter une arme soumise à autorisation en vertu des dispositions réglementaires en vigueur.

Article L617-16

Création Ordonnance n°2012-351 du 12 mars 2012 - Annexe, v. init.

Les personnes morales déclarées responsables, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, des infractions prévues aux articles L. 617-1 à L. 617-14, encourrent, outre l'amende, dans les conditions prévues par l'article 131-38 du code pénal, les peines mentionnées aux 1°, 2°, 4°, 7°, 8° et 9° de l'article 131-39 du même code.

Toutefois, pour l'infraction prévue à l'article L. 617-12, les personnes morales encourrent les peines mentionnées aux 2°, 4°, 6°, 7° et 9° de l'article 131-39 du même code.

L'interdiction mentionnée au 2° de cet article porte sur les activités dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice desquelles l'infraction a été commise.



Department
for Transport

Interim Guidance to UK Flagged Shipping on the Use of Armed Guards to Defend Against the Threat of Piracy in Exceptional Circumstances

Version 1.3

The information or guidance in this document (including third party information, products and services), is provided by DfT on an 'as is' basis, without any representation or endorsement made and without warranty of any kind whether express or implied.

The Department for Transport has actively considered the needs of blind and partially sighted people in accessing this document. The text will be made available in full on the Department's website in accordance with the W3C's Web Content Accessibility Guidelines. The text may be freely downloaded and translated by individuals or organisations for conversion into other accessible formats. If you have other needs in this regard please contact the Department.

Department for Transport
Great Minster House
33 Horseferry Road
London SW1P 4DR
Telephone 0300 330 3000
Website www.dft.gov.uk

© Crown copyright 2013

Copyright in the typographical arrangement rests with the Crown.

You may re-use this information (not including logos or third-party material) free of charge in any format or medium, under the terms of the Open Government Licence. To view this licence, visit www.nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/ or write to the Information Policy Team, The National Archives, Kew, London TW9 4DU, or e-mail: psi@nationalarchives.gsi.gov.uk.

Where we have identified any third-party copyright information you will need to obtain permission from the copyright holders concerned.

(Updated December 2015)

Contents

Ministerial Foreword	6
Foreword by UK Chamber of Shipping	8
Summary	10
Glossary	11
Acronyms	11
Terms	12
1. Introduction	13
The piracy threat	13
The use of armed guards onboard UK flagged ships	13
Exceptional circumstances	13
Private Maritime Security Companies	14
Other supporting guidance	14
2. Risk assessment	16
Preliminary voyage risk assessment	16
Further mitigation measures	16
Armed guards risk assessment	17
3. Selection of a Private Maritime Security Company (PMSC)	18
ISO PAS 28007:2012	18
General checks	19
Specific checks	19
Requirements of other Government Departments	20
Individual armed guards	21
Training of personnel	22
Contractual agreements	22
Insurance	23
4. Security Team Size, Composition and Equipment	25
Size and composition of the security team	25
Firearms, ammunition and security equipment	26
Excess personnel	26
5. The Master's authority; and command and control	28
6. Storage, handling and movement of firearms	30
Firearms and ammunitions log	30
Storage	30
Handling of firearms	31
Carriage of firearms outside of the HRA	31
Transiting foreign territorial seas with firearms onboard	31
Foreign ports	32

3

UK ports and territorial seas	32
UK Export and Trade controls	32
7. Liaison with MSCHOA and UKMTO	34
8. Defending against pirate attack	35
First follow BMP	35
Rules for the Use of Force	35
Law on the use of force in the UK	36
9. Post-incident	38
Piracy follow-up report	38
Firearms incident report	38
Post-incident investigation	39
10. Post-deployment report	40
Annex 1: Counter-Piracy Plan	41
Annex 2: Home Office Process	45
Summary of s.5 Authorisation Process	45
Annex 3: Overview of ECO (BIS) Process	47
Trade and Export Licences	47
Export Licences	47
Trade Control Licences	47
Open General Trade Control Licence (Maritime anti-piracy)	48
Annex 4: Contact details	50
Annex 5: Crime scene investigation	52

4

NOTE - Version 1.1

The "Interim Guidance to UK Flagged Shipping on the Use of Armed Guards to Defend Against the Threat of Piracy in Exceptional Circumstances" was first published on 6 December 2011.

On 5 January, the Foreign Affairs Committee (FAC) published its Tenth Report of Session 2010-12: "Piracy off the coast of Somalia"¹. This included a recommendation to Government to provide further guidance on the use of force.

In its response to the FAC, the Government committed to clarify what the UK law says on the use of force².

In version (1.1), section 5 (The Master's Authority; and command and control) and section 8 (Defending against a pirate attack) have been updated.

NOTE - Version 1.2

In this version (1.2), forewords by the Rt Hon Stephen Hammond MP and the UK Chamber of Shipping have been added. In addition, Annex 1 (Counter-piracy plans) has been amended and new Annexes giving an overview of the Home Office and BIS requirements have been included.

Other major amendments made have been highlighted throughout the document. Minor grammatical amendments have not been highlighted.

NOTE - Version 1.3

In this version (1.3), paragraph 1.6 has been amended to reflect the changes to the High Risk Area.

Minor grammatical amendments have not been highlighted.

¹ The Tenth Report from the Foreign Affairs Committee of Session 2010-12: Piracy off the coast of Somalia is available online at:
<http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmfaff/1318/131802.htm>

² The response of the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs, to the FAC report is available online at:
https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/32943/2012-mar-piracy-somalia.pdf



Department
for Transport

Ministerial Foreword

The UK is an island nation which relies on the shipping industry to deliver 95% of imports and exports. In addition, the Maritime sector makes a valuable and increasing contribution to the UK economy. The estimated direct impact of shipping on the UK economy has trebled since 2002. Current estimates put the Maritime industry's direct contribution to the UK economy at between £8.7bn and £13.8bn per annum³.

I have said many times before, and I would emphasise it here again, I consider myself to be an evangelist for UK shipping. It is my job to champion and support the growth of the maritime sector. Part of that support is to provide shipping companies with the means to protect themselves against security threats, one of the most significant of which is piracy.

The UK has been working with other governments, international organisations and industry in order to fight the rise in piracy experienced by the international shipping community.

On 30 October 2011 the Prime Minister announced that the Government would recognise the engagement of private armed personnel as an option to protect human life onboard UK registered ships from the threat of piracy, but only in exceptional circumstances and where it is lawful to do so. The Government continues to support this policy and the approach outlined in this guidance.

Last year the number of vessels attacked by pirates off the coast of Somalia fell to just 35, from a previous average of 175, and to date vessels carrying armed security personnel have not been successfully hijacked. This is a promising statistic and the efforts made, including the recognition of the use of armed guards as an option for protection, are working. However, we must remain vigilant. With established, successful procedures in place, the emphasis must now be on ensuring high standards both in the UK and internationally in this area. In December 2012, the industry developed ISO standard ISO PAS 28007 was published. The Government supports the development and use of this standard and would encourage shipping companies to use accreditation to ISO 28000, incorporating the requirements of ISO PAS 28007 as part of their selection criteria when choosing a Private Maritime Security Company.

³ 'The Importance of the Maritime Services Sector', Oxford Economics (2012):
<http://www.oxfordeconomics.com/my-oxford/projects/230725>

I am grateful to those of you working in the industry who have taken the time to provide feedback to my Department on the development of this Guidance. The key message we have received is that the Guidance is working for shipping companies and has been welcomed by UK PMSCs. This revision provides an update and some detail on the processes of other Government departments. As the threat from piracy evolves our policy will evolve also and this Guidance will continue to be updated to reflect that.

Finally, I would like to thank all those who work with us in tackling threats to UK flagged shipping and this includes those in the wider international community, as well as those here in the UK. Shipping is a global industry and I continue to watch with interest developments in other countries and support UK involvement, as appropriate, in the activity of international organisations such as the IMO and ISO: we must continue to work together to successfully and collectively counter acts of piracy on the high seas.

Stephen Hammond MP
Minister for Shipping



Foreword by UK Chamber of Shipping

The UK is a world-leading maritime services centre and shipping has been a major source of growth for the UK economy over the last decade, following the dynamic revival of the UK fleet. Latest data shows that shipping, ports and the maritime business services sectors together contribute £31.7bn to UK GDP⁴.

Shipping requires a stable business environment at home in order to thrive and a safe and secure trading environment overseas. The Government's continued commitment to safeguard UK shipping interests with robust policy is crucial.

International piracy has long been a risk to ships and to seafarers and was until 2008 on the decline. Against this trend, the years from 2008 to 2011 saw an unprecedented increase in attacks and the hijacking of ships off the coast of Somalia, and across the North Indian Ocean. The human cost of piracy to innocent seafarers and to those held hostage has been both tragic and incalculable. Somali piracy initially grew unchecked and the economic cost of piracy was estimated in 2011 to be almost \$7bn.

The UK government and shipping industry has from the outset worked in partnership to address and counter the unique risks of piracy off Somalia. The responses have been delivered in four key areas:

- military responses by EUNAVFOR, NATO and other naval missions
- industry's use of best management practices (BMPs)
- the presence of privately contracted armed security personnel on board many ships in the region
- improved governance and political stability ashore in Somalia, and other regional efforts

The UK has led these responses not least in providing clear guidelines for the exceptional use of armed guards on board UK ships off Somalia.

⁴ Note this includes indirect contribution to GDP. Source: 'The Economic Impact of the UK Maritime Services Sector', published by Oxford Economics for Maritime UK, Feb 2013, pages 3-4 and 9-11

The UK Chamber acknowledges the continuing need to protect shipping against the pirate threat from Somalia and in the longer term address the causes of piracy around the world – wherever it threatens UK shipping, trade and seafarers. Certification of Private Maritime Security Companies to consistent internationally agreed standards is essential. This guidance is a key component of that approach and the comprehensive UK counter-piracy response, and is strongly supported.

Kenneth Macleod, President

UK Chamber of Shipping

Summary

This guidance sets out:

- The Government's policy on the use of armed guards onboard UK ships;
- The exceptional circumstances under which the shipping company may consider the use of armed guards;
- The importance of conducting a full risk assessment before taking a decision to use armed guards, and the factors that should be included in such a risk assessment;
- The process that the shipping company should go through to satisfy themselves as to the reputability and suitability of a Private Maritime Security Company (PMSC), before contracting them to provide armed security services;
- The Government view on the ISO PAS 28007;
- Factors that should be considered and included in the contract between the shipping company and the PMSC;
- Advice on deciding upon the size and composition of the security team, and the firearms and other security related equipment that the security team have available to effectively and lawfully defend the ship from pirate attack;
- Command and control of the security team, including the Master's authority;
- The storage, handling and movement of firearms;
- Producing a counter-piracy plan, and providing DfT with a copy.
- Registration with the appropriate organisations who monitor regional pirate activity in, and vessel transit routes across, the high risk area;
- What to do when under attack, including guidance on developing rules for the use of force;
- What to do following an incident;
- An overview of the Home Office s.5 Firearms authorisation process;
- An overview of the ECO (BIS) trade and export control requirements.

Glossary

Acronyms

BIS: Department for Business Innovation and Skills

BMP: Best Management Practices

DfT: The Department for Transport

ECO: Export Control Organisation

FCO: Foreign and Commonwealth Office

HO: Home Office

HRA: High Risk Area

IMB: International Maritime Bureau

IMO: International Maritime Organisation

MCA: Maritime and Coastguard Agency

MRCC: Marine Rescue Coordination Centre (Falmouth)

MSCHOA: Maritime Security Centre (Horn of Africa)

PMSC: Private Maritime Security Company

STCW: International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping 1978 (as amended)

UKMTO: The United Kingdom Maritime Trade Operations office in Dubai

Terms

"High Risk Area" (HRA) means the area an area within the UKMTO designated Voluntary Reporting Area (VRA) where it is considered there is a higher risk of piracy and within which self-protective measures are most likely to be required It is bounded by 15°N in the Red Sea and 22°N in the Gulf of Oman, 5°S and 65°E.⁵

"Military and paramilitary equipment" refers to items included in schedule 2 of The Export Control Order 2008.

"Private Maritime Security Company" (PMSC) means a private company who provides armed (and unarmed) onboard security services to the maritime sector, for protection against acts of piracy. The International Maritime Organisation uses the term Private Maritime Security Companies.

"Prohibited firearms" means firearms which are prohibited under section 5 of the Firearms Act 1968 (as amended).

⁵Taken from the update to Section 2 of BMP 4 effective 1 December 2015 which can be found here: http://www.mschoa.org/docs/default-source/public-documents/revisebmp4_sec2_guidance_practical_measures_20151008.pdf?sfvrsn=2

1. Introduction

The piracy threat

- 1.2 Somali piracy continues to threaten ships and their crews. The success of military operations in the Gulf of Aden has pushed the piracy problem out into the wider Indian Ocean. The scale of the pirate operating area can preclude an international military response in sufficient time to prevent a successful seizure.
- 1.3 The advice included in the industry developed "Best Management Practices" (BMP) plays an essential part in a ship's defence against piracy.⁶ However, it has been seen that BMP alone is not always enough to effectively protect ships and their crews. The use of armed guards, as an additional layer of protection on top of BMP, has been shown to be a very effective means of defending ships from pirate attack.

The use of armed guards onboard UK flagged ships

- 1.4 The government recognises that the engagement of armed guards is an option to protect human life onboard UK registered ships from the threat of piracy, but only in exceptional circumstances and where it is lawful to do so. The exceptional circumstances for which this policy applies are defined below.
- 1.5 This policy only applies to internationally trading passenger ships and cargo ships of 500 gross tonnage and above.

Exceptional circumstances

- 1.6 The exceptional circumstances under which armed guards may be employed for use onboard UK flagged ships are:

- when the ship is transiting the high seas throughout the High Risk Area (HRA) (an area bounded by 15°N in the Red Sea and 22°N in the Gulf of Oman, 5°S and 65°E⁷); AND
- the latest BMP is being followed fully but, on its own, is not deemed by the shipping company and the ship's master as sufficient to protect against acts of piracy; AND
- the use of armed guards is assessed to reduce the risk to the lives and wellbeing of those onboard the ship.

- 1.7 There may be limited circumstances in which it is appropriate for armed guards to be engaged on vessels which do not meet the criteria above (for example on large yachts in exceptional circumstances). These will be considered on a case-by-case basis and an approach should be made by email to the DfT using the contact details in this Guidance in the first instance.
- 1.8 The Government will continuously review these exceptional circumstances and inform the shipping industry if they change.

Private Maritime Security Companies

- 1.9 Shipping companies must be vigilant in selecting an appropriate PMSC, operating to the highest standards, to provide armed security onboard their ships. Further Guidance in relation to selection of a PMSC can be found at section 3.

Other supporting guidance

- 1.10 This guidance should be read alongside:
 - The Department for Transport's Guidance to UK Flagged Shipping on Measures to Counter Piracy, Armed Robbery and other Acts of Violence against Merchant Shipping https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/3896/measures-to-counter-piracy.pdf
 - International Maritime Organisation (IMO) Circular MSC.1/Circ.1405/Rev.2; (Revised Interim Guidance To Shipowners, Ship Operators And Shipmasters On The Use Of Privately Contracted Armed Security Personnel On Board Ships In The High Risk Area);

⁶ BMP4 is available online at: http://www.mschoa.org/docs/public-documents/bmp4-low-res_sept_5_2011.pdf

⁷ Taken from the update to Section 2 of BMP 4 effective 1 December 2015 which can be found here: http://www.mschoa.org/docs/default-source/public-documents/revisedbmp4_sec2_guidance_practical_measures_20151008.pdf?sfvrsn=2

<http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MSC.1-Circ.1405-Rev2.pdf>

- Best Management Practices for Protection against Somali Based Piracy (BMP). <https://www.gov.uk/government/publications/best-management-practices-for-protection-against-somalia-based-piracy>

1.11 The following guidance to PMSCs may also be of use:

- International Maritime Organisation (IMO) Circular MSC.1/Circ.1443 (Interim Guidance to Private Maritime Security Companies Providing Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area)
<http://www.imo.org/ourwork/security/secdocs/documents/piracy/msc.1-circ.1443.pdf>

1.12 Guidance issued by the Home Office (see Annex 2)

1.13 Guidance issued by the Export Control Organisation (BIS) (see Annex 3)

2. Risk assessment

Preliminary voyage risk assessment

- 2.1** Before planning any voyage into the HRA, it is essential for the shipping company to have undertaken a formal risk assessment and to make a judgement as to the necessity of the voyage.
- 2.2** Factors that need to inform the risk assessment include, but are not necessarily limited to:
- The threat of piracy attack based on the latest information from UK Maritime Trade Operations in Dubai (UKMTO), Maritime Security Centre, Horn of Africa (MSCHOA), and the International Maritime Bureau (IMB);
 - The ship's proposed route;
 - The vulnerability of the ship and those onboard (factors to consider here include; vessel class and size, freeboard, speed, maneuverability, sea state, self protection measures including BMP, citadel etc);
 - The ship's cargo.
- 2.3** This is not an exhaustive list, and shipping companies may identify other factors that they need to consider.

Further mitigation measures

- 2.4** If the risk assessment shows there to be a significant risk to the ship and its crew from piracy, the shipping company should consider what other mitigation measures it can implement. Measures may include:
- Avoiding the HRA by choosing an alternative route;
 - Confirming that all BMP ship protection measures are being followed;
 - Engaging additional unarmed security personnel.
- 2.5** Reducing the ship's vulnerability by ensuring all BMP measures are being followed must be included in the risk assessment. Only if the risk

assessment still shows there to be a significant risk to the ship and its crew, should consideration be given to the use of armed guards.

Armed guards risk assessment

- 2.6** Before taking a final decision to engage armed guards, the shipping company must also assess the risks associated with their use. The risk assessment needs to assess whether the perceived benefits of engaging armed guards substantially outweigh the risks associated with their use.
- 2.7** Factors that need to inform this include, but are not necessarily limited to:
- The residual risk of being pirated;
 - The lifesaving capabilities of the ship and the ship's safety certificate;
 - Facilities for the safe storage of firearms onboard the ship;
 - The potential for, and measures to mitigate, the misuse of firearms resulting in bodily injury or death;
 - The potential for, and measures to mitigate, unforeseen accidents;
 - The potential for, and measures to mitigate, armed guards escalating a piracy incident;
 - Liability issues;
 - Measures to ensure compliance with international and national laws.
- 2.8** This is not an exhaustive list. Shipping companies may identify other factors that they need to consider.
- 2.9** Where the risk assessment identifies the use of armed guards as an appropriate extra layer of self protection, it should also inform the decision on the minimum size of security team required to effectively and safely protect the ship (see section 4).
- 2.10** If the risk assessment identifies armed guards as an appropriate extra layer of self protection (in addition to BMP), this must be set out in a counter-piracy plan. A current copy of this plan should be submitted to DfT.
- 2.11** Details of the information to be included in the counter-piracy plan are included in Annex 1.

17

3. Selection of a Private Maritime Security Company (PMSC)

NOTE - Version 1.2

This section has been updated

The UK Government regards the publication of ISO PAS 28007:2012 as an important contribution to promoting high professional standards, including human rights, among maritime security providers operating on merchant ships transiting the High Risk Area and would encourage shipping companies to use independent third party certification to ISO 28000 incorporating the requirements of ISO PAS 28007:2012 as an important component of their criteria in selecting a PMSC.

ISO PAS 28007:2012

- 3.1** The ISO PAS 28007:2012 (Guidelines for Private Maritime Security Companies providing privately contracted armed security personnel on board ships), drafted at the request of the IMO and published in December 2012, sets out the Guidance for applying ISO 28000 to Private Maritime Security Companies.
- 3.2** The United Kingdom Accreditation Service (UKAS) has issued an expression of interest notice to UK based certification bodies and a pilot scheme is currently underway to approve certification bodies to certify companies to the standard. The UK Government wants to ensure that high standards, including respect for human rights, will be fully reflected in companies' operations and certified through an independent certification process. Therefore, alongside the pilot the UK Government is working with the Security in Complex Environments Group (SCEG), the UK Government industry partner for the PMSC industry, the UK Accreditation Service, certifying bodies and shipping organisations to ensure a process that meets these standards.
- 3.3** For further information, please see:

18

<https://www.adsigroup.org.uk/pages/24204653.asp>

http://www.iso.org/iso/home/store/catalogue_tc/catalogue_detail.htm?csnumber=42146

<http://www.ukas.com/>

General checks

- 3.4** As with any other type of contractor, it is important to undertake appropriate due diligence which normally includes investigation and enquiries in relation to:
- Company structure and place of registration;
 - Company ownership;
 - Financial position (e.g. annual accounts/bank references);
 - Extent of insurance cover (in particular covering third-party risks);
 - Senior management experience; and
 - Quality management indicators – e.g. ISO certification.

Specific checks

- 3.5** To assess the suitability and capability of the PMSC to provide the specialised service of protecting a ship from pirate attack, the shipping company should satisfy itself that that the PMSC has:
- Relevant and recent maritime (as opposed to land-based) experience;
 - Testimonials/references from previous clients in the maritime industry;
 - An accurate understanding of the local piracy threat and the means to maintain an up-to-date understanding; and an awareness of the international military response to piracy in the area;
 - A full understanding of BMP and ship protection measures;
 - Written procedures on management including team-leading skills, chain of authority, change in command (in the event, for example, of incapacity of the team leader);
 - A system in place to ensure continued suitability of their personnel for employment as armed guards (see paragraph 3.10);

- Access to competent maritime legal advice on a 24/7 basis, given the imprecise position of armed guards under various national jurisdictions and international law;
- Appropriate insurance cover;
- An understanding of port State and coastal State laws and requirements with respect to the possession, carriage, and movement of firearms, ammunition and other security related equipment (such as body armour, night vision/thermal imaging equipment etc.);
- An understanding of the UK's laws and requirements with respect to the possession, carriage, and movement of firearms, ammunition and other military and paramilitary equipment⁸, and possession of the relevant licences and authorisations (see below);
- An understanding of post incident procedures to support UK Police and the Crown Prosecution Service, should a formal investigation be required;

Requirements of other Government Departments

- 3.6** In satisfying itself that the PMSC has a full understanding of, and fully complies with, UK laws and requirements with respect to the possession, carriage, and movement of firearms, ammunition and other military and paramilitary equipment, the PMSC should provide the shipping company with proof of relevant UK licences and authorisations.
- 3.7** The PMSC must be able to provide a section 5 Firearms Act 1968 authorisation from the Secretary of State, together with either evidence of being a registered firearms dealer; or separate firearms certificates for each of the armed guards. Further information on section 5 applications can be found at annex 2 of this Guidance.
- 3.8** If the PMSC is a British company, they will require valid UK export and / or UK trade licences authorising the lawful transit of firearms, ammunition, and other military and paramilitary equipment. The shipping company should also consult the Export Control Organisation within the Department of Business, Innovation and Skills to determine whether they require export and / or trade licences as well. Further information on UK export and trade controls is contained in section 6.

⁸ Military and paramilitary equipment means items included in schedule 2 of The Export Control Order 2008 (<http://www.legislation.gov.uk/uksi/2008/3231/schedule/2/made>)

Individual armed guards

- 3.9** As set out in paragraph 3.6, the shipping company should be able to satisfy itself that the PMSC they select has a system in place to ensure continued suitability of their personnel for employment as armed guards. In particular, the shipping company should be satisfied that the PMSC's armed guards undergo:
- Police background checks; or Enhanced Criminal Records checks by the Disclosure and Barring Service (DBS) (followed by any further police checks as appropriate).
 - history of employment checks (as evidence of relevant experience, including in the use of firearms);
 - relevant and up-to-date training (see paragraph 3.13);
 - seafarer medical fitness checks (ENG1 or other national equivalent accepted on the ships on which they will be working);⁹
 - additional medical and mental fitness checks to prove their suitability to work as armed guards (including confirmation that they have not been discharged from the armed forces, the police force, or any previous PMSC on medical or psychological grounds);
- 3.10** To satisfy itself that the PMSC is conducting appropriate checks on the suitability of its personnel for deployment as armed guards, the shipping company may request evidence that the relevant individual armed guards have duly been cleared under the PMSC's authority from the Home Secretary under section 5 of the Firearms Act 1968 and, where appropriate, evidence of any of the factors set out in the bulleted list in paragraph 3.10.
- 3.11** Before the security team embarks, the shipping company may also request personal details of each of the armed guards (for example, copies of passports etc.), and information regarding any prescribed medication which any of the armed guards may take and which may inhibit their ability to undertake particular duties safely and effectively, and/or prescribed medication on which they are dependent.

⁹ The ENG 1 medical certificate will not confirm fitness for work as a security guard. The certificate will only indicate whether they are able to work at sea - in the case of armed guards, as someone who does not have deck, engineering or catering duties. Employers should obtain confirmation that recruits have the capabilities required to meet the job requirements of a security guard. This will only be provided by an MCA Approved Doctor if they provide information on the required capabilities and contract with the doctor to provide an additional assessment.

Training of personnel

- 3.12** The shipping company should expect the armed security personnel to have the following training as a minimum:
- STCW 78 as amended, Reg. VI/1 Section A-VI/1.2.1 - Personal Survival Techniques;
 - STCW 78 as amended, Reg. VI/1 Section A-VI/1.2.4 - Personal Safety and Social Responsibilities;
 - STCW 78 as amended, Reg. VI/6 Section A-VI/6 para 6 to 8 - Designated Security Duties;
 - Training in, and a complete understanding of, the agreed rules for the use of force;
 - Relevant medical training;
 - Training and satisfactory recent experience of operating the specific firearms and other security-related equipment that will be used on the voyage; and
 - Training in BMP and protecting ships from acts of piracy.
- 3.13** Once the security team is embarked, the ship's Master should arrange for the team to undergo onboard familiarisation training. This should include briefing on the ship's cargo and trading route, and the ship protection measures that have already been implemented.
- 3.14** At the current time Home Office policy does not extend to authorisation of PMSCs to undertake maritime security training in firearms, including training in the use of prohibited weapons. However, this is an area where the Government is working with the Private Maritime Security industry. The Security in Complex Environments Group (SCEG) have been appointed as the Government's industry partner in this area and any announcements on this topic will be publicised via the SCEG website (www.sceguk.org.uk).

Contractual agreements

- 3.15** In addition to the usual features of a contractual agreement, the contract between the shipping company and PMSC should include:
- A clearly defined command and control structure which confirms the Master's authority over the operation of the ship and the safety and security of its passengers, cargoes and crew;
 - An agreement that armed guards are onboard the ship under the control of the Master;

- An agreed process for a transparent, timely and cooperative information flow between the ships master and the security team leader on board;
- A requirement that armed security personnel become fully aware of the physical layout of the vessel;
- A requirement for the security team to brief the ships crew on the work and tactics that they employ;
- An agreement to carry out periodic training and drills whilst the vessel is in transit;
- A requirement on the PMSC to the release of all firearm identification serial numbers and details of ammunition so that it can be recorded in the firearms log;
- A clearly documented set of vessel and voyage-specific governance procedures covering, inter alia, the rules for the use of force, procedures for handling and storing firearms, and procedures for record keeping; and
- A documented list of duties, expected conduct, behaviour, and documentation of private maritime security personnel actions on board; and
- A requirement that, for the duration of the voyage, armed guards will not drink alcohol, take drugs, or participate in any other activity which is likely to impact negatively on their ability to carry out their role safely and effectively.

Insurance

Shipping company insurance cover

- 3.16** Liabilities, losses and expenses arising from the deployment of armed guards may impact on the shipping company's property and liability insurance cover. Shipping companies are strongly recommended to consult with their insurers prior to contracting with and embarking private armed security to assess the potential impact on their insurance cover, particularly as it relates to armed engagements and liability insurance held by the PMSC. The ship owner should be confident that the agreed rules for the use of force do not prejudice or potentially prejudice the ship owners' insurance cover.

PMSC insurance cover

- 3.17** The ship owner should verify that the PMSC holds suitable insurance cover for themselves, their personnel and third-party liability cover. The PMSC should provide evidence that they hold and will maintain for the duration of the contract:
- public and employers liability insurance cover to an appropriate level and as required by the ship owner; and
 - personal accident, medical expenses, hospitalization and repatriation insurance.
- 3.18** The PMSC should insure its personnel to carry and use firearms on the high seas and territorial sea(s), for accident, injury and damage arising from the use of firearms and liability for any claim that might arise from the carriage and the use of firearms.
- 3.19** It is vital that ship owners, charterers and underwriters review all provisions in their charters and policies, and ensure adequate attention is paid to the questions raised.

4. Security Team Size, Composition and Equipment

Where the use of armed security has been deemed necessary as concluded by the risk assessment, and a suitable PMSC has been selected, careful consideration must be given to the size and composition of the security team, and the types of firearms, ammunition, and other security related equipment they will require, to effectively and safely protect the ship from pirate attack.

Size and composition of the security team

- 4.1 There is no universal minimum size of security team which is suitable to effectively and safely defend any vessel on any voyage through the HRA. This will vary depending on a number of factors.
- 4.2 Deciding upon the required minimum size of the security team for a particular vessel and voyage should be a collaborative decision between the shipping company, ship's Master, and the PMSC. This decision should be informed by the factors included in, and the outcome of, the risk assessment (see section 2). Consideration should also be given to the need to plan for contingency – for example, the risk of personnel unexpectedly falling ill or being injured.
- 4.3 The security team must include an appropriate mix of experience and skills, and have a clear hierarchy with a security team leader who will be responsible for the operational control, deployment and discipline of the armed guards. The security team leader will report directly to the ship's Master (see section 5). The security team leader must have relevant experience and competency, including in advising on vessel vulnerability, risk assessments and ship protection measures. The team should also include members with appropriate medical qualifications and training.

25

Firearms, ammunition and security equipment

- 4.4 It is for the PMSC to give careful consideration to the types and quantity of firearms, ammunition, and other security related equipment that the security team will have available onboard. This needs to be informed by the latest intelligence regarding the likely threat.
- 4.5 As part of the shipping company's due diligence process, the PMSC needs to be able to satisfy the shipping company that the equipment that the security team will have available is suitable to effectively defend against the likely threat, while also allowing for a reasonable and proportionate response (see paragraphs 8.3 - 8.15).
- 4.6 As set out in paragraphs 3.5 - 3.12, the shipping company must satisfy itself that the PMSC has a full understanding of, and fully complies with, UK laws and requirements with respect to the possession, carriage, and movement of firearms.

Excess personnel

Ship safety certificate

- 4.7 The size of the security team plus the crew should not exceed that specified in the ship's safety certificate. If the certificate requirements cannot be met due to additional security personnel, the MCA should be consulted through the customer service manager. The shipping company must provide the customer service manager with a risk assessment detailing the risks associated with the extra numbers of personnel onboard, and the life-saving arrangements that will be provided to mitigate these risks.
- 4.8 Noting the exceptional circumstances, and where there is no commercially viable alternative, the MCA will give consideration to allowing the carriage of persons in excess of the safety certificate where necessary for voyages through the HRA.
- 4.9 Where appropriate, the MCA will issue a time-limited statement acknowledging the ship's non-compliance and accepting its continued operation in exceptional circumstances. The MCA may require additional safeguards to be put in place.

26

Accommodation

- 4.10** If the requirements of the Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133) or the Maritime Labour Convention 2006¹⁰ cannot be met due to added security personnel, the MCA should be consulted through the Customer Service Manager. Noting the exceptional circumstances, and where there is no commercially viable alternative, the MCA will give consideration to allowing alternative arrangements in meeting accommodation requirements where necessary for voyages through the HRA. Applications for alternative arrangements should follow the criteria and parameters agreed between MCA, the shipowners and seafarers representatives.

¹⁰ The ILO ratification thresholds for the Maritime Labour Convention 2006 ('MLC') have now been met and the MLC will therefore come into effect as binding international law on 20 August 2013. The requirements of the MLC will be binding on all vessels flagged to ILO member states irrespective of ratification. Further information can be found at: <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang-en/index.htm>

5. The Master's authority; and command and control

NOTE - Version 1.1

This section was updated in version 1.1.

- 5.1** In accordance with the principles of Maritime Law, the ship's Master has ultimate responsibility for the operation of the ship and the safety and security of its passengers, cargoes and crew.¹¹ The ship's Master, therefore, has the authority to ultimately decide whether or not armed guards are used on a particular voyage.
- 5.2** As set out at paragraph 3.16, the contractual agreement between the shipping company and the PMSC should include a clearly defined command and control structure which confirms the Master's authority over the operation of the ship and the safety and security of its passengers, cargoes and crew.
- 5.3** The security team should be headed up by a security team leader who reports directly to the ship's Master and is responsible for the operational control, deployment and discipline of the armed guards. The security team leader and the armed guards must operate in accordance with the command and control structure and standard operating procedures. Where the standard operating procedures do not cover specific circumstances, the security team leader and the armed guards should act in accordance with their professional judgement; the agreed command and control structure; and within the applicable law¹².

¹¹ The Master's authority is defined in SOLAS XI-2 regulation 8(1) which forms part of annex 1 to European Regulation (EC) No 725/2004. "The Master shall not be constrained by the Company, the charterer or any other person from taking or executing any decision which, in the professional judgement of the Master, is necessary to maintain the safety and security of the ship. This includes denial of access to persons (except those identified as duly authorised by a Contracting Government) or their effects and refusal to load cargo, including containers or other closed cargo transport units."

¹² Although it is more likely that any criminal charges arising from the use of force onboard a UK ship would be brought under the law of England and Wales before the courts of that jurisdiction, there may be

- 5.4** In the event of situations which affect the security or safety of the ship, or the lives of the crew, the security team leader should be responsible for advising the ship's Master on the responses available to counter the threats in accordance with the principles of using force. Under the law of England and Wales the level of force used must be proportionate and reasonable in the circumstances as the defendant genuinely believed them to be¹³. The Master will be responsible for determining and exhausting all available options before recommending potential armed intervention to overcome a piracy threat. The Master has the authority to decide when the security team are armed (noting that firearms should be stored while not transiting the HRA).
- 5.5** The Master should provide approval of the course of action to be adopted by the security team leader who must in turn communicate this to the members of the security team. Subject to the terms of the agreed command and control structures and standard operating procedures, and to paragraph 5.6 below, if there is insufficient time for the security team leader to seek approval from the Master before a course of action is taken, they should inform the Master as soon as possible afterwards and explain their reasoning for acting as they did.
- 5.6** Under the law of England and Wales¹⁴ the use of force must be proportionate and reasonable in the circumstances as the defendant genuinely believed them to be and can only be used in the context of self defence, protection of others, prevention of crime or the protection of property. The decision to use force must lie with the person using force (see section 8 for further advice on legal principles on the use of force). Neither the Master nor the security team leader can command a member of the security team against that person's own judgement to use force or to not use force.

circumstances where Scots or Northern Irish law applies and the Scottish or Northern Irish courts have jurisdiction. Also other countries may have a right to assert jurisdiction over a case. Unless otherwise stated, the guidance in this section relates only to the law of England and Wales.

¹³ If a case were to be tried in Scotland or Northern Ireland there are some differences in the law in relation to self defence and other justifications for the use of force. See footnotes to paragraphs 8.7 to 8.13 below

¹⁴ There are some differences in the law of Scotland and Northern Ireland. See footnotes to paragraphs 8.7 to 8.13 below.

6. Storage, handling and movement of firearms

Firearms and ammunitions log

- 6.1** The shipping company should request from the PMSC a log of all the firearms, ammunition and other security related equipment being embarked onboard the vessel (including details of make, model, calibre, serial number, quantity etc). The shipping company should also request copies of relevant licences for the possession and movement of such articles (see paragraphs 3.7 - 3.9).

Storage

- 6.2** Where firearms, ammunition, and other security related equipment will have to be stored onboard, the shipping company needs to provide appropriate safe and secure storage. Consideration may be given to the strategic location of storage.
- 6.3** In the case of prohibited firearms and ammunition, authorisations from the Home Secretary for the possession of such items may place conditions on how they are to be stored. Any such conditions must be complied with.
- 6.4** Details of storage arrangements should be detailed in the counter-piracy plan together with details of who has access to the firearms storage area.
- 6.5** The shipping company must satisfy itself that any PMSC engaged has made acceptable arrangements for the storage of weapons before and after embarkation, including confirming that use of any armouries is in accordance with the terms of the PMSC's relevant export and trade licence(s) (see Annex 3).

Handling of firearms

- 6.6** Firearms should only be handled by members of the security team, and when and where the ship's Master has authorised the arming of the security team (see section 5). At no point should the ship's crew be armed.¹⁵ It is an offence for a person to have weapons in their possession that are prohibited under section 5 of the Firearms Act 1968 without authorisation from the Secretary of State.
- 6.7** Agreed procedures should be in place for the handling and state of firearms in different areas of the ship and at different times.

Carriage of firearms outside of the HRA

- 6.8** The exceptional circumstances set out in section 1 stipulate that armed guards should only be used while transiting the HRA. It is recognised though that the security team and their firearms must embark before entering the HRA, and disembark after leaving it. Whilst not in the HRA, firearms should be safely and securely stored onboard the vessel. The embarkation and disembarkation of the firearms should take place at the soonest safe, convenient and lawful opportunity outside of the HRA and in accordance with the legal requirements of the State where this takes place.

Transiting foreign territorial seas with firearms onboard

- 6.9** When transiting foreign territorial seas with firearms onboard, it is essential that the laws of that coastal state are respected and complied with.
- 6.10** Section 3 of Part II of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) allows vessels the right to innocent passage through the territorial seas of a coastal state, where passage is not prejudicial to the peace, good order or security of that state. Activities which are classified in UNCLOS as prejudicial to the peace, good order or security of a State include any exercise or practice with weapons. Shipping companies should therefore consider the need to take legal advice on the legal requirements of a state whose territorial seas they are transiting even if

¹⁵ This section does not apply to firearms lawfully possessed as equipment of the ship under section 13 of the Firearms Act 1968.

firearms onboard are securely stored and comply with any requirements put in place by that state.

Foreign ports

- 6.11** When embarking or disembarking firearms, ammunition and other security related equipment at a foreign port; or calling at a foreign port with such items onboard (but not disembarking them), it is essential that the laws of that port State are respected and complied with.
- 6.12** Prior to the voyage, the PMSC must seek clarification from the port state on their laws and requirements regarding the possession, embarkation and disembarkation of firearms, ammunition and other security related equipment; and the embarkation and disembarkation of security personnel. All laws and requirements of the port state must be respected and complied with fully.

UK ports and territorial seas

- 6.13** Given the limited scope of the exceptional circumstances set out in section 1, and the guidance provided in paragraph 6.8 on travelling outside of the HRA with firearms, UK ships ordinarily should not have any need to bring a security team's firearms, ammunition or other military or paramilitary equipment into UK territorial seas and ports, or to embark / disembark them in UK ports.
- 6.14** If a UK ship does have to embark or disembark such items at a UK port, and / or transit UK territorial seas with such items onboard, they must ensure they do so lawfully.
- 6.15** Officials from the UK Border Agency and / or the Police may request to inspect any such articles onboard the vessel.

UK Export and Trade controls

- 6.16** In addition to the requirements outlined previously, there are controls on the removal from the UK (export) of firearms, ammunition and other military and paramilitary equipment; and on the involvement of UK persons in moving, or arranging the movement, of such items between overseas countries (trade).
- 6.17** The Export Control Organisation (ECO), part of the Department for Business, Innovation and Skills, is responsible for these controls. In most

cases export of, or trade in, such items is prohibited unless authorised by a licence issued by the ECO.

6.18 Further information, including the complete list of items subject to control, the scope of the controls applying to the activities of UK persons overseas, and details of licences and how to apply, can be found on the ECO website: <https://www.gov.uk/government/organisations/export-control-organisation>

6.19 ECO can also be contacted via email: eco.help@bis.gsi.gov.uk

7. Liaison with MSCHOA and UKMTO

7.1 In accordance with BMP, companies should register their ships with MSCHOA before entering the HRA; and the ship should report to UKMTO on entering the voluntary reporting area (VRA) and on a daily basis thereafter while transiting the VRA¹⁶. Final reports are to be sent when the vessel arrives at a port within the VRA or when leaving the VRA.

7.2 When registering with / reporting to MSCHOA and UKMTO respectively, all vessels that have armed guards onboard must inform MSCHOA and UKMTO of the fact together with the nationality of the additional persons on board.

7.3 If while armed guards are deployed on deck, naval forces are identified in the vicinity, the Master should advise the naval forces via VHF Channel 16 that armed guards are deployed onboard as a defensive measure.

7.4 This information allows the military forces carrying out counter-piracy operations in the area to have a clear understanding of their operating environment; helps ensure that armed guards are not mistaken for pirates or vice versa; and, if an armed vessel were taken, assists the military forces in understanding the situation onboard the vessel before attempting a rescue operation.

¹⁶ Note the UKMTO Voluntary Reporting Area (VRA) is larger than the HRA and is bounded by Suez and the Arabian Gulf to the North, 10°S and 78°E

8. Defending against pirate attack

NOTE - Version 1.1

This section was updated in version 1.1.

First follow BMP

- 8.1** Where a potential pirate threat is identified, the ship's Master must first follow the advice included in BMP and take appropriate and reasonable steps to reduce the potential for a situation where it may be necessary to use force, for example by maintaining maximum speed to get away from the pirates. The ship's Master must also alert UKMTO immediately by phone.
- 8.2** If, with BMP ship protection measures in place, the threat persists, the use of reasonable force may be considered where this would be a proportionate response to protect the safety of those on board the ship.

Rules for the Use of Force

- 8.3** The security team's function is to prevent illegal boarding of the vessel in order to protect the lives of those onboard, using the minimum force necessary to do so.
- 8.4** The PMSC must have in place, and agree with the shipping company upon, rules for the use of force that the armed security personnel will operate within. These rules must be based upon the applicable laws governing the use of force. All members of the armed security team must fully understand the rules for the use of force and comply with them.
- 8.5** These rules should provide for a graduated response, each stage of which is considered to be a reasonable, proportionate and necessary response to the threat; and which at no point will needlessly escalate a situation. Any measures to display capability to use force (e.g. making

firearms visible, verbal warnings, warning shots etc) should be implemented in such a way so as not to be taken as acts of aggression.

- 8.6** Having and complying with rules for the use of force may serve to reduce the risk of armed guards acting unlawfully. However, in the event that criminal charges (e.g. in respect of offences related to unlawful killing or assault) are brought to court, proving that one acted within the agreed rules for the use of force would not in itself serve as a defence. It would be for the enforcement agencies and then the court to decide whether the force used in the particular case was lawful.

Law on the use of force in the UK

- 8.7** The criminal law of England and Wales and of Northern Ireland applies onboard UK registered ships on the high seas. There may also be circumstances where Scots criminal law applies. Any force used by armed guards must comply with the relevant domestic law. Whilst any relevant charges are more likely to be brought under the law in England and Wales, shipowners and PMSCs should be aware that aspects of criminal law vary as between the three UK jurisdictions of England/Wales, Northern Ireland, and Scotland. The rest of this section 8 describes the legal position in England and Wales¹⁷ (unless otherwise stated)
- 8.8** In addition to the applicable law of the UK, other countries may also have a right to assert jurisdiction over a case and apply their own national laws governing the use of force. This may depend upon the particular circumstances of a case (for example where the offence took place, the nationality of the victim and / or the nationality of the alleged perpetrator). The UK Government cannot offer guidance on other countries' laws on the use of force.
- 8.9** Under the law in England and Wales, a person may use force which is reasonable in the circumstances as they genuinely believed them to be¹⁸ for the purposes of, for example:

¹⁷ The law on the use of reasonable force in self defence, etc. is broadly similar in Northern Ireland and Scotland to the position in England and Wales, but there are some differences – see footnotes below.

¹⁸ In England & Wales (and Northern Ireland) the decision about whether a person used reasonable force will be assessed in the context of the circumstances as the accused genuinely believed them to be (even if he or she was mistaken as to the true circumstances). Under Scots law, a person will only be able to claim self defence (which includes defence of another) if that person believed that he/she (or a third party) was in imminent danger and had reasonable grounds for that belief.

- a. self-defence;
- b. defence of another;
- c. defence of property¹⁹;
- d. prevention of crime²⁰.

- 8.10** The law does not preclude the use of lethal force – including through the use of legally held firearms - when acting in self defence²¹ or protecting the lives of other people, but a person can only use force that is proportionate and reasonable in the circumstances as they genuinely believed them to be. Care should be taken to minimise injury and to respect and preserve human life.
- 8.11** It is illegal to use force for retaliation or revenge. If the threat ceases, the defences of self defence, defence of another, prevention of crime and defence of property no longer apply.
- 8.12** If a person believes a threat is imminent, it is not necessary for them to wait for the aggressor to strike the first blow before using reasonable and proportionate force to defend themselves and / or others.
- 8.13** Reasonable and proportionate force may be used in the prevention of crime, which includes the prevention of acts of piracy²². “Prevention of crime” is to be taken to mean the prevention of a particular crime that is in progress. It does not include the general proactive disruption of crime (i.e. vigilantism). If armed guards sighted a pirate skiff (i.e. a skiff obviously equipped to undertake acts of piracy), but there was nothing to indicate that the skiff was actively undertaking an act of piracy, it would be illegal for armed guards to use force against them.
- 8.14** It is for the enforcement agencies and then the court to determine whether the degree of force used by a person was reasonable by reference to the relevant circumstances.
- 8.15** Further legal guidance on self-defence and the prevention of crime in the law of England and Wales is available online at:
http://www.cps.gov.uk/legal/s_to_u/self_defence/

¹⁹ Under Scots law, defence of property will not justify assault by firearms. It may justify infliction of minor violence.

²⁰ Under Scots law, a private person will not be justified in using force for the purpose of preventing crime (except when using reasonable force to carry out a private person's limited powers of arrest).

²¹ Under Scots law, use of lethal force will only be justified in defence of life (one's own or that of another) or by a victim resisting rape.

²² As noted above, this does not apply to Scots law.

9. Post-incident

Piracy follow-up report

- 9.1** Following any pirate attack, the ship's master and the security team leader should complete a detailed written report of the incident, and submit it to UKMTO and MSCHOA (and the International Maritime Bureau) in accordance with BMP. UKMTO requires this report to be submitted as soon as possible after the incident but certainly within 6 hours.
- 9.2** When sending the report to UKMTO and MSCHOA, it should also be copied to DfT. This will assist DfT to maintain a complete understanding of the threat that UK flagged ships are under, and the effectiveness of different self-protection measures (including armed guards) in preventing acts of piracy.

Firearms incident report

- 9.3** The master and security team leader should complete a formal written record (firearms incident report) of every incident where firearms are discharged, whether accidentally or deliberately²³. Where a crime is committed, this report may serve as evidence, and must therefore be accurate and complete (see below).
- 9.4** The firearms incident report should record, as a minimum:
- Time and location of the incident;
 - Details of events leading up to the incident;
 - Details of the incident;
 - The identity and details of personnel involved in the incident, and witnesses;
 - Written statements from those involved in the incident and witnesses;

²³ Where firearms are discharged deliberately and in a controlled manner for the purposes of test firing, a full report is not necessary.

- Photographs
- Video surveillance (for example, from CCTV and / or body mounted cameras);
- Details of injuries and/or material damage sustained during the incident; and
- Lessons learned from the incident and, where applicable, recommended procedures to prevent a recurrence of the incident.

9.5 All firearms incident reports must be sent to DfT. DfT will forward reports onto the Home Office and the UK Police.

9.6 Where firearms are discharged during the course of repelling a piracy attack, the firearms incident report should be sent to DfT at the same time as sending the piracy follow-up report.

9.7 Where a serious crime has occurred onboard a UK ship, MRCC Falmouth must be notified immediately in line with current practice.

Post-incident investigation

9.8 Post-incident evidence gathering should be in accordance with the guidance contained in the Crime Manual for Ships Security Officers produced by the Association of Chief Police Officers (ACPO). The ship's Master and the security team leader should provide any investigation with all necessary assistance.

9.9 The UK Police will advise the ship as to the most appropriate post incident practice and may have call to attend the ship with senior prosecutors from the Crown Prosecution Service. Advice can be sought post incident which may assist with any future investigation. However at all times post incident, the "golden hour principle" should be applied. Additional information is provided at Annex 5.

10. Post-deployment report

10.1 Following a voyage, the shipping company should expect the security team to provide a full post-deployment report. This report should include full details of any deployment of armed guards, operational matters, any training and/or ship hardening conducted, and advice as to any further enhancements to security that may be considered.

Annex 1: Counter-Piracy Plan

NOTE - Version 1.2

This section has been updated.

Following the decision to use armed guards, the shipping company must produce a full counter-piracy plan and inform DfT of the decision to use armed guards. The counter-piracy plan should include the following information:

- A signed statement that this guidance has been followed
- Company information
- Vessel name and IMO number
- Ship protection measures being employed (including BMP)²⁴
- Procedures for registering with MSCHOA and reporting to UKMTO, including a statement of intent to inform them that armed guards are onboard.
- A copy of the full risk assessment undertaken prior to the decision to use armed guards being made.
- Procedures and arrangements for handling and storing of firearms while in / not in the HRA
- Procedures for maintaining a log of all firearms and ammunition
- Procedures for implementing, and agreeing Rules for the Use of Force
- Procedures for recording and reporting piracy incidents to MSCHOA, UKMTO, and DfT
- Procedures for recording and reporting incidents where firearms are discharged

²⁴ The Department for Transport's *Guidance to UK Flagged Shipping on Measures to Counter Piracy, Armed Robbery and other Acts of Violence against Merchant Shipping*, includes further information on the ship protection measures that should be included in the piracy plan

- Procedures for assisting the relevant authorities in their investigations, should a piracy incident occur and / or should someone be seriously injured or killed.

The shipping company should provide DfT with a copy of the current counter-piracy plan together with a completed copy of the checklist at the end of this annex before deploying armed guards. This should be provided to DfT well in advance of a transit in order that any necessary amendments can be made.

Once the plan has been submitted to and acknowledged by the DfT it will not have an expiry date. This will be reviewed in accordance with the general policy in this area.

Each time a shipping company intends to make a transit carrying armed guards, they are required to submit to DfT by email prior to the transit being made, the following details:

- The route of the transit;
- The PMSC being contracted;
- Ports where the vessel is likely to call with firearms / armed guards onboard; and
- Arrangements for embarking / disembarking firearms, ammunition, other security related equipment, and security personnel (details of ports, port requirements etc) taking account of relevant DfT Guidance.

If a vessel makes the same transit on a regular basis the shipping company is permitted to inform the DfT of the above details and the regularity of the transit and will not need to re-submit the information for each occasion the vessel makes that specific transit thereafter. However, if any of the above details change (for example a different PMSC is instructed), the DfT should be informed.

If a shipping company submits a counter-piracy plan or transit information where the PMSC engaged does not have a s.5 authority issued by the Home Office, the DfT may take such action as is considered necessary, including informing the shipping company that the PMSC does not have the relevant authority. This information may also be shared with other Government departments.

Generic Counter-Piracy Plans

Companies who own/operate more than one vessel are permitted to submit a generic counter-piracy plan which is applicable to several (or all) vessels owned/operated by that company, as long as the information required by the plan is applicable to each vessel and the plan is not drafted in such a general way as to render it ineffective. The generic plan will be retained on file by the DfT and only the following additional documents will be required for each new vessel:

- A signed statement the counter-piracy plan previously submitted is applicable to the vessel and that this Guidance has been followed;
- A copy of the full risk assessment undertaken prior to the decision to use armed guards being made;

The shipping company is then required to submit by email the following details ahead of each transit:

- The route of the transit;
- The PMSC engaged;
- Ports where the vessel is likely to call with firearms / armed guards onboard; and
- Arrangements for embarking / disembarking firearms, ammunition, other security related equipment, and security personnel (details of ports, port requirements etc) taking account of relevant DfT Guidance.

	The submitted plan must include the following:	Yes	No	Comments
1	A signed statement that this guidance has been followed			
2	Shipping Company information			
3	Vessel name and IMO number			
4	Ship protection measures being employed (including BMP) ²⁵			
5	Procedures for registering with MSCHOA and reporting to UKMT0, including a statement of intent to inform them that armed guards are onboard			
6	A copy of the full risk assessment			
7	Arrangements for embarking / disembarking firearms, ammunition, other security related equipment, and security personnel (details of ports, port requirements etc), taking account of relevant DfT Guidance.			
8	Procedures and arrangements for handling and storing of firearms while in / not in the HRA			
9	Ports where the vessel is likely to call with firearms / armed guards onboard			
10	Procedures for maintaining a log of all firearms and ammunition			
11	Procedures for implementing, and agreeing Rules for the use of Force			
12	Procedures for recording and reporting piracy incidents to MSCHOA, UKMT0, and DfT.			
13	Procedures for recording and reporting incidents where firearms are discharged			
14	Procedures for assisting the relevant authorities in their investigations, should a piracy incident occur and / or should someone be seriously injured or killed.			

Vessel name and IMO number:

Completed by:

Company:

Date:

²⁵ The Department for Transport's Guidance to UK Flagged Shipping on Measures to Counter Piracy, Armed Robbery and other Acts of Violence against Merchant Shipping, includes further information on the ship protection measures that should be included in the piracy plan

Annex 2: Overview of Home Office Process

NOTE - Version 1.2

This section has been added.

Private Maritime Security Companies (PMSCs) wishing to employ armed guards on board UK registered ships in the exceptional circumstances outlined in this Guidance must be authorised to possess a range of firearms, including those requiring an authority from the Home Office under section 5 of the Firearms Act 1968, and be able to deploy them as necessary.

PMSCs should apply to the Home Office for s.5 authorisation to enable their armed guards to possess firearms on UK registered ships.

It is an offence for a person to have in his possession, purchase or acquire, or manufacture, sell or transfer a weapon prohibited under section 5 of the Firearms Act 1968 without the authority of the Secretary of State. It is also an offence to fail to comply with a condition of the authority.

It is ultimately the shipping company's responsibility to ensure that any PMSC they engage complies with this requirement.

Summary of s.5 Authorisation Process

- Shipping company selects the PMSC and draws up a draft contract.
- Shipping company submits its counter-piracy plan (CPP) to the Department for Transport, including a signed statement that the Guidance has been followed.
- The Department for Transport will advise the Home Office when a satisfactory CPP has been received from the shipping company and acknowledged. Note that the Home Office will not proceed with the section 5 application until they receive this notification.

45

- PMSC applies to Home Office for section 5 authority. Encloses:
 - provisional contract with shipping company;
 - details of number and type of firearms and why these are required;
 - details of armed guards: full name, date and place of birth, residential addresses for the past five years, copy of passport, an enhanced DBS certificate (if using the DBS procedure) and declaration of consent to police checks (or any relevant additional police checks where DBS procedure is being used);
 - if the PMSC has obtained alternative supporting information on the guards, this information can also be included.
- PMSC can apply to local police to register as a firearms dealer (RFD) should they wish to do so.

Detailed Home Office Guidance on the s.5 process is available here: <https://www.gov.uk/government/publications/applicant-guidance-on-possessing-firearms-to-protect-uk-registered-ships>

46

Annex 3: Overview of ECO (BIS) Process

NOTE - Version 1.2

This section has been added.

Trade and Export Licences

As set out in section 6, the UK, like many other countries, controls the movement of strategic goods between the UK and other countries. This includes arms, ammunition and related equipment which is likely to be used by PMSCs operating in the field of counter-piracy. The control of these goods is exercised through trade and export licences.

Export Licences

An export licence is required where controlled goods are being exported from the UK. If controlled goods are purchased from a UK supplier the ECO will also be engaged however it is usually the supplier who will apply for an export licence in these circumstances.

There are 3 main categories of export licence - Open General Export Licences (OGELs), Open Individual Export Licences (OIELs) and Standard Individual Export Licences (SIELs). Companies considering exporting controlled goods from the UK should consult the ECO website for detailed guidance on these licences here: <https://www.gov.uk/export-control-licensing-process-and-how-to-appeal#step-3---what-type-of-export-control-organisation-licence-do-you-need>

Trade Control Licences

Trade Control Licences authorise the trading of either military, paramilitary and other specialist goods between one overseas country or territory and another - commonly referred to as trafficking and brokering. There are three types of Trade Control Licence: Open General Trade Control Licence (OGTCL),

47

Standard Individual Trade Control Licence (SITCL) and Open Individual Trade Control Licence (OITCL). It is up to each company to decide which type of licence they are eligible for and best meets their needs. However, as a guide, the OGTCLs cover approximately 90% of licensing situations. Detailed guidance on each type of licence is available here: <https://www.gov.uk/trade-control-licences-for-brokering>

Open General Trade Control Licence (Maritime anti-piracy)

This type of OGTCL was issued in light of the efforts to combat piracy and security threats as highlighted by the [London Conference on Somalia](#) held on 23 February 2012 and is the most popular type of trade control licence used by PMSCs.

The licence permits those who have registered to use it, to do any act, the effect of which is to supply, deliver or transfer any of the controlled goods listed in Schedule 1 of the Licence between any two overseas territories that are not listed in Schedule 2 of the Licence. A copy of the Licence is available to download here: <https://www.gov.uk/government/publications/open-general-trade-control-licence-maritime-anti-piracy>

Use of the licence is subject to detailed terms and conditions set out on the ECO website at: <https://www.gov.uk/open-general-trade-control-licences>. Specifically, companies must:

- be a UK private security company carrying out its business activities in the UK or a private security company run by UK persons, which is also a signatory to the International Code of Conduct for Private Security Service Providers (ICoC);
- have submitted copies of their standard operating procedures, rules of engagement and policy on storing firearms to the ECO;
- satisfy certain documentary requirements before transferring goods under the licence; and
- maintain records to confirm that they have used the licence correctly.

Under the terms of the licence, a maximum of 4 firearms (of which a maximum of two may be rifles) may be transferred per private maritime security team member in any single transfer. Firearms must be stored in approved armouries which are listed on the OGTCL. A maximum of 48 weapons can be stored in an approved armoury at any one time.

The OGTCL (Maritime anti-piracy) does not have an expiry date and will remain valid unless and until a change in Government policy occurs (subject to the ECO's ability to revoke or suspend licences).

48

For SIELs and SITCLs the Government target is 70% of all applications completed within 20 working days.

For OIELs and OITCLs the Government target is 60% of all applications completed within 60 working days.

For OGTCLs there is no official target but companies should allow ten days.

All of the above licences are subjected to compliance and enforcement controls exercised by the ECO. A breach of trade or export controls is a criminal offence punishable with fines and/or imprisonment.

Annex 4: Contact details

NOTE - Version 1.2

This section has been updated.

Department for Transport

- Tel: +44 (0)300 330 3000
- Fax: +44 (0)20 7944 2175
- Email: maritimesecurity@dft.gsi.gov.uk

Export Control Organisation

- Email: eco.help@bis.gsi.gov.uk
- Web: <https://www.gov.uk/government/organisations/export-control-organisation>

Home Office

- Email: Firearms@homeoffice.gsi.gov.uk

Maritime and Coastguard Agency

- Tel: +44 (0)23 8032 9197;
- Fax: +44 (0)23 8032 9447;
- Email: ukshipregister@mcga.gov.uk

MSCHOA

- Tel: +44 (0)1923 958545
- Fax: +44 (0)1923 958520
- Email: postmaster@mschoa.org
- Web: www.mschoa.org

UKMTO

- Tel: +971 50 552 3215
- Email: ukmto@eim.ae

IMB

- 24 Hrs ANTI PIRACY HELPLINE: + 60 3 2031 0014 (Manned 24 Hrs everyday)
- Fax: + 60 3 2078 5769
- Piracy E-mail: piracy@icc-ccs.org
- General E-mail : imbkl@icc-ccs.org

Annex 5: Crime scene investigation

The initial actions taken immediately following the report of a crime are crucial, and this is known as 'The Golden Hour Principle'. Effective, early action can result in securing significant material that would otherwise be lost to the investigation.

By failing to respond swiftly, forensic opportunities could otherwise be lost. The testimony of witnesses can also be obtained while the offence is still fresh in their mind, CCTV images and other data can be collected before it is deleted, and action can be taken to secure scenes before they become contaminated. Effective early action can often lead to the recovery of material which enables the investigation to make rapid progress. Important early actions may include:

- Crime scene assessment
- Preservation of crime scene(s)
- Victim / witness enquiries, interviews, and statements
- Photograph scene(s)
- Forensic recovery

To assist Crime Scene Investigators it is critical that issues associated with suspected or actual crimes are managed in a structured and uniformed approach. It is essential that all security staff are aware of their responsibilities in relation to crime scene preservation.

In order to make a correct assessment of the scene, security officers must:

- Assess the scene
- Protect the Scene
- Communicate any actions/observations

At such scenes it is not unusual for a number of persons to attend and become involved in the process, particularly if the matter is a serious crime or large incident. Crime Scenes need to be controlled from the time security first attends the scene, prior to the arrival of the Staff Captain or Security Officer who will take over the charge of the crime scene and direct staff as necessary.

Post incident the Team Leader or ship security officer must ensure the following:

- The boundaries of the scene/incident are identified
- Identify who actually needs to remain at the scene
- A cordon is placed in order to prevent additional access by other staff/witnesses and prevent contamination and destruction of the scene.
- Contain the scene; try to leave only one area of entry.
- A scene log is commenced to document who is already in attendance at the scene, prevent unnecessary access to the scene, and document all personnel entering / leaving the scene.
- Identify areas required for immediate preservation, is a tent required, do you need to cover blood etc.
- Under no circumstances should suspects or alleged offenders be allowed back into or near the crime scene.

Annexe 6 : Formulaire d'autorisation d'exercer

CONSEIL
NATIONAL DES
ACTIVITÉS
PRIVÉES DE
SÉCURITÉ

DEMANDE D'AUTORISATION D'EXERCER POUR UNE ENTREPRISE DE PROTECTION DES NAVIRES EN MER

En application des articles L.612-9 et L.622-9 du code de la sécurité intérieure, un établissement dont l'activité principale correspond à une activité de sécurité privée doit être titulaire d'une autorisation d'exercer. Par ailleurs, les articles L.612-6 et L.622-6 de ce même code prévoient que nul ne peut exercer en qualité de dirigeant ou associé d'une entreprise de sécurité privée s'il n'est titulaire d'un agrément.

La demande d'autorisation d'exercer est effectuée par le dirigeant de l'entreprise de protection privée des navires en mer à agréer.

Seules peuvent être titulaire d'une autorisation d'exercer les entreprises immatriculées au registre du commerce et des sociétés en France, les sociétés établies dans un Etat membre de l'Union Européenne ou dans un Etat partie à l'Espace Economique Européen.

En vertu de l'article L.616-1 l'entreprise de protection privée des navires en mer ne bénéficiant pas à ce jour de la certification ISO 28000 peut obtenir une autorisation provisoire d'exercer pour une durée de 6 mois.

IMPORTANT : En application de l'article L.612-2 du code de la sécurité intérieure, l'activité de protection privée des navires en mer est incompatible avec toute autre activité, à l'exception du conseil et de la formation en matière de sécurité maritime.

► Je précise mon identité et mon adresse

(à remplir par le dirigeant ou le représentant légal de la personne morale dirigeante)

☐ Madame ☐ Monsieur

Nom : _____ Nom d'usage : _____

Prénom(s) : _____

Date de naissance : ____/____/____

Lieu de naissance : Ville : _____ Département : _____ Pays : _____

Adresse : _____
(N° de la voie) (Extension : bis, ter.) (Type de voie : avenue, etc.) (Nom de la voie)

Code postal : _____ Commune : _____

Téléphone : ____/____/____/____

Courriel¹ : _____ @ _____ . _____

☐ J'autorise le CNAPS à utiliser mon courriel afin de me contacter dans le cadre de l'instruction de ma demande.

Pour faciliter la distribution du courrier, si vous êtes hébergé(e) chez un tiers, merci de compléter la mention suivante :

Chez M. / Mme _____

Je renseigne mon NUB :

☐ Je suis déjà titulaire d'un agrément dirigeant délivré par le CNAPS et je précise mon NUB² :
____/____/____/____/____/____

☐ Je ne suis pas titulaire d'un agrément dirigeant et je joins à la demande d'autorisation d'exercer de mon entreprise un dossier de demande d'agrément dirigeant à l'aide du formulaire téléchargeable depuis le site internet du CNAPS.

► J'identifie mon entreprise

Dénomination sociale de l'entreprise : _____

N° d'immatriculation SIRET : ____/____/____/____/____/____/____/____ (14 caractères)

Forme juridique : _____

☐ Etablissement principal ☐ Etablissement secondaire

Adresse : _____
(N° de la voie) (Extension : bis, ter.) (Type de voie : avenue, etc.) (Nom de la voie)

Code postal : _____ Commune : _____

Téléphone : ____/____/____/____

Courriel : _____ @ _____ . _____

► Je sollicite également l'agrément d'associé(s) (Cochez la mention utile)

☐ Je souhaite associer à la demande d'autorisation d'exercer de mon entreprise³ demande(s) d'agrément d'associé(s) et je complète pour chacun d'eux l'annexe 1 du présent formulaire.

☐ Je ne sollicite pas d'agrément(s) d'associé(s) et je ne complète pas l'annexe 1 du présent formulaire.

² Ce numéro correspond aux 7 derniers chiffres figurant sur vos précédents titres délivrés par le CNAPS : AGD-010-2010-03-12-20100309715

³ Précisez en lettre capitale le nombre d'associés pour lesquels vous sollicitez un agrément. Si l'un des associés est une personne morale, l'agrément associé sera délivré à son représentant légal.

► Je vérifie la liste des pièces à joindre à mon dossier

Pour l'entreprise de protection des navires

- ☐ Un extrait original du registre du commerce et des sociétés ou son équivalent dans le pays où la société a son siège, datant de moins de trois mois.
- ☐ Une copie des statuts à jour (à défaut, le procès-verbal portant nomination des mandataires sociaux).
- ☐ Un justificatif de domiciliation (contrat de location ou titre de propriété).
- ☐ Une attestation d'assurance professionnelle en cours de validité.
- ☐ La certification ISO 28000, ou le contrat d'engagement en vue de cette certification accompagnée de la description des normes et référentiel que l'entreprise s'engage à mettre en œuvre (permettant uniquement d'obtenir une autorisation provisoire).
- ☐ Pour la demande d'autorisation d'exercice, la certification ISO 28000 délivrée par un organisme certificateur accrédité.
- ☐ Pour la demande d'autorisation provisoire, le contrat d'engagement en vue de la certification ISO 28000 conclu avec un organisme certificateur accrédité, accompagné de la description des normes et du référentiel que l'entreprise s'engage à mettre en œuvre.
- ☐ La déclaration relative aux participations financières figurant à l'annexe 2 du présent formulaire.

Pour le(s) dirigeant(s) ou gérant

- ☐ Pour les ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, la copie d'une pièce d'identité en cours de validité.
- ☐ Pour les ressortissants d'un autre Etat que ceux identifiés ci-dessus, la copie d'un titre de séjour en cours de validité.
- ☐ Pour les ressortissants étrangers, le document équivalent à une copie du bulletin numéro 3 du casier judiciaire, délivré depuis moins de trois mois par une autorité judiciaire ou administrative compétente de leur pays d'origine ou de provenance et accompagné, le cas échéant, de sa traduction certifiée en langue française.

Attention : Lorsque le dirigeant est une personne morale, l'agrément est délivré à son représentant légal.

Pour les associés

- ☐ Une demande d'agrément pour chaque associé, présentée à l'aide de l'annexe 1 du présent formulaire.
- ☐ Une copie recto verso du justificatif d'identité pour chaque associé.
- ☐ Pour les ressortissants étrangers, le document équivalent à une copie du bulletin numéro 3 du casier judiciaire, délivré depuis moins de trois mois par une autorité judiciaire ou administrative compétente de leur pays d'origine ou de provenance et accompagné, le cas échéant, de sa traduction certifiée en langue française.

Attention : Lorsque l'associé est une personne morale, l'agrément est délivré à son représentant légal.

► Je remplis ma déclaration sur l'honneur et je signe ma demande

Je soussigné(e) Mme/M _____ déclare sur l'honneur respecter strictement l'incompatibilité suivante prescrite par le code de la sécurité intérieure.

- L'exercice de l'activité qui consiste à protéger, contre les menaces extérieures, des navires battant pavillon français, en application de l'article L. 5441-1 du code des transports est exclusif de toute autre activité, à l'exception du conseil et de la formation en matière de sûreté maritime ;

Je reconnais avoir été informé(e) que quiconque se rend coupable de fraude ou de fausse déclaration est passible de pénalités financières, d'amende et ou d'emprisonnement (articles 313-1, 441-1 et 441-6 du Code pénal).

- ☐ Je certifie avoir pris connaissance des informations relatives au traitement des données à caractère personnel présentes à la fin du présent formulaire.
- ☐ Je m'engage à fournir au CNAPS un dossier complet.

Fait à : _____

Le ____ / ____ / 20 ____

(Signature obligatoire du demandeur)

► J'envoie ma demande

Vous devez envoyer votre demande à la commission locale d'agrément et de contrôle (CLAC) Ile-de-France à l'adresse suivante :

**CNAPS – Délégation territoriale Ile-de-France
CS 70002
93326 AUBERVILLIERS cedex**

Les informations recueillies font l'objet d'un traitement informatique destiné à gérer et à répondre à votre demande de titre et à permettre la consultation de ce titre sur les Téléservices du CNAPS dans les conditions prévues par la délibération n° 2014-11-20-003-D du Collège du CNAPS. Le responsable de traitement est le CNAPS. Les destinataires des données sont les services instructeurs et le service des affaires juridiques du CNAPS en cas de recours administratif préalable. Dans le cadre des Téléservices du CNAPS, les destinataires sont les personnes listées à l'article 3 de la délibération précitée. Conformément aux articles 39 et 40 de la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent, que vous pouvez exercer en vous adressant au service des affaires juridiques du CNAPS - CS 80023 - 75009 PARIS.

Dans le cadre de l'enquête administrative prévue aux articles L. 612-20 et L. 622-19 du code de la sécurité intérieure, votre demande donnera lieu à consultation des traitements de données à caractère personnel gérés par les services de police et de gendarmerie nationales.

6

Le CNAPS vous informe

Information relative au traitement des données à caractère personnel figurant dans les formulaires et leurs pièces jointes, présentés au CNAPS en vue de l'obtention de la délivrance ou du renouvellement d'un titre autorisant l'exercice d'une activité privée de sécurité.

En application des dispositions du dernier alinéa de l'article 32 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée – aux termes duquel, « I. – La personne auprès de laquelle sont recueillies des données à caractère personnel la concernant est informée [...] : / 1° De l'identité du responsable du traitement et, le cas échéant, de celle de son représentant ; / 2° De la finalité poursuivie par le traitement auquel les données sont destinées ; / 3° Du caractère obligatoire ou facultatif des réponses ; [...] / 6° Des droits qu'elle tient des dispositions de la section 2 du présent chapitre dont celui de définir des directives relatives au sort de ses données à caractère personnel après sa mort ; (...) » –, l'information ci-dessous est portée à la connaissance des usagers des formulaires physiques et électroniques diffusés par le Conseil national des activités privées de sécurité au moyen de son site Internet et de son téléservice, afin de mettre le public à même de présenter aux commissions d'agrément et de contrôle mentionnées à l'article L. 633-1 du code de la sécurité intérieure, des demandes de délivrance et de renouvellement des autorisations, agréments et carte professionnelle permettant l'exercice d'une activité privée de sécurité ou l'accès à une formation à une activité privée de sécurité.

Les données à caractère personnel collectées au moyen de ces formulaires sont destinées à figurer dans les traitements de données à caractère personnel mis en œuvre par le **Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS)**, en sa qualité de **responsable des traitements**, situé à **Paris (75009)**.

Les activités de traitement de données à caractère personnel effectuées sous la responsabilité du CNAPS relèvent de la compétence du délégué ministériel, pour le ministère de l'intérieur, à la protection des données, nommé en application de l'article 37 du règlement (UE) n° 2016/679 du 27 avril 2016 (RGPD). **Le délégué à la protection des données du CNAPS peut être contacté à l'adresse postale CS 80023, 75009 Paris, ou à l'adresse électronique cnaps-protection-donnees@interieur.gouv.fr.**

Les usagers du CNAPS, justifiant de leur identité, peuvent exercer leurs droits d'accès, rectification, complétude, mise à jour, verrouillage et effacement des données à caractère personnel les concernant, en application des articles 39 et 40 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée, en adressant un courrier au CNAPS, CS 80023, 75009 Paris ou en écrivant à l'adresse électronique cnaps-protection-donnees@interieur.gouv.fr.

L'article L. 632-1 du code de la sécurité intérieure prévoit que le CNAPS est chargé, d'une part, de délivrer, suspendre et retirer les différents titres (autorisations, agréments et carte professionnelle) autorisant l'exercice d'une activité privée de sécurité ou l'accès à la formation à une activité privée de sécurité. D'autre part, le CNAPS assure la discipline et le conseil des professionnels exerçant une activité privée de sécurité ou de formation à une telle activité. Pour l'exercice de ses missions, le CNAPS met en œuvre deux traitements auxquels sont destinées les données à caractère personnel figurant dans les formulaires de demande de titre ainsi que dans les pièces jointes à ces formulaires par les usagers.

En premier lieu, le traitement **Téléservices CNAPS**, accessible depuis le réseau Internet à l'adresse <https://teleservices-cnaps.interieur.gouv.fr/teleservices/ihm/#/home> a pour finalités :

1° de permettre la vérification, par les usagers, de la validité des titres autorisant l'exercice d'une activité privée de sécurité ;

2° de permettre aux personnes ayant sollicité la délivrance ou le renouvellement d'un titre, de suivre l'état d'avancement de l'instruction de leurs demandes ;

3° de permettre l'exercice du droit pour toute personne de saisir, par voie dématérialisée, les commissions locales d'agrément du CNAPS d'une demande de délivrance ou de renouvellement d'un titre.

En second lieu, le traitement **DRACAR** (délivrance réglementaire des autorisations et cartes professionnelles), système d'information opérationnel interconnecté au traitement Téléservices CNAPS, a pour finalité de permettre la gestion et

le suivi, par les services instructeurs du CNAPS, des dossiers de procédure concernant les titres permettant l'exercice d'une activité privée de sécurité ou l'accès à une formation à une telle activité. Les données collectées dans le cadre du fonctionnement du traitement DRACAR sont en outre susceptibles d'être traitées à des fins de vérification effectuées au cours d'une procédure de contrôle de la régularité des conditions dans lesquelles le bénéficiaire d'un titre exerce son activité.

Les données à caractère personnel collectées au moyen des formulaires de demande de titre, ainsi que celles figurant dans les pièces jointes à ces formulaires par les demandeurs de titre, sont traitées par les services du CNAPS afin de permettre aux commissions locales d'agrément et de contrôle de vérifier que les conditions légales et réglementaires subordonnant la délivrance du titre concerné sont effectivement remplies.

Dans ce cadre, l'enquête administrative mentionnée aux articles L. 612-7, L. 612-20, L. 612-22, L. 612-23, L. 622-7, L. 622-9, L. 622-21, L. 622-22 et L. 625-2 du code de la sécurité intérieure donne lieu, le cas échéant, à la consultation des traitements de données à caractère personnel prévus aux articles 230-6, 230-19 et 775 du code de procédure pénale, ainsi qu'à l'article R. 611-1 du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile. Les données à caractère personnel issue de l'enquête administrative sont destinées à figurer dans le traitement DRACAR. L'enquête administrative peut être, d'une part, renouvelée pour l'examen d'un recours administratif préalable obligatoire par la Commission nationale d'agrément et de contrôle et, d'autre part, actualisée pendant la durée de validité d'un titre afin de vérifier que son bénéficiaire continue de remplir les conditions en subordonnant la délivrance.

En application des dispositions de l'article R. 40-29 du code de procédure pénale, ainsi que pour la conduite des opérations de lutte contre la fraude documentaire menées par le CNAPS, des tiers autorisés pourront se voir communiquer des informations relatives aux demandeurs et bénéficiaires de titre – s'agissant de données d'état civil permettant l'identification et d'informations tenant à la nature et à l'objet de la demande de titre ou du titre concerné – dans le cadre de l'enquête administrative susmentionnée.

Conformément aux dispositions du 3° de l'article 6 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée, **les données à caractère personnel collectées sont limitées aux informations strictement nécessaires à l'exercice de ses missions par le CNAPS.**

En conséquence et, compte tenu des finalités des opérations de traitement décrites ci-dessus, **la présentation, par l'usager, d'un formulaire de demande de titre incomplet ne pourra donner lieu, en l'absence de régularisation, qu'à une décision défavorable. En particulier, l'absence de dépôt d'un justificatif d'identité valable sur le téléservice, fera obstacle à l'enregistrement électronique de la demande**, dès lors que cette circonstance rend impossible l'identification formelle de la personne qui en est à l'origine.

Le droit d'opposition pour motif légitime prévu par l'article 38 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée **n'est pas applicable** aux activités de traitement décrites ci-dessus, en application du II. de l'article 6 du décret n° 2016-685 du 27 mai 2016 et de la délibération du collège du CNAPS n° 2018-04-11-006D du 11 avril 2018, **dès lors que les données traitées sont collectées sur la demande de la personne concernée.**

Les usagers du CNAPS peuvent également adresser les directives générales ou particulières qu'ils définissent en application du II de l'article 40-1 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée, en écrivant au CNAPS, CS 80023, 75009 Paris ou à l'adresse électronique cnaps-protection-donnees@interieur.gouv.fr. Ils peuvent également communiquer, aux mêmes coordonnées, leur décision de modifier ou de révoquer ces directives.

La mise en œuvre des traitements Téléservices CNAPS et DRACAR ne donne lieu à aucun transfert de données à caractère personnel par le CNAPS à destination d'un Etat non membre de la Communauté européenne.

Les données à caractère personnel collectées pour les finalités décrites ci-dessus sont conservées pendant une durée de 5 ans suivant la date d'expiration du titre auquel elles se rapportent. En cas de demande rejetée ou abandonnée, les données à caractère personnel correspondantes sont conservées pour une durée de 2 ans.

Annexe 7 : Formulaire de carte professionnelle provisoire

CONSEIL
NATIONAL DES
ACTIVITÉS
PRIVÉES DE
SÉCURITÉ

DEMANDE DE CARTE PROFESSIONNELLE PROVISOIRE (1 AN) D'AGENT PRIVE DE PROTECTION DES NAVIRES EN MER

La détention d'une carte professionnelle provisoire est une condition préalable à l'obtention d'une carte professionnelle définitive.

Cette carte provisoire est valable un an, et est conditionnée au suivi d'une formation spécifique. Il n'existe pas de condition de nationalité pour effectuer cette demande.

Les agents ressortissants de l'Union Européenne ayant déjà suivi une formation délivrée dans un pays membre de l'Union européenne doivent également suivre une formation dans un centre agréé en France. Néanmoins ils ne seront pas tenus de suivre l'ensemble des modules.

Vous êtes informé(e) que dans le cadre de l'examen de votre demande, le CNAPS procèdera à une enquête administrative. Les personnes effectuant cette demande de carte doivent par ailleurs être aptes à la navigation maritime et au port d'arme, ces aptitudes devant être justifiées par des certificats médicaux.

► Je précise mon identité et mon adresse

NUB¹ : _ / _ / _ / _ / _ / _ / _ / _

☐ Madame ☐ Monsieur

Nom de naissance : _____ Nom d'usage : _____

Prénom(s) : _____

Date de naissance : _ / _ / _

Lieu de naissance : Ville : _____ Département : _____ Pays : _____

Adresse : _____
(N° de la voie) (Extension : bis, ter.) (Type de voie : avenue, etc.) (Nom de la voie)

Code postal : _____ Commune : _____

Téléphone : _ / _ / _ / _ / _ / _ / _ / _ / _ / _

Courriel² : _____ @ _____ . _____

☐ J'autorise le CNAPS à utiliser mon courriel afin de me contacter dans le cadre de l'instruction de ma demande.

Pour faciliter la distribution du courrier, si vous êtes hébergé(e) chez un tiers, merci de compléter la mention suivante :

Chez M. / Mme _____

► J'identifie les pièces justificatives à joindre à ma demande

☐ Un titre justifiant de votre identité en cours de validité (carte nationale d'identité, passeport ou titre de séjour uniquement).

☐ Si vous êtes un ressortissant étranger, un extrait de votre casier judiciaire étranger, original, datant de moins de trois mois et traduit en langue française par un traducteur assermenté.

☐ Le titre de formation délivré par un organisme agréé par la Direction des Affaires maritimes et se rapportant à l'activité exercée.

☐ La lettre d'intention d'embauche (annexe 1) délivrée par une entreprise titulaire de l'autorisation d'exercice mentionnée à l'article L612-9 du code de la sécurité intérieure, à remplir en page 3 de ce formulaire.

☐ Un certificat d'aptitude médicale délivré par un médecin agréé par le service de santé des gens de mer conformément à l'article L.5549-1 du Code des transports (liste disponible sur le site du ministère de la Transition écologique et solidaire).

☐ Un certificat médical de moins de trois mois attestant que l'état de santé physique et psychique de l'agent n'est pas incompatible avec le port d'arme (article R616-12 du Code de la sécurité intérieure).

¹ Ce numéro correspond aux 7 derniers chiffres figurant sur vos précédents titres délivrés par le CNAPS :

PRE-010-2010-03-12-20100309715

² Les correspondances du CNAPS seront adressées prioritairement à cette adresse électronique.

► J'envoie ma demande

Vous devez envoyer votre demande à la commission locale d'agrément et de contrôle (CLAC) Ile-de-France à l'adresse suivante :

CNAPS- Délégation territoriale Ile-de-France
CS 70002
93326 AUBERVILLIERS cedex

► Je signe ma demande

Je soussigné(e) certifie sur l'honneur que les renseignements portés sur cette déclaration sont complets, exacts et sincères. Quiconque se rend coupable de fraude ou de fausse déclaration est passible de pénalités financières, d'amende et ou d'emprisonnement (articles 313-1, 441-1 et 441-6 du Code pénal).

☐ Je certifie avoir pris connaissance des informations relatives au traitement des données à caractère personnel présentes à la fin du présent formulaire.

☐ Je m'engage à fournir au CNAPS un dossier complet.

Fait à : _____

Le ____ / ____ / 20 ____

(Signature obligatoire)

*Les informations recueillies font l'objet d'un traitement informatique destiné à gérer et à répondre à votre demande de titre et à permettre la consultation de ce titre sur les Téléservices du CNAPS dans les conditions prévues par la délibération n° 2014-11-20-003-D du Collège du CNAPS. Le responsable de traitement est le CNAPS. Les destinataires des données sont les services instructeurs et le service des affaires juridiques du CNAPS en cas de recours administratif préalable. Dans le cadre des Téléservices du CNAPS, les destinataires sont les personnes listées à l'article 3 de la délibération précitée. Conformément aux articles 39 et 40 de la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent, que vous pouvez exercer en vous adressant au service des affaires juridiques du CNAPS - CS 80023 - 75009 PARIS.
Dans le cadre de l'enquête administrative prévue aux articles L. 612-20 et L. 622-19 du code de la sécurité intérieure, votre demande donnera lieu à consultation des traitements de données à caractère personnel gérés par les services de police et de gendarmerie nationales.*

ANNEXE 1 : Lettre d'intention d'embauche

Cadre réservé à l'entreprise de protection des navires

Je soussigné(e),

Nom :

Nom d'usage :

Prénom(s) :

Dirigeant(e) ou gérant(e) de l'entreprise :

Raison sociale de l'entreprise :

N° d'autorisation d'exercer de l'entreprise :

(Pour les entreprises qui ne disposent pas d'une autorisation d'exercer, veuillez compléter et joindre l'attestation présente en annexe 2 du présent formulaire)

Adresse de l'établissement :

.....

Téléphone : Courriel :

Atteste être dans une démarche de recrutement avec M/Mme et :

☐ Appuie la demande d'entrée en formation du candidat en vue de l'obtention de l'**Autorisation Préalable** délivrée par le CNAPS en application de l'article R. 616-10 du CSI.

☐ Appuie la demande de **Carte Professionnelle Provisoire** d'agent de protection des navires délivrée par le CNAPS en application de l'article L.616-2 du CSI.

Fait le

à

(Signature obligatoire)

L'article 441-7 du Code Pénal punit d'un an d'emprisonnement et de 15000 euros d'amende le fait d'établir une attestation ou un certificat faisant état de faits matériellement inexacts, de falsifier une attestation ou un certificat originellement sincère ou de faire usage d'une attestation ou d'un certificat inexact ou falsifié.

ANNEXE 2 : Engagement de la société dans une démarche
d'autorisation auprès du CNAPS

Attestation sur l'honneur :

Je soussigné(e),

Nom :

Nom d'usage :

Prénom(s) :

Dirigeant (e) ou gérant (e) de l'entreprise

Raison sociale de l'entreprise :

Adresse de l'établissement principal :

Téléphone : Mail :

Atteste avoir déposé en date du/...../..... une demande pour l'obtention de l'autorisation d'exercer une activité de protection des navires auprès du CNAPS en application des articles L.616-1 et L.616-2 du code de la sécurité intérieure.

Fait le à

(Signature obligatoire)

L'article 441-7 du Code Pénal punit d'un an d'emprisonnement et de 15000 euros d'amende le fait d'établir une attestation ou un certificat faisant état de faits matériellement inexacts, de falsifier une attestation ou un certificat originairement sincère ou de faire usage d'une attestation ou d'un certificat inexact ou falsifié.

Le CNAPS vous informe

Information relative au traitement des données à caractère personnel figurant dans les formulaires et leurs pièces jointes, présentés au CNAPS en vue de l'obtention de la délivrance ou du renouvellement d'un titre autorisant l'exercice d'une activité privée de sécurité.

En application des dispositions du dernier alinéa de l'article 32 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée – aux termes duquel, « I. – La personne auprès de laquelle sont recueillies des données à caractère personnel la concernant est informée [...] : / 1° De l'identité du responsable du traitement et, le cas échéant, de celle de son représentant ; / 2° De la finalité poursuivie par le traitement auquel les données sont destinées ; / 3° Du caractère obligatoire ou facultatif des réponses ; [...] / 6° Des droits qu'elle tient des dispositions de la section 2 du présent chapitre dont celui de définir des directives relatives au sort de ses données à caractère personnel après sa mort ; (...) » –, l'information ci-dessous est portée à la connaissance des usagers des formulaires physiques et électroniques diffusés par le Conseil national des activités privées de sécurité au moyen de son site Internet et de son téléservice, afin de mettre le public à même de présenter aux commissions d'agrément et de contrôle mentionnées à l'article L. 633-1 du code de la sécurité intérieure, des demandes de délivrance et de renouvellement des autorisations, agréments et carte professionnelle permettant l'exercice d'une activité privée de sécurité ou l'accès à une formation à une activité privée de sécurité.

Les données à caractère personnel collectées au moyen de ces formulaires sont destinées à figurer dans les traitements de données à caractère personnel mis en œuvre par le **Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS)**, en sa qualité de **responsable des traitements**, situé à **Paris (75009)**.

Les activités de traitement de données à caractère personnel effectuées sous la responsabilité du CNAPS relèvent de la compétence du délégué ministériel, pour le ministère de l'intérieur, à la protection des données, nommé en application de l'article 37 du règlement (UE) n° 2016/679 du 27 avril 2016 (RGPD). **Le délégué à la protection des données du CNAPS peut être contacté à l'adresse postale CS 80023, 75009 Paris, ou à l'adresse électronique cnaps-protection-donnees@interieur.gouv.fr.**

Les usagers du CNAPS, justifiant de leur identité, peuvent exercer leurs droits d'accès, rectification, complétude, mise à jour, verrouillage et effacement des données à caractère personnel les concernant, en application des articles 39 et 40 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée, en adressant un courrier au CNAPS, CS 80023, 75009 Paris ou en écrivant à l'adresse électronique cnaps-protection-donnees@interieur.gouv.fr.

L'article L. 632-1 du code de la sécurité intérieure prévoit que le CNAPS est chargé, d'une part, de délivrer, suspendre et retirer les différents titres (autorisations, agréments et carte professionnelle) autorisant l'exercice d'une activité privée de sécurité ou l'accès à la formation à une activité privée de sécurité. D'autre part, le CNAPS assure la discipline et le conseil des professionnels exerçant une activité privée de sécurité ou de formation à une telle activité. Pour l'exercice de ses missions, le CNAPS met en œuvre deux traitements auxquels sont destinées les données à caractère personnel figurant dans les formulaires de demande de titre ainsi que dans les pièces jointes à ces formulaires par les usagers.

En premier lieu, le traitement **Téléservices CNAPS**, accessible depuis le réseau Internet à l'adresse <https://teleservices-cnaps.interieur.gouv.fr/teleservices/jhm/#/home> a pour finalités :

- 1° de permettre la vérification, par les usagers, de la validité des titres autorisant l'exercice d'une activité privée de sécurité ;
- 2° de permettre aux personnes ayant sollicité la délivrance ou le renouvellement d'un titre, de suivre l'état d'avancement de l'instruction de leurs demandes ;
- 3° de permettre l'exercice du droit pour toute personne de saisir, par voie dématérialisée, les commission locales d'agrément du CNAPS d'une demande de délivrance ou de renouvellement d'un titre.

En second lieu, le traitement **DRACAR** (délivrance réglementaire des autorisations et cartes professionnelles), système d'information opérationnel interconnecté au traitement Téléservices CNAPS, a pour finalité de permettre la gestion et le suivi, par les services instructeurs du CNAPS, des dossiers de procédure concernant les titres permettant l'exercice d'une activité privée de sécurité ou l'accès à une formation à une telle activité. Les données collectées dans le cadre du fonctionnement du traitement DRACAR sont en outre susceptibles d'être traitées à des fins de vérification effectuées

au cours d'une procédure de contrôle de la régularité des conditions dans lesquelles le bénéficiaire d'un titre exerce son activité.

Les données à caractère personnel collectées au moyen des formulaires de demande de titre, ainsi que celles figurant dans les pièces jointes à ces formulaires par les demandeurs de titre, sont traitées par les services du CNAPS afin de permettre aux commissions locales d'agrément et de contrôle de vérifier que les conditions légales et réglementaires subordonnant la délivrance du titre concerné sont effectivement remplies.

Dans ce cadre, l'enquête administrative mentionnée aux articles L. 612-7, L. 612-20, L. 612-22, L. 612-23, L. 622-7, L. 622-9, L. 622-21, L. 622-22 et L. 625-2 du code de la sécurité intérieure donne lieu, le cas échéant, à la consultation des traitements de données à caractère personnel prévus aux articles 230-6, 230-19 et 775 du code de procédure pénale, ainsi qu'à l'article R. 611-1 du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile. Les données à caractère personnel issue de l'enquête administrative sont destinées à figurer dans le traitement DRACAR. L'enquête administrative peut être, d'une part, renouvelée pour l'examen d'un recours administratif préalable obligatoire par la Commission nationale d'agrément et de contrôle et, d'autre part, actualisée pendant la durée de validité d'un titre afin de vérifier que son bénéficiaire continue de remplir les conditions en subordonnant la délivrance.

En application des dispositions de l'article R. 40-29 du code de procédure pénale, ainsi que pour la conduite des opérations de lutte contre la fraude documentaire menées par le CNAPS, des tiers autorisés pourront se voir communiquer des informations relatives aux demandeurs et bénéficiaires de titre – s'agissant de données d'état civil permettant l'identification et d'informations tenant à la nature et à l'objet de la demande de titre ou du titre concerné – dans le cadre de l'enquête administrative susmentionnée.

Conformément aux dispositions du 3° de l'article 6 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée, **les données à caractère personnel collectées sont limitées aux informations strictement nécessaires à l'exercice de ses missions par le CNAPS.**

En conséquence et, compte tenu des finalités des opérations de traitement décrites ci-dessus, **la présentation**, par l'utilisateur, **d'un formulaire de demande de titre incomplet ne pourra donner lieu**, en l'absence de régularisation, **qu'à une décision défavorable**. En particulier, **l'absence de dépôt d'un justificatif d'identité valable sur le téléservice, fera obstacle à l'enregistrement électronique de la demande**, dès lors que cette circonstance rend impossible l'identification formelle de la personne qui en est à l'origine.

Le droit d'opposition pour motif légitime prévu par l'article 38 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée **n'est pas applicable** aux activités de traitement décrites ci-dessus, en application du II. de l'article 6 du décret n° 2016-685 du 27 mai 2016 et de la délibération du collège du CNAPS n° 2018-04-11-006D du 11 avril 2018, **dès lors que les données traitées sont collectées sur la demande de la personne concernée.**

Les usagers du CNAPS peuvent également adresser les directives générales ou particulières qu'ils définissent en application du II de l'article 40-1 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée, en écrivant au CNAPS, CS 80023, 75009 Paris ou à l'adresse électronique cnaps-protection-donnees@interieur.gouv.fr. Ils peuvent également communiquer, aux mêmes coordonnées, leur décision de modifier ou de révoquer ces directives.

La mise en œuvre des traitements Téléservices CNAPS et DRACAR ne donne lieu à aucun transfert de données à caractère personnel par le CNAPS à destination d'un Etat non membre de la Communauté européenne.

Les données à caractère personnel collectées pour les finalités décrites ci-dessus sont conservées pendant une durée de 5 ans suivant la date d'expiration du titre auquel elles se rapportent. En cas de demande rejetée ou abandonnée, les données à caractère personnel correspondantes sont conservées pour une durée de 2 ans.

Annexe 8 : Formulaire de carte professionnelle définitive

DEMANDE DE CARTE PROFESSIONNELLE D'AGENT PRIVE DE PROTECTION DES NAVIRES EN MER

Ce formulaire vous permet d'effectuer votre demande de carte professionnelle d'agent privé de protection des navires en mer. La carte professionnelle est valable cinq ans.

Afin d'effectuer cette demande vous devez notamment justifier avoir été employé par une entreprise titulaire de l'autorisation d'exercice, pendant une durée d'au moins trente jours de mer.

Vous êtes informé que dans le cadre de l'examen de votre demande, le CNAPS procédera à une enquête administrative.

► Je précise mon identité et mon adresse

NUB¹ : _ / _ / _ / _ / _ / _ / _

☐ Madame ☐ Monsieur

Nom de naissance : _____ Nom d'usage : _____

Prénom(s) : _____

Date de naissance : _ / _ / _

Lieu de naissance : Ville : _____ Département : _____ Pays : _____

Adresse : _____
(N° de la voie) (Extension : bis, ter.) (Type de voie : avenue, etc.) (Nom de la voie)

Code postal : _____ Commune : _____

Téléphone : _ / _ / _ / _ / _ / _ / _ / _ / _ / _

Courriel² : _____ @ _____ . _____

☐ J'autorise le CNAPS à utiliser mon courriel afin de me contacter dans le cadre de l'instruction de ma demande.

Pour faciliter la distribution du courrier, si vous êtes hébergé(e) chez un tiers, merci de compléter la mention suivante :

Chez M. / Mme _____

► J'identifie les pièces justificatives à joindre à ma demande

☐ Un titre justifiant de votre identité en cours de validité (carte nationale d'identité, passeport ou titre de séjour uniquement) ;

¹ Ce numéro correspond aux 7 derniers chiffres figurant sur vos précédents titres délivrés par le CNAPS :
PRE-010-2010-03-12-20100309715

² Les correspondances du CNAPS seront adressées prioritairement à cette adresse électronique.

☐ Si vous êtes un ressortissant étranger, un extrait de votre casier judiciaire étranger, original, datant de moins de trois mois et traduit en langue française par un traducteur assermenté ;

☐ Tout justificatif attestant de l'exercice d'une activité de protection des navires pendant une durée cumulée d'au moins 30 jours de mer au profit d'une ou plusieurs entreprises titulaires de l'autorisation d'exercice prévue à l'article L.612-9 ou de l'autorisation d'exercice provisoire conformément à l'article L.616-1 du code de la sécurité intérieure ;

☐ Le rapport d'évaluation de l'entreprise démontrant l'absence de comportement répréhensible et le respect des conditions de moralité, d'aptitude professionnelle et d'exercice de l'activité de l'agent.

► J'envoie ma demande

Vous devez envoyer votre demande à la commission locale d'agrément et de contrôle (CLAC) Ile-de-France à l'adresse suivante :

CNAPS – Délégation territoriale Ile-de-France
CS 70002
93326 AUBERVILLIERS cedex

► Je signe ma demande

Je soussigné(e) certifie sur l'honneur que les renseignements portés sur cette déclaration sont complets, exacts et sincères. Quiconque se rend coupable de fraude ou de fausse déclaration est passible de pénalités financières, d'amende et/ou d'emprisonnement (articles 313-1, 441-1 et 441-6 du Code pénal).

☐ Je certifie avoir pris connaissance des informations relatives au traitement des données à caractère personnel présentes à la fin du présent formulaire.

☐ Je m'engage à fournir au CNAPS un dossier complet.

Fait à : _____

Le _ / _ / 20__

(Signature obligatoire)

Les informations recueillies font l'objet d'un traitement informatique destiné à gérer et à répondre à votre demande de titre et à permettre la consultation de ce titre sur les Téléservices du CNAPS dans les conditions prévues par la délibération n° 2014-11-20-003-D du Collège du CNAPS. Le responsable de traitement est le CNAPS. Les destinataires des données sont les services instructeurs et le service des affaires juridiques du CNAPS en cas de recours administratif préalable. Dans le cadre des Téléservices du CNAPS, les destinataires sont les personnes listées à l'article 3 de la délibération précitée. Conformément aux articles 39 et 40 de la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent, que vous pouvez exercer en vous adressant au service des affaires juridiques du CNAPS - CS 80023 - 75009 PARIS. Dans le cadre de l'enquête administrative prévue aux articles L. 612-20 et L. 622-19 du code de la sécurité intérieure, votre demande donnera lieu à consultation des traitements de données à caractère personnel gérés par les services de police et de gendarmerie nationales.

Le CNAPS vous informe

Information relative au traitement des données à caractère personnel figurant dans les formulaires et leurs pièces jointes, présentés au CNAPS en vue de l'obtention de la délivrance ou du renouvellement d'un titre autorisant l'exercice d'une activité privée de sécurité.

En application des dispositions du dernier alinéa de l'article 32 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée – aux termes duquel, « I. – La personne auprès de laquelle sont recueillies des données à caractère personnel la concernant est informée [...] : / 1° De l'identité du responsable du traitement et, le cas échéant, de celle de son représentant ; / 2° De la finalité poursuivie par le traitement auquel les données sont destinées ; / 3° Du caractère obligatoire ou facultatif des réponses ; [...] / 6° Des droits qu'elle tient des dispositions de la section 2 du présent chapitre dont celui de définir des directives relatives au sort de ses données à caractère personnel après sa mort ; (...) » –, l'information ci-dessous est portée à la connaissance des usagers des formulaires physiques et électroniques diffusés par le Conseil national des activités privées de sécurité au moyen de son site Internet et de son téléservice, afin de mettre le public à même de présenter aux commissions d'agrément et de contrôle mentionnées à l'article L. 633-1 du code de la sécurité intérieure, des demandes de délivrance et de renouvellement des autorisations, agréments et carte professionnelle permettant l'exercice d'une activité privée de sécurité ou l'accès à une formation à une activité privée de sécurité.

Les données à caractère personnel collectées au moyen de ces formulaires sont destinées à figurer dans les traitements de données à caractère personnel mis en œuvre par le **Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS)**, en sa qualité de **responsable des traitements**, situé à **Paris (75009)**.

Les activités de traitement de données à caractère personnel effectuées sous la responsabilité du CNAPS relèvent de la compétence du délégué ministériel, pour le ministère de l'intérieur, à la protection des données, nommé en application de l'article 37 du règlement (UE) n° 2016/679 du 27 avril 2016 (RGPD). **Le délégué à la protection des données du CNAPS peut être contacté à l'adresse postale CS 80023, 75009 Paris, ou à l'adresse électronique cnaps-protection-donnees@interieur.gouv.fr.**

Les usagers du CNAPS, justifiant de leur identité, peuvent exercer leurs droits d'accès, rectification, complétude, mise à jour, verrouillage et effacement des données à caractère personnel les concernant, en application des articles 39 et 40 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée, en adressant un courrier au CNAPS, CS 80023, 75009 Paris ou en écrivant à l'adresse électronique cnaps-protection-donnees@interieur.gouv.fr.

L'article L. 632-1 du code de la sécurité intérieure prévoit que le CNAPS est chargé, d'une part, de délivrer, suspendre et retirer les différents titres (autorisations, agréments et carte professionnelle) autorisant l'exercice d'une activité privée de sécurité ou l'accès à la formation à une activité privée de sécurité. D'autre part, le CNAPS assure la discipline et le conseil des professionnels exerçant une activité privée de sécurité ou de formation à une telle activité. Pour l'exercice de ses missions, le CNAPS met en œuvre deux traitements auxquels sont destinées les données à caractère personnel figurant dans les formulaires de demande de titre ainsi que dans les pièces jointes à ces formulaires par les usagers.

En premier lieu, le traitement **Téléservices CNAPS**, accessible depuis le réseau Internet à l'adresse <https://teleservices-cnaps.interieur.gouv.fr/teleservices/ihm/#/home> a pour finalités :

- 1° de permettre la vérification, par les usagers, de la validité des titres autorisant l'exercice d'une activité privée de sécurité ;
- 2° de permettre aux personnes ayant sollicité la délivrance ou le renouvellement d'un titre, de suivre l'état d'avancement de l'instruction de leurs demandes ;
- 3° de permettre l'exercice du droit pour toute personne de saisir, par voie dématérialisée, les commissions locales d'agrément du CNAPS d'une demande de délivrance ou de renouvellement d'un titre.

En second lieu, le traitement **DRACAR** (délivrance réglementaire des autorisations et cartes professionnelles), système d'information opérationnel interconnecté au traitement Téléservices CNAPS, a pour finalité de permettre la gestion et le suivi, par les services instructeurs du CNAPS, des dossiers de procédure concernant les titres permettant l'exercice d'une activité privée de sécurité ou l'accès à une formation à une telle activité. Les données collectées dans le cadre du fonctionnement du traitement DRACAR sont en outre susceptibles d'être traitées à des fins de vérification effectuées

au cours d'une procédure de contrôle de la régularité des conditions dans lesquelles le bénéficiaire d'un titre exerce son activité.

Les données à caractère personnel collectées au moyen des formulaires de demande de titre, ainsi que celles figurant dans les pièces jointes à ces formulaires par les demandeurs de titre, sont traitées par les services du CNAPS afin de permettre aux commissions locales d'agrément et de contrôle de vérifier que les conditions légales et réglementaires subordonnant la délivrance du titre concerné sont effectivement remplies.

Dans ce cadre, l'enquête administrative mentionnée aux articles L. 612-7, L. 612-20, L. 612-22, L. 612-23, L. 622-7, L. 622-9, L. 622-21, L. 622-22 et L. 625-2 du code de la sécurité intérieure donne lieu, le cas échéant, à la consultation des traitements de données à caractère personnel prévus aux articles 230-6, 230-19 et 775 du code de procédure pénale, ainsi qu'à l'article R. 611-1 du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile. Les données à caractère personnel issue de l'enquête administrative sont destinées à figurer dans le traitement DRACAR. L'enquête administrative peut être, d'une part, renouvelée pour l'examen d'un recours administratif préalable obligatoire par la Commission nationale d'agrément et de contrôle et, d'autre part, actualisée pendant la durée de validité d'un titre afin de vérifier que son bénéficiaire continue de remplir les conditions en subordonnant la délivrance.

En application des dispositions de l'article R. 40-29 du code de procédure pénale, ainsi que pour la conduite des opérations de lutte contre la fraude documentaire menées par le CNAPS, des tiers autorisés pourront se voir communiquer des informations relatives aux demandeurs et bénéficiaires de titre – s'agissant de données d'état civil permettant l'identification et d'informations tenant à la nature et à l'objet de la demande de titre ou du titre concerné – dans le cadre de l'enquête administrative susmentionnée.

Conformément aux dispositions du 3° de l'article 6 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée, **les données à caractère personnel collectées sont limitées aux informations strictement nécessaires à l'exercice de ses missions par le CNAPS.**

En conséquence et, compte tenu des finalités des opérations de traitement décrites ci-dessus, la **présentation**, par l'usager, d'un **formulaire de demande de titre incomplet ne pourra donner lieu**, en l'absence de régularisation, **qu'à une décision défavorable. En particulier, l'absence de dépôt d'un justificatif d'identité valable sur le téléservice, fera obstacle à l'enregistrement électronique de la demande**, dès lors que cette circonstance rend impossible l'identification formelle de la personne qui en est à l'origine.

Le droit d'opposition pour motif légitime prévu par l'article 38 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée **n'est pas applicable** aux activités de traitement décrites ci-dessus, en application du II. de l'article 6 du décret n° 2016-685 du 27 mai 2016 et de la délibération du collège du CNAPS n° 2018-04-11-006D du 11 avril 2018, **dès lors que les données traitées sont collectées sur la demande de la personne concernée.**

Les usagers du CNAPS peuvent également adresser les directives générales ou particulières qu'ils définissent en application du II de l'article 40-1 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée, en écrivant au CNAPS, CS 80023, 75009 Paris ou à l'adresse électronique cnaps-protection-donnees@interieur.gouv.fr. Ils peuvent également communiquer, aux mêmes coordonnées, leur décision de modifier ou de révoquer ces directives.

La mise en œuvre des traitements Téléservices CNAPS et DRACAR ne donne lieu à aucun transfert de données à caractère personnel par le CNAPS à destination d'un Etat non membre de la Communauté européenne.

Les données à caractère personnel collectées pour les finalités décrites ci-dessus sont conservées pendant une durée de 5 ans suivant la date d'expiration du titre auquel elles se rapportent. En cas de demande rejetée ou abandonnée, les données à caractère personnel correspondantes sont conservées pour une durée de 2 ans.

Annexe 9 : Classifications des armes en France

Armes : à quoi correspondent les différentes catégories ?

Vérifié le 25 juillet 2020 : Direction de l'information légale et administrative (Premier ministre)
 Autres cas ? [Armes de catégorie A \(https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F7242\)](https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F7242) / [Armes de catégorie B \(https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F7243\)](https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F7243) / [Armes de catégorie C \(https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F7244\)](https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F7244) / [Armes de catégorie D \(https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F7245\)](https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F7245)

Tous les types d'armes classées par catégories			
Armes	Caractéristiques éventuelles	Catégorie	Régime administratif applicable
Arme à feu camouflée sous la forme d'un autre objet		A1	Interdiction sauf autorisation particulière
Arme à feu de poing	+ de 21 munitions sans réapprovisionnement et système d'alimentation de + de 20 cartouches	A1	Interdiction sauf autorisation particulière
Arme à feu d'épaule semi-automatique à percussion anecdotale	+ de 31 munitions sans réapprovisionnement et système d'alimentation de + de 30 cartouches	A1	Interdiction sauf autorisation particulière
Arme à feu d'épaule semi-automatique à percussion centrale	+ de 11 coups sans recharger, avec chargeur intégré de plus de 10 cartouches ou lorsqu'un chargeur amovible de plus de 10 cartouches y est inséré À noter : l'arme reste classée en catégorie 3 si le chargeur n'y est pas inséré. Seul le chargeur est classé en catégorie A.	A1	Interdiction sauf autorisation particulière
Arme à feu à canon rayé	Projectile de diamètre de 20 mm ou + sauf si projectiles non métalliques	A1	Interdiction sauf autorisation particulière
Arme à feu à canon lisse	Calibre supérieur au calibre 8 Sauf armes classées en catégorie C ou D par arrêté	A1	Interdiction sauf autorisation particulière
Arme à feu à répétition automatique transformée en arme à feu à répétition semi-automatique	Arme automatique transformée de manière irréversible pour devenir une arme à feu respectant les critères d'une arme semi-automatique	A1	Interdiction sauf autorisation particulière
Arme à feu d'épaule à répétition semi-automatique	Longueur réductible à moins de 60 cm avec une crosse	A1	Interdiction sauf autorisation particulière
Arme à feu à répétition automatique	Permet le tir en rafale ou par assimilation en augmentant la vitesse de tir	A2	Interdiction sauf autorisation

A1 = armes à feu

armes camouflées
 pour les APPN
 les armes spécifiques "interdites à bord"
 sont interdites d'UTILISATION
 pour une utilisation au sein du même bord

Armes	Caractéristiques éventuelles	Catégorie	particulière Régime administratif application
Arme avec rayon laser		A2	<u>Interdiction</u>
Canon, obusier, mortier, lance-roquettes et lance-grenades, etc.		A2	<u>Interdiction</u>
Bombe, torpille, mine, missile, grenade, engin incendiaire, etc.		A2	<u>Interdiction</u>
Arme à feu de poing	+ arme convertie en arme de poing non comprise dans les autres catégories	B	<u>Autorisation</u>
Arme à feu d'épaule à répétition semi-automatique, à percussion centrale	Projectile de diamètre inférieur à 20 mm 11 coups maximum sans réapprovisionnement	B	<u>Autorisation</u>
Arme à feu d'épaule à répétition semi-automatique à percussion annulaire	Projectile de diamètre inférieur à 20 mm 31 coups maximum sans réapprovisionnement	B	<u>Autorisation</u>
Arme à feu d'épaule à répétition manuelle	Projectile de diamètre inférieur à 20 mm 31 coups maximum sans réapprovisionnement	B	<u>Autorisation</u>
Arme à feu d'épaule	Longueur totale de 80 cm au + ou longueur du canon de 45 cm au +	B	<u>Autorisation</u>
Arme à feu d'épaule à canon lisse à répétition ou semi-automatique	Longueur totale de 80 cm au + ou longueur du canon de 60 cm au +	B	<u>Autorisation</u>
Arme à feu d'épaule à répétition semi-automatique	A l'apparence d'une arme automatique	B	<u>Autorisation</u>
Arme à feu d'épaule à répétition munie d'un dispositif de rechargement à pompe	Autre que <u>celles classées en catégorie C</u>	B	<u>Autorisation</u>
Arme à feu fabriquée pour tirer une balle ou plusieurs projectiles non métalliques	Classée en catégorie B par arrêté	B	<u>Autorisation</u>
Arme chambrant les calibres suivants : 7,62 x 39, 5,56 x 45, 5,45 x 39, 12,7 x 99, 14,5 x 114	Sauf <u>celles classées dans la catégorie A</u>	B	<u>Autorisation</u>
Arme à impulsion électrique permettant de provoquer un choc électrique à distance classée en catégorie B		B	<u>Autorisation</u>
Générateur d'aérosols incapacitants ou lacrymogènes d'une capacité supérieure à 100 ml ou classés en catégorie B		B	<u>Autorisation</u>
Arme à feu d'épaule à répétition semi-automatique	Projectile de diamètre inférieur à 20 mm Tir de 3 munitions au + sans réapprovisionnement	C	<u>Déclaration</u>
Arme à feu d'épaule à répétition manuelle	Projectile de diamètre inférieur à 20 mm Tir de 11 munitions au + sans réapprovisionnement	C	<u>Déclaration</u>
Arme à feu d'épaule à 1 coup par canon		C	<u>Déclaration</u>

A2 = matériel de guerre

B = armes pour tir sportif / risque professionnel

C = chasse / tir

Arme à feu d'épaule à répétition manuelle	Canon rayé munies d'un dispositif de rechargement à pompe	C	Réglementation administrative applicable
Armes	Calibres : 10, 12, 14, 16, 20, 24, 28, 32, 36 et 410.	Catégorie	
	Capacité de 5 coups maximum.		
	Longueur totale supérieure à 80 cm.		
	Longueur du canon supérieure à 60 cm. Crosse fixe.		
Arme à feu fabriquée pour tirer une balle ou plusieurs projectiles non métalliques	Classée dans cette catégorie par arrêté du ministre de l'intérieur et des ministres chargés des douanes et de l'industrie	C	Déclaration
Arme et lanceur dont le projectile est propulsé de manière non pyrotechnique	Énergie à la bouche de 20 joules ou plus	C	Déclaration
Arme neutralisée		C	Déclaration
Objet susceptible de constituer une arme dangereuse pour la sécurité publique	Exemples : arme non à feu camouflée, poignard, matraque	D	Libre sous conditions
Certaines bombes aérosols incapacitantes ou lacrymogènes	Capacité de 100 ml maximum	D	Libre sous conditions
Certaines armes à impulsion électrique de contact		D	Libre sous conditions
Arme historique et de collection	Modèle d'avant 1900, sauf si classé dans une autre catégorie en raison de sa dangerosité	D	Libre sous conditions
Reproduction d'arme	Modèle d'avant 1900. Tire uniquement des munitions sans étui métallique. La fabrication ne doit pas améliorer sa précision et sa durabilité.	D	Libre sous conditions
Arme historique et de collection	Mocée d'après 1900, figurant sur une liste fixée par arrêté	D	Libre sous conditions
Arme et lanceur dont le projectile est propulsé de manière non pyrotechnique	Énergie à la bouche comprise entre 2 et 20 joules	D	Libre sous conditions
Arme conçue pour le tir de munitions à blanc, à gaz ou de signalisation	Non convertible pour d'autres projectiles	D	Libre sous conditions
Matériel de guerre neutralisé	Matériels d'après 1946 listés par arrêté	D	Libre sous conditions

À noter : ce tableau indique les armes les plus communément utilisées, notamment pour la chasse, le tir sportif, et l'autodéfense.

Textes de référence

- Code de la sécurité intérieure : articles L311-2 à L311-4 et (https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?idSection=LEGISCTA000025503075&cidTexte=LEGITEXT000025503132)
Dispositions générales sur les armes et munitions
- Code de la sécurité intérieure : articles R311-2 à R311-4-1 et (https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?idSection=LEGISCTA000029658942&cidTexte=LEGITEXT000025503132)
Classement des armes

Annexe 10 : BIMCO – GUARDCON

Explanatory Notes for GUARDCON are available from BIMCO at www.bimco.org

First published 2012

Printed by BIMCO's data

Copyright, published by BIMCO, Copenhagen

 BIMCO		GUARDCON CONTRACT FOR THE EMPLOYMENT OF SECURITY GUARDS ON VESSELS PART I	
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 ☐ (ii) Multiple Transits ☐	
7. Security Services (state which services apply) (Cl. 1 and 3) Firearms (tick one option only): Yes ☐ No ☐		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. 10)		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)	
		17. Cancellation Rates (Cl. 19) (state currency and amount)	
18. Additional clauses, if any, covering special provisions		19. Dispute Resolution (state alternative Cl. 24(a), (b) or (c); if (c) agreed, place of arbitration must be stated) (Cl. 24)	
20. Communication (state full style contact details for communicating with the Owners) (Cl. 25)		21. Communication (state full style contact details for communicating with the Contractors) (Cl. 6 and 25)	
Signature(s) (Owners)		Signature(s) (Contractors)	

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 Charges) 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.

ANNEX A (SECURITY EQUIPMENT)
 BIMCO STANDARD CONTRACT FOR THE EMPLOYMENT OF SECURITY GUARDS ON VESSELS
 CODE NAME: GUARDCON

Note: List firearms and ammunition and, as applicable, non-lethal weapons and other security-related equipment to be provided by the Contractors.

ANNEX B (RULES FOR THE USE OF FORCE)
BIMCO STANDARD CONTRACT FOR THE EMPLOYMENT OF SECURITY GUARDS ON VESSELS
CODE NAME: GUARDCON

Note: Attach Rules for the Use of Force as agreed between Owners and Contractors.

WORKING COPY

WORKING COPY

ANNEX C (INSTRUCTION NOTICE)
BIMCO STANDARD CONTRACT FOR THE EMPLOYMENT OF SECURITY GUARDS ON VESSELS
CODE NAME: GUARDCON

To:
Tel:
Fax:
Email:

For the attention of:

From:

GUARDCON Agreement dated made between Owners and Contractors (the "Contract")

INSTRUCTION NOTICE

This is an Instruction Notice as described in the Contract referred to above. Defined terms set out in the Contract shall have the same meaning when set out in this Instruction Notice.

Under the terms of the Contract referred to above, we hereby give you notice that we require the Contractors to provide us with the Security Services:

On-Board Security

Vessel:

IMO number:

REVIEW WILL BE MADE DURING IMPLEMENTATION

Date of Departure:

Embarkation Time:

Embarkation Point:

Disembarkation Point:

Number of Security Personnel:

Armed/Unarmed Guards:

Estimated Number of Days Transit:

We would be grateful if you could contact [OWNERS CONTACT; EMAIL] in order to verify our requirements and confirm the provision of the Security Services as required, including the names and passport numbers of each member of the Security Personnel, Firearms particulars (with serial numbers) and details of other Security Equipment to be embarked.

Yours

Signature of Owners

Date:

ANNEX D (INDIVIDUAL WAIVER)
BIMCO STANDARD CONTRACT FOR THE EMPLOYMENT OF SECURITY GUARDS ON VESSELS
CODE NAME: GUARDOON

INDIVIDUAL WAIVER TO BE SIGNED BY SECURITY PERSONNEL PRIOR TO BOARDING VESSEL:

To: the Master of M.V.

In consideration of (i) the sum of USD10 (the receipt and adequacy of which I hereby acknowledge) and (ii) your allowing me to form part of the Security Personnel on board the M.V. flying the flag of (the "Vessel") and to make the Transit from to pursuant to the contract for the provision of security services using designated security equipment (the "Security Services") made on the BIMCO GUARDOON form dated between the owners and/or operators and/or managers of the Vessel as Owners and my employers as Contractors, I undertake to the Owners as follows:

1. This undertaking, and any non-contractual obligation arising out of this undertaking (including, without limitation, questions of the Owner's liability), is governed by English law. Any dispute arising out of this undertaking is to be decided by the English High Court to the exclusion of the courts or tribunals of any other jurisdiction.
2. I acknowledge and agree that, at all times throughout the duration of the Voyage and the performance of the Security Services, the Master shall have and retain ultimate responsibility for the safe navigation and overall command of the Vessel and that any decisions made by the Master shall be binding on me. I undertake to act upon the instructions of the Master at all times during the Transit. For the avoidance of doubt, nothing in this Clause shall compromise my right of self-defence in accordance with applicable national law.
3. I confirm that I have read and understood the Rules for the Use of Force which have been agreed between the Owners and the Contractors to apply during the Transit. I undertake to perform the Security Services always in accordance with such Rules for the Use of Force and all relevant national laws.
4. I expressly undertake and agree on behalf of myself, my heirs, executors and assignees forever that the Vessel, its Master, officers and crew, its insurers, the Owners and their subsidiaries and/or affiliate companies, the registered owner of the Vessel (if not the Owners), and each of their respective directors, employees and agents and any persons permitted by the Master to travel on board the Vessel other than myself and my team (together, the "Owners' Group") shall be under no liability whatsoever to me (or to my heirs, executors and assignees) in respect of loss of life, illness, injury or loss of or damage to personal effects, luggage or other property, by reason of having allowed me on board the Vessel, even if the loss of life, illness, injury or loss of or damage to personal effects, luggage or other property is caused by the negligence of the Owners' Group. Accordingly, I expressly agree to assume any and all risks concerning my loss of life, illness, injury and loss of or damage to my personal effects or luggage or other property whilst on board the Vessel and during embarkation and disembarkation.
5. The Contractors have insured against the risks, losses and liabilities dealt with in this letter and that to the extent that I or my heirs, executors and assignees may have a claim arising from my deployment, that claim will be notified and made to the Contractors and not to you or any other member of the Owners' Group. I or my heirs, executors and assignees undertake to pay any and all expenses for medical treatment, maintenance, transportation, repatriation, burial and/or other expenses incurred by reason of my loss of life, illness or injury, whether or not caused by negligence of the Owners' Group. To the extent that any of Owners' Group are nevertheless held liable by any third party to pay any or all such expenses, I or my heirs, executors and assignees expressly undertake to hold harmless, defend, indemnify and waive all rights of recourse against the Owners' Group for all such expenses.
6. I confirm that I and/or the Contractors have arranged appropriate insurance to cover my own personal injury or death compensation and associated medical costs, transportation, repatriation, burial and/or other costs and expenses incurred by reason of my loss of life, illness or injury.
7. I warrant my compliance with all quarantine, passport, weapons licensing and other regulations for all ports of call during the Transit and I undertake to hold harmless, defend, indemnify and waive all rights of recourse against the Owners for all additional expenses which they may incur by reason of my non-compliance with this Clause 7, whether negligent or not, including but not limited to additional harbour, tonnage and light dues, fines and expenses arising out of delay or detention of the Vessel.
8. If any provision of this undertaking relating to claims for death or personal injury is found to be void or unenforceable, it is my intention and agreement that all other provisions of this undertaking shall remain in full force and effect unless the provisions which are invalid or unenforceable shall substantially affect the rights or obligations granted to, or undertaken by, me or any member of the Owners' Group relating to my death or personal injury. In such case I confirm my instruction and agreement to replace the invalid or unenforceable term with the following term:

"The provisions of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea done in Athens on 13 December 1974 (the "Athens Convention") excluding any Protocols thereto are hereby incorporated into the terms and conditions of this Waiver (but not any Protocols thereto) as if this Waiver were a Contract of Carriage to which the Athens Convention were applicable. For this purpose the person signing hereunder shall be deemed to be a "passenger" and the contemplated voyage and/or visit shall be deemed to be "international carriage" as defined in the Athens Convention. In the event of any inconsistency between the terms and conditions of this

Waiver and the terms of the Athens Convention, the terms of the Athens Convention shall prevail but without prejudice to the terms and conditions of this Waiver to the extent that they are not so inconsistent."

The undersigned further represents and warrants to have read and understood in full the above and has willingly and under no duress agreed to its terms.

Name:

Address:

Domicile:

Phone:

Passport No:

Signature:

ANNEX E (SCHEDULE OF CHARGES)

BIMCO STANDARD CONTRACT FOR THE EMPLOYMENT OF SECURITY GUARDS ON VESSELS
CODE NAME: GUARDCON

SCHEDULE OF PORT EMBARKATION AND DISEMBARKATION CHARGES	
PORT	CHARGE
18N, Red Sea:	
Fujairah:	
Muscat:	
Indian ports:	
Galle:	
Tollara:	
Durban:	
Other:	
Firearms Drop Off/ Pick Up Only (applicable at any port):	

ANNEX F (STANDARD OPERATING PROCEDURES)
BIMCO STANDARD CONTRACT FOR THE EMPLOYMENT OF SECURITY GUARDS ON VESSELS
CODE NAME: GUARDCON

Note: If the Contractors have Standard Operating Procedures that apply to the provision of Security Services under this Contract, they should be attached to this Annex F.

PART II
GUARDCON – CONTRACT FOR THE EMPLOYMENT OF SECURITY GUARDS ON VESSELS

Interpretation
In this Contract:

Singular/Plural

The singular includes the plural and vice versa as the context admits or requires.

Headings

The headings to the clauses and annexes to this Contract are for convenience only and shall not affect its construction or interpretation.

SECTION 1 – Basis of the Contract

1. Definitions

In this Contract save where the context otherwise requires, the following words and expressions shall have the meanings hereby assigned to them:

“BMP” means, at the date of this Contract, BMP4 (Best Management Practices for Protection Against Somalia Based Piracy) or such updated version as may have been introduced at the date of the Instruction Notice.

“Contractors” means the party identified in [Box 4](#).

“Crew” means the Vessel’s Master, officers and crew and any supernumeraries carried on board save for the Security Personnel.

“Disembarkation Point” means the place or places of disembarkation of Security Personnel stated in the Instruction Notice or [Box 10](#).

“Embarkation Point” means the place or places of embarkation of Security Personnel stated in the Instruction Notice or [Box 10](#).

“Embarkation Time” means the time and date stated in the Instruction Notice or [Box 9](#).

“Firearms” means the firearms and ammunition listed in [Annex A](#) (Security Equipment).

“Flag State” means the State whose flag the Vessel is flying.

“Instruction Notice” means a request for the provision of Security Services in the form set out in [Annex C](#) (Instruction Notice).

“Mobilisation Fee” means the fee stated in [Box 14](#) per Transit or as per [Annex E](#) (Schedule of Charges).

“MSCHOA” means the Maritime Security Centre (Horn of Africa).

“Owners” means the owners or disponent owners identified in [Box 3](#).

“Permits” means, as the context requires, permits, certificates, licences, consents, authorisations, permissions, approvals and visas.

“Rules for the Use of Force” means the rules under which the Security Personnel shall act as set out in [Annex B](#) (Rules for the Use of Force) and in accordance with [Clause 8](#) (Master’s Authority and Division of Responsibilities).

“Security Equipment” means the equipment listed in [Annex A](#) (Security Equipment), including the Firearms, if any.

“Security Personnel” means the personnel directly engaged or employed by the Contractors for the performance of the Security Services on board the Vessel.

“Security Services” means the services specified in [Box 7](#) and [Clause 3](#) (Security Services) and all other functions performed by the Contractors under the terms of this Contract.

“Standard Operating Procedures” means the Contractors’ standard operating procedures in accordance with which the Security Personnel will provide the Security Services as set out in [Annex F](#) (Standard Operating Procedures).

“STCW” means the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended in 1995 and 2010 and any amendment thereto or substitution thereof.

PART II
GUARDCON – CONTRACT FOR THE EMPLOYMENT OF SECURITY GUARDS ON VESSELS

“Team Leader” means a member of the Security Personnel designated by the Contractors as team leader and identified to the Owners.

“Transit” means any voyage under this Contract or for which an Instruction Notice has been issued by the Owners for the provision of the Security Services.

“UKMTO” means the UK Maritime Trade Operations office in Dubai.

“Vessel” means the vessel or vessels details of which are set out in [Box 5](#) or in the Instruction Notice.

2. Commencement, Appointment and Duration

(a) With effect from the date stated in [Box 2](#) for the commencement of the Contract the Owners hereby appoint the Contractors and the Contractors hereby agree to provide Security Services to the Vessel.

(b) If for a Single Transit as stated in [Box 6\(i\)](#), this Contract shall terminate upon disembarkation of the Security Personnel and the Security Equipment, unless earlier terminated in accordance with [Clause 19](#) (Cancellation and Termination). If for Multiple Transits as stated in [Box 6\(ii\)](#), this Contract shall have an initial term of twelve (12) months from the date stated in [Box 2](#) and thereafter shall continue in force until terminated by either party giving not less than thirty (30) days’ notice to the other party (whereupon this Contract shall terminate, unless a Transit is then underway in which case this Contract shall terminate upon disembarkation of the Security Personnel and the Security Equipment), unless earlier terminated in accordance with [Clause 19](#) (Cancellation and Termination).

(c) This Contract is not an exclusive appointment of the Contractors and if used for Multiple Transits the Owners do not guarantee a minimum number of Transits per year.

53 SECTION 2 – Security Services

54 3. Security Services

55 The Contractors shall provide the Owners with Security Personnel for a Transit comprising of a minimum of a four
56 (4) man team consisting of one (1) Team Leader and three (3) or more Security Personnel and who shall undertake
57 the following:

58 (a) embark the Vessel at the Embarkation Point at the Embarkation Time and accompany the Vessel to the
59 Disembarkation Point;

60 (b) protect and defend the Vessel during Transit against any actual, perceived or threatened acts of piracy and/or
61 violent robbery and/or capture/seizure. Such means shall include the use of Security Equipment, where appropriate
62 and always in accordance with the Rules for the Use of Force, relevant national laws and Standard Operating
63 Procedures (as may be provided by the Contractors to the Owners); and

64 (c) act, during the Transit, upon the lawful instructions of the Master.

65 4. Engagement of Security Services

66 If this Contract is for Multiple Transits according to Box 6(ii), the Owners shall notify the Contractors of their
67 requirement for Security Services by issuing an Instruction Notice. The Contractors shall be obliged to provide
68 Security Services for Transits only within the geographical scope of operation stated in Box 8 and provided such
Instruction Notice is not issued less than seventy-two (72) hours prior the Embarkation Time.

69 5. Change of Specification of Security Services

70 If either party reasonably considers changes are required to the specification of the Security Services to conform to
71 any applicable law or regulatory requirement that may be brought in or enacted from time to time, that party shall
72 implement such changes provided that nothing in this Clause shall require the Owners to agree fewer Security
73 Personnel or higher fees under this Contract.

74 SECTION 3 – Obligations and Responsibilities

75 6. Contractors' Obligations and Responsibilities

76 (a) The Contractors undertake to provide the Security Services using all reasonable skill and care and their
77 responsibilities shall include the following (and other responsibilities as may be agreed):

78 (i) providing general guidance to the Crew and also carrying out such drills, training and preparations for the
79 Transit as the Contractors may recommend to the Master and the Master may agree;

80 (ii) advising and/or assisting with the hardening of the Vessel in accordance with Owners' instructions and,
81 where applicable, in accordance with the guidance of BMP;

82 (iii) monitoring suspicious vessels or craft during the Transit;

83 (iv) advising the Master on security-related routing issues;

84 (v) assisting the Master in liaising with UKMTO and MSCHOA and other authorities as appropriate and in
85 accordance with the procedures set out in the BMP;

86 (vi) providing post-Transit reports to the Owners;

87 (vii) ensuring that at no time the Crew are permitted to handle the Firearms;

88 (viii) providing and maintaining the resources to perform the Security Services in accordance with the terms of
89 this Contract;

90 (ix) establishing and maintaining an operational point of contact available twenty-four (24) hours a day prior to
91 and during the deployment of the Security Personnel to deal with operational issues and queries arising out
92 of the performance of the Security Services, whose contact details are as stated in Box 21; and

93 (x) arranging transportation from the Vessel, at their cost, of sick or injured Security Personnel.

94 (b) The Contractors shall provide suitably qualified, trained and experienced Security Personnel for the Vessel as
95 required by the Owners and undertake that:

96 (i) each of the Security Personnel has:

97 (1) passed a medical examination with a qualified doctor certifying that they are fit for the duties for which
98 they are engaged and are in possession of valid medical certificates (ENG1 Medical or equivalent) issued in
99 accordance with Flag State requirements or such higher standard of medical examination as may be agreed
100 with the Owners. In the absence of any applicable Flag State requirements the medical certificate shall be
101 valid at the time the respective Security Personnel member arrives on board the Vessel and shall be
102 maintained for the duration of their service on board the Vessel;

103 (2) relevant STCW and, where applicable, BMP training;

104 (3) relevant experience and suitable training in the use and carriage of the Firearms, if any, and the other
105 Security Equipment and all necessary personal handling licences and certificates;

106 (4) a valid passport, appropriate visas, and a yellow fever card;

107 (5) no criminal convictions that would ordinarily preclude them from applying for and/or holding a firearms
108 certificate or equivalent from their country of origin and on request they shall produce substantiating
109 evidence of such checks/certificates;

110 (6) prior military or law enforcement service or other service acceptable to the Owners;

111 (7) not been discharged for any disciplinary reasons from military, law enforcement or other service;

112 (8) a command of the common working language between members of the Security Personnel and the
113 Master, and has a command of the English language; in each case of a standard to enable him to perform
114 his duties safely; and

PART II
GUARDCON – CONTRACT FOR THE EMPLOYMENT OF SECURITY GUARDS ON VESSELS

115 (9) a level of mental and physical fitness appropriate to the provision of the Security Services in the
116 circumstances contemplated by this Contract;

117 (ii) the Team Leader has prior experience of performing services equivalent to the Security Services on board a
118 merchant vessel; and at least one member of the Security Personnel has been trained in first aid trauma
119 treatment.

120 (c) The Contractors shall:

121 (i) provide and maintain insurance in accordance with [Clause 12](#) (Insurance Policies);

122 (ii) be responsible for the management of the Security Personnel, for the payment of salaries and all other
123 benefits and emoluments and/or all other payments whatsoever and for the provision of accident and
124 medical expense insurance (in accordance with [Clause 12](#) (Insurance Policies)) for the Security Personnel
125 during the term of this Contract; and

126 (iii) provide the Security Equipment, compliant with all applicable rules and regulations, and maintained for the
127 satisfactory provision of the Security Services on board the Vessel. The Security Equipment shall be
128 securely transported to and from the Vessel at the Contractors' risk.

129 (d) Contractors' Right to Sub-Contract

130 (i) The Contractors shall not sub-contract any of their obligations hereunder without the prior written consent of
131 the Owners. In the event of such permitted sub-contracting the Contractors shall remain fully liable for the
132 due performance of their obligations under this Contract.

133 (ii) Where the Contractors sub-contract personnel (or a company substantially all of whose shares are owned
134 by an individual) who are not in the direct employment of the Contractors, the Contractors shall ensure that
135 such sub-contracted personnel agree to be bound by all the terms and conditions of this Contract.

136 **7. Owners' Obligations and Responsibilities**
137 The Owners' responsibilities shall consist of the following (and other responsibilities as may be agreed):

138 (a) paying all sums due to the Contractors punctually in accordance with the terms of this Contract;

139 (b) paying all usual voyage and Vessel expenses;

140 (c) supplying and paying for all materials required to harden the Vessel;

141 (d) ensuring that the Contractors are provided with such access to the Vessel and other premises as may be
142 necessary for the provision of the Security Services and providing such information and materials as the
143 Contractors may reasonably require to provide the Security Services (which the Owners shall use reasonable
144 endeavours to ensure is accurate in all material respects);

145 (e) being responsible for informing all interested parties, including but not limited to Flag State, hull and machinery
146 underwriters, P&I underwriters, war risk underwriters and charterers, that the Vessel will be protected by a security
147 team, and of any other relevant details, including whether the Security Personnel will be armed or unarmed;

148 (f) liaising with UKMTO and MSCHOA as appropriate and in accordance with the procedures set out in BMP;

149 (g) providing victualling and accommodation reasonably required for the Security Personnel at the Owners'
150 expense during the provision of the Security Services equivalent to that provided to the Vessel's officers;

151 (h) providing a secure location for the storage and safe-keeping of any Firearms on board;

152 (i) deviating the Vessel at their cost to the nearest port or place for the purposes of the disembarkation of sick or
153 injured Security Personnel; and

154 (j) ensuring that the Security Personnel are entered onto the Vessel's crew list as supernumeraries upon
155 embarkation and are given ship-board familiarisation training.

PART II
GUARDCON – CONTRACT FOR THE EMPLOYMENT OF SECURITY GUARDS ON VESSELS

156 **SECTION 4 – Master's Authority, Division of Responsibilities and Hijacking**

157 **8. Master's Authority and Division of Responsibilities**
158 (a) The Master shall, at all times throughout the duration of this Contract and the performance of the Security
159 Services, have and retain ultimate responsibility for the safe navigation and overall command of the Vessel. Any
160 decisions made by the Master shall be binding and the Contractors undertake to instruct the Security Personnel
161 accordingly.

162 (b) In the event of any actual, perceived or threatened act of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure
163 by third parties the Team Leader shall advise the Master or (in the Master's absence) the Officer of the Watch that
164 he intends to invoke the Rules for the Use of Force.

165 (c) Each of the Security Personnel shall always have the sole responsibility for any decision taken by him for the
166 use of any force, including targeting and weapon discharge, always in accordance with the Rules for the Use of
167 Force and applicable national law.

168 (d) Nothing in this Contract shall be construed as a derogation of the Master's authority under SOLAS. Accordingly,
169 the Master retains the authority to order the Security Personnel to cease firing under all circumstances. However,
170 for the avoidance of doubt, nothing in this Clause shall compromise each of the Security Personnel's right of self-
171 defence in accordance with applicable national law.

172 **9. Hijacking**
173 The Contractors do not guarantee the safety of the Vessel or Crew during the provision of the Security Services. If
174 the Vessel is hijacked:

175 (a) The Contractors shall be entitled to be briefed by the Owners' Incident Management Team or other relevant
176 person(s) in charge of the management of the hijacking incident. The Contractors shall be entitled to receive
177 regular weekly reports as to the progress of the negotiations.

178 (b) The Contractors and Security Personnel shall not do anything to endanger the lives of the Crew and/or other
179 persons permitted by the Master to travel on board the Vessel.

180 (c) The Contractors shall be under no obligation to contribute to ransom payments to secure the release of the
181 Vessel and Crew (whether or not the Security Personnel are on board the Vessel at the time of release).

182 **SECTION 5 – Permits and Licences, Investigations and Claims**

183 **10. Permits and Licences**

184 (a) The Owners shall obtain and maintain any and all Permits which may be required for the Vessel to carry the
185 Security Personnel on board the Vessel and/or for the performance of the Security Services on board the Vessel
186 including the carriage and use of any Firearms and the other Security Equipment.

187 (b) The Contractors shall obtain and maintain any and all Permits which may be required in order for the
188 Contractors and the Security Personnel to undertake the Security Services using any Firearms and other Security
189 Equipment. Such Permits shall include (as necessary) those required under the laws of:

190 (i) the country of incorporation and/or operation of the Contractors;

191 (ii) the country in which each of the Security Personnel takes his nationality; and

192 (iii) the countries of Embarkation Point/Disembarkation Point.

193 (c) Details of Permits (as necessary) held by the Contractors for these purposes are set out in [Box 11](#).

194 (d) For the avoidance of doubt:

195 (i) If the Owners have not obtained the required Permits in accordance with [Sub-clause \(a\)](#) above, the Owners
196 shall indemnify the Contractors for any fines, penalties, losses, costs, legal fees and disbursements as a
197 result of the Owners' failure to perform such obligations.

198 (ii) If the Contractors have not obtained the required Permits in accordance with [Sub-clause \(b\)](#) above, the
199 Contractors shall indemnify the Owners for any fines, penalties, losses, costs, legal fees and disbursements
200 as a result of the Contractors' failure to perform such obligations.

201 (e) Each party shall provide the other party with a copy of the required Permits upon request.

202 **11. Investigations and Claims**

203 (a) Following any incident where a discharge of Firearms occurs, the Master and the Team Leader shall provide
204 formal written records of the incident as may be required by applicable national law.

205 (b) If an incident takes place which leads to an investigation by the Owners and/or Flag State and/or other
206 authorised body, the Contractors shall cooperate in such an investigation.

207 (c) Each party shall assist the other party in defending any third party claims arising out of the provision of the
208 Security Services, in which case the reasonable costs of such assistance shall be borne by the defending party.

209 **SECTION 6 – Insurance, Fees and Taxes**

210 **12. Insurance Policies**

211 (a) The Contractors shall at all times during the period of this Contract maintain insurances to cover their liabilities
212 and contractual indemnities, including those under [Clause 15](#) (Liabilities and Indemnities), as follows:

213 (i) employer's liability insurance covering the Contractors' liability to the Security Personnel;

214 (ii) comprehensive liability insurance including insuring the Contractors' liability to third parties for personal
215 injury and death, property damage and other loss;

216 (iii) professional indemnity insurance; and

217 (iv) personal accident insurance for each of the Security Personnel in a sum not less than United States Dollars
218 two hundred and fifty thousand (US\$250,000) per person.

219 The policies above shall provide the Contractor with cover for emergency medical expenses and repatriation costs.

220 The Contractors shall ensure that the use of Firearms or Security Equipment whilst on board shall not invalidate the
221 above insurances.

222 (b) These insurances shall be placed with reputable insurers and in respect of the insurances listed in Sub-clauses
223 (a)(i) to (a)(iii) shall have (i) policy limits not less than United States Dollars five million (US\$5,000,000) or as stated
224 in [Box 12](#), whichever is the higher amount, and (ii) reasonable deductibles (by reference to market practice), which
225 deductibles shall be for the account of the Contractors. The Contractors shall upon request furnish the Owners with
226 copies of the cover notes which provide information to verify that the Contractors have complied with the insurance
227 requirements of this Contract.

228 (c) The Owners confirm that the Vessel is entered with a P&I Club that is a member of the International Group of
229 P&I Clubs or another internationally reputable marine liability insurer.

230 (d) The Owners shall be under no obligation to disclose the existence of any kidnap and ransom (K&R) insurance
231 they may have placed. In any event, if there is K&R or similar insurance in place, the Contractors acknowledge that
232 such a policy may not respond in respect of the Security Personnel in circumstances where they are not on board
233 the Vessel.

234 (e) Each of the parties shall use reasonable endeavours to ensure that its underwriters waive their rights of
235 subrogation against the other party.

236 (f) For purposes of this [Clause 12](#) (Insurance Policies) rights extended to the Owners and Contractors shall be
237 extended to the Owners' Group and Contractors' Group respectively (as such expressions are defined in [Sub-](#)
238 [clauses 15\(a\)\(i\)](#) and [15\(a\)\(ii\)](#) of [Clause 15](#) (Liabilities and Indemnities)).

239 **13. Fees and Expenses**

240 (a) In consideration of the Security Services, the Owners shall pay the Contractors the daily rate for all the Security
241 Personnel or lump sum for the Transit in the currency and amount stated in [Box 13](#) from the actual date and time of
242 embarkation of the Security Personnel and the Security Equipment until the actual date and time of their
243 disembarkation.

244 (b) The Owners shall pay the Contractors the Mobilisation Fee, if any, on the signing of this Contract for a Single
245 Transit and upon issuing the Instruction Notice in respect of Multiple Transits.

246 (c) The Contractors shall provide the Owners with invoices not more than thirty (30) days after Disembarkation
247 specifying the fees due for the Security Services provided during the currency of any Instruction Notice or, as the
248 case may be, this Contract.

249 (d) Save in respect of the Mobilisation Fee and any agreed advance payments, the Owners shall pay all invoices
250 issued to them by the Contractors within twenty-one (21) days of the date of receipt of the invoice. If the Owners do
251 not pay within twenty-one (21) days the Contractors shall have the right to issue a written notice of default and the
252 Owners shall have a further seven (7) days in which to pay, failing which the Contractors shall have the right to
253 suspend all or part of the Security Services and/or terminate this Contract in accordance with [Clause 19](#)
254 (Cancellation and Termination).

255 (e) The Owners shall make payment of each invoice by electronic transfer to the Contractors' bank account stated
256 in [Box 15](#).

PART II
GUARDCON – CONTRACT FOR THE EMPLOYMENT OF SECURITY GUARDS ON VESSELS

257 (f) If the Contractors provide an invoice to the Owners which is disputed, the Owners shall pay the Contractors the
258 undisputed amount of such invoice on the due date and shall notify the Contractors in writing of any disputed
259 amount as soon as practicable.

260 (g) If the Owners require the Contractors to perform services additional to those set out herein, both parties will
261 agree in writing, prior to such services being provided, on the nature of the additional services to be provided and
262 the additional fees to be paid by the Owner.

263 (h) If a daily rate is agreed and specified in Box 13, the rate shall be payable for each and every twenty-four (24)
264 hour period and pro rata for each part day thereof that the Security Services are provided.

265 (i) If the Owners require the Embarkation Time to be re-scheduled for any reason, the Owners shall notify the
266 Contractors in writing and the Embarkation Time will be re-scheduled to the Owners' chosen time and date
267 provided that:

268 (i) where the Owners give such notice at least forty-eight (48) hours before the original Embarkation Time, no
269 financial penalty or additional fees will be incurred by the Owners and the daily rate will be payable from the
270 re-scheduled Embarkation Time;

271 (ii) where the Owners give such notice less than forty-eight (48) hours before the original Embarkation Time,
272 the daily rate will be payable from the original Embarkation Time.

273 (j) The standby rate specified in Box 16 is payable by the Owners to the Contractors for one period of twenty-four
274 (24) hours after the date at which the Vessel arrives at the Disembarkation Point, in respect of demobilisation of the
275 Security Personnel and Security Equipment.

276 (k) If the Vessel is hijacked and the hijackers have control of the Vessel then all daily payments will be suspended
277 and liability on the part of the Owners to pay the daily rate shall cease.

278 (l) Save where a lump sum has been agreed, the Owners shall reimburse the Contractors for any additional costs,
279 expenses and/or disbursements, including but not limited to transport and accommodation charges, incurred by the
280 Contractors with the agreement of the Owners and accompanied by supporting documentation.

281 **14. Taxes**

282 (a) Subject to Sub-clause (d), the Owners shall be responsible for the payment of all taxes, duties, levies, charges
283 and contributions (and any interest or penalties thereon) imposed by law on the Owners' property or personnel
284 (including, without limitation, the Vessel and Crew), whether or not they are calculated by reference to the wages,
285 salaries, benefits or expenses and other remuneration paid directly or indirectly to persons engaged or employed
286 by the Owners.

287 (b) The Contractors shall be responsible for the payment of all taxes, duties, levies, charges and contributions (and
288 any interest or penalties thereon) imposed by law on the Contractors' equipment or personnel (including, without
289 limitation, the Security Equipment and the Security Personnel), whether or not they are calculated by reference to
290 the wages, salaries, benefits or expenses and other remuneration paid directly or indirectly to persons engaged or
291 employed by the Contractors.

292 (c) Where any taxable supply for VAT (or equivalent indirect sales tax) purposes is made under the Contract by the
293 Contractors to the Owners, the Owners shall, on receipt of a valid VAT invoice from the Contractors, pay to the
294 Contractors such additional amounts in respect of VAT as are chargeable on the supply of the Security Services at
295 the same time as payment is due for the supply of the Security Services.

296 (d) Withholding taxes shall be for the Contractors' account. Any amounts paid by the Owners to the Contractors
297 hereunder shall be net of any withholding taxes required to be deducted from such amounts by relevant taxation
298 authorities, in which case the Owners shall supply the Contractors with a certificate from the relevant taxation
299 authorities that such withholding taxes have been paid. The Owners shall take reasonable steps to make all
300 relevant information and documentation available to the Contractors to enable them to reduce or eliminate any
301 withholding taxes demanded by any taxation authority, or in recovering such withholding taxes.

PART II
GUARDCON – CONTRACT FOR THE EMPLOYMENT OF SECURITY GUARDS ON VESSELS

SECTION 7 – Legal and Liabilities

15. Liabilities and Indemnities

(a) Definitions - For the purpose of this Clause:

(i) "Owners' Group" means the Owners, the registered owner of the Vessel (if not the Owners), and each of their subsidiaries and/or affiliate companies, employees, directors, officers, agents and insurers, the Crew, and any persons permitted by the Master to travel on board the Vessel (save for the Security Personnel).

(ii) "Contractors' Group" means the Contractors and their subsidiaries and/or affiliate companies, employees, sub-contracted personnel (including, without limitation, the Security Personnel), directors, officers, agents and insurers.

(b) Knock for Knock

(i) Owners

The Owners' Group shall not be responsible for loss of or damage caused to or sustained by the property of the Contractors' Group (whether on board the Vessel or not) or incur any liability in respect of personal injury, illness or death of any individual member of the Contractors' Group (whether on board the Vessel or not) arising out of or in any way connected with the performance of this Contract, even if such loss, damage, injury or death is caused wholly or partially by (i) the act, neglect or default of the Owners' Group and/or (ii) the unseaworthiness of the Vessel. The Contractors expressly agree and undertake to hold harmless, defend, indemnify and waive all rights of recourse against the Owners' Group from and against any and all claims, demands, liabilities or causes of action of any kind or character, made by or available to any person or party, for injury to, illness or death of any of the Contractors' Group, or for damage to or loss of property (except cargo) owned by or in the possession of, the Contractors' Group.

(ii) Contractors

The Contractors' Group shall not be responsible for loss of or damage caused to or sustained by the property of the Owners' Group (including, without limitation, the Vessel) or incur any liability in respect of personal injury, illness or death of any individual member of the Owners' Group (whether on board the Vessel or not) arising out of or in any way connected with the performance of this Contract, even if such loss, damage, injury or death is caused wholly or partially by the act, neglect or default of the Contractors' Group. The Owners expressly agree and undertake to hold harmless, defend, indemnify and waive all rights of recourse against the Contractors' Group from and against any and all claims, demands, liabilities or causes of action of any kind or character, made by or available to any person or party, for injury to, illness or death of any of the Owners' Group, or for damage to or loss of property (except cargo, unless owned by Owners' Group) owned by or in the possession of, the Owners' Group.

(c) Third party liability

(i) The Contractors expressly agree to hold harmless, defend, indemnify and waive all rights of recourse against the Owners' Group from and against any and all claims, demands, liabilities, costs or causes of action of any kind, made by or available to any third party (including, without limitation, governmental authorities) arising out of any unlawful and/or negligent act or omission by the Contractors' Group in the performance of this Contract save to the extent of the Owners' own negligence.

(ii) The Owners expressly agree to hold harmless, defend, indemnify and waive all rights of recourse against the Contractors' Group from and against any and all claims, demands, liabilities, costs or causes of action of any kind, made by or available to any third party (including, without limitation, governmental authorities) arising out of any unlawful and/or negligent act or omission by the Owners' Group in the performance of this Contract save to the extent of the Contractors' own negligence.

(iii) Notwithstanding any other Clause of this Contract save for Sub-clause (d) below, the Owners' Group shall be indemnified by the Contractors for all claims, liabilities, losses, liabilities to Crew and third parties (including costs, expenses and fines) whatsoever and howsoever arising out of or in connection with the accidental and/or negligent discharge of any Firearms by the Security Personnel.

(iv) Each party shall give notice to the other party as soon as practicable of any circumstances of which they become aware during the period of the Contract which may give rise to a loss or a claim against the other party. The party from whom the indemnity is being sought shall cooperate fully with the other party and shall have the right, subject to the other party's agreement, to take over the claim including defending and settling, as appropriate, any liability for which the indemnifying party would be liable to indemnify the other party.

PART II
GUARDCON – CONTRACT FOR THE EMPLOYMENT OF SECURITY GUARDS ON VESSELS

- 355 (d) Limitation of liability
- 356 Unless otherwise agreed, the liability of each party to the other for any loss, damage, liability or indemnity under
- 357 this Contract shall be limited to United States Dollars five million (US\$5,000,000) or as stated in [Box 12](#), whichever
- 358 is the higher amount, without prejudice to the right of the Owners' Group to limit their liability under any applicable
- 359 national law or international convention.
- 360 (e) Neither the Owners nor the Contractors shall be liable to the other party for:
- 361 (i) any loss of profit, loss of use or loss of production whatsoever and whether arising directly or indirectly from
- 362 the performance or non-performance of this Contract, and whether or not the same is due to negligence or
- 363 any other fault on the part of either party, their servants or agents; or
- 364 (ii) any consequential loss or damage for any reason whatsoever, whether or not the same is due to any
- 365 breach of contract, negligence or any other fault on the part of either party, their servants or agents.
- 366 **16. Security Personnel Liability**
- 367 None of the Security Personnel shall in any circumstances whatsoever be under any personal liability whatsoever
- 368 to the Owners for any loss, damage or delay of whatever kind arising or resulting directly or indirectly from any
- 369 act, neglect or default on his part while acting in the course of or in connection with his employment and, without
- 370 prejudice to the generality of the foregoing provisions in this Clause, every exemption, limitation, condition and
- 371 liberty herein contained and every right, exemption from liability, defence and immunity of whatsoever nature
- 372 applicable to the Contractors or to which the Contractors are entitled hereunder shall also be available and shall
- 373 extend to protect each of the Security Personnel acting as aforesaid and for the purpose of all the foregoing
- 374 provisions of this Clause the Contractors are or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and
- 375 for the benefit of all persons who are or might be his servants or agents from time to time (including sub-contractors
- 376 as aforesaid) and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to this Contract.
- 377 **17. Security Personnel – Waiver**
- 378 The Contractors undertake to procure from each member of the Security Personnel, prior to their boarding the
- 379 Vessel, individual waivers in substantively the form attached to this Contract in [Annex D](#) (Individual Waiver).
- 380 **18. Delay**
- 381 (a) The Contractors shall use their best endeavours to avoid delays in embarkation and/or disembarkation of the
- 382 Security Personnel and Security Equipment but shall not be responsible for the first twenty-four (24) hours of any
- 383 delay, prior to the actual time and date of embarkation/disembarkation.
- 384 (b) In the event of adverse weather conditions as a result of which the duration of the Security Services is
- 385 extended, any additional time required for the completion of the Security Services will be payable at the daily rate
- 386 stated in [Box 13](#).
- 387 **19. Cancellation and Termination**
- 388 (a) Pre-Transit cancellation
- 389 If an embarkation of Security Personnel and/or Security Equipment in respect of any Transit is delayed by more
- 390 than twenty-four (24) hours for any reason whatsoever other than Owners' default, the Owners shall be entitled to
- 391 cancel the Transit forthwith.
- 392 If a Transit is cancelled by the Owners, other than by reason of delay above, the Owners shall pay to the
- 393 Contractors:
- 394 (i) on cancellation with less than seventy two (72) hours' notice, ten per cent (10%) of the fees for the
- 395 estimated Transit period at the daily rate/lump sum (unless otherwise stated in [Box 17](#)) in addition to the
- 396 Mobilisation Fee;
- 397 (ii) on cancellation with less than forty-eight (48) hours' notice, thirty per cent (30%) of the fees for the
- 398 estimated Transit period at the daily rate/lump sum (unless otherwise stated in [Box 17](#)) in addition to the
- 399 Mobilisation Fee; or
- 400 (iii) On cancellation with less than twenty-four (24) hours' notice, fifty per cent (50%) of the fees for the
- 401 estimated Transit period at the daily rate/lump sum (unless otherwise stated in [Box 17](#)) in addition to the
- 402 Mobilisation Fee.
- 403 (b) Termination

PART II
GUARDCON – CONTRACT FOR THE EMPLOYMENT OF SECURITY GUARDS ON VESSELS

- 404 (i) The Owners may terminate this Contract forthwith at any time by written notice if the Flag State either
- 405 withdraws or does not in the first instance agree in writing to permit and give the Flag State authorisation or
- 406 licence necessary for the Security Services provided under this Contract.
- 407 (ii) The Contractors may terminate this Contract forthwith at any time by written notice if any undisputed sums
- 408 remain unpaid under the terms of this Contract for seven (7) days after receipt by the Owners of the
- 409 Contractors' written notice of default in payment.
- 410 (iii) Either party may terminate this Contract forthwith by giving notice in writing to the other if the other party:
- 411 (1) is in material breach of its obligations under this Contract and, save as provided for breach of payments
- 412 provided in [Sub-clause \(b\)\(ii\)](#) above, fails to remedy that breach (if remediable) within twenty-four (24)
- 413 hours of receiving notice of such breach from the innocent party; or
- 414 (2) becomes bankrupt or insolvent, or has a receiving order made against it, or compound with its creditors,
- 415 or being a corporation commences to be wound up (not being a members' voluntary winding up for the
- 416 purpose of amalgamation or reconstruction) or carries on its business under a receiver for the benefit of
- 417 its creditors or any of them. Under any of these circumstances the other party shall be at liberty to
- 418 terminate this Contract forthwith by notice in writing to the party or to the receiver or liquidator or to any
- 419 person in whom this Contract may become vested.
- 420 (iv) Upon termination of this Contract:
- 421 (1) the Owners shall pay any and all sums then due and payable by the Owners under the terms of this
- 422 Contract; and
- 423 (2) the Contractors shall discontinue performance of the Security Services and disembark the Security
- 424 Personnel and the Security Equipment from the Vessel as soon as reasonably practicable and safe to
- 425 do so and will otherwise comply with the Owners' reasonable instructions regarding such termination.
- 426 (c) [Clause 15](#) (Liabilities and Indemnities), [Clause 16](#) (Security Personnel Liability), [Clause 24](#) (Dispute Resolution)
- 427 and [Clause 27](#) (Confidentiality) shall survive the termination of this Contract.
- 428 (d) The right to terminate in this Clause is without prejudice to any other rights or remedies the party terminating
- 429 the Contract may have in this Contract or by law.
- 430 **20. Compliance with Laws and Regulations**
- 431 Each of the Parties shall not do or permit to be done anything which might cause any breach or infringement of
- 432 national laws and international conventions including, without limitation, regulations of the Flag State and the
- 433 places where the Vessel trades.
- 434 **21. Health, Safety and Environmental Regulations**
- 435 Whilst on board the Vessel, the Contractors and the Security Personnel shall comply with such of the Owners' health and safety requirements as the Owners may have notified to the Security Personnel.
- 436 **22. Drug and Alcohol Policy**
- 437 The Security Personnel shall not bring or consume alcohol or drugs on board the Vessel.
- 438 **23. No Salvage**
- 439 The Contractors and the Security Personnel hereby waive their rights to claim any award for salvage performed on
- 440 the Vessel or life salvage.
- 441 **24. Dispute Resolution**
- 442 (a) This Contract and any non-contractual obligations arising out of it shall be governed by and construed in
- 443 accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to
- 444 arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment
- 445 thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.
- 446 The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms
- 447 current at the time when the arbitration proceedings are commenced.
- 448 The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator
- 449 and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own
- 450 arbitrator within fourteen (14) calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole
- 451 arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the fourteen
- 452 (14) days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within
- 453 the fourteen (14) days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any
- 454

PART II
GUARDCON – CONTRACT FOR THE EMPLOYMENT OF SECURITY GUARDS ON VESSELS

455 further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party
456 accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by
457 Contract.

458 Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment
459 of a sole arbitrator.

460 In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of United States Dollars one hundred
461 thousand (US\$100,000) (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in
462 accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are
463 commenced.

464 **(b)** This Contract and any non-contractual obligations arising out of it shall be governed by and construed in
465 accordance with Title 9 of the United States Code and the substantive law (not including the choice of law rules) of
466 the State of New York and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to three
467 persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their
468 decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgment may be
469 entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance
470 with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.

471 In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of United States Dollars one hundred
472 thousand (US\$100,000) (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in
473 accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time
474 when the arbitration proceedings are commenced.

475 **(c)** This Contract and any non-contractual obligations arising out of it shall be governed by and construed in
476 accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection
477 with this Contract shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable
478 there.

479 **(d)** Notwithstanding [Sub-clauses \(a\), \(b\) or \(c\)](#) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any
480 difference and/or dispute arising out of or in connection with this Contract.

481 **(i)** In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under [Sub-clauses \(a\), \(b\) or](#)
482 [\(c\)](#) above, the following shall apply:

483 **(ii)** Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to
484 mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party
485 to agree to mediation.

486 **(iii)** The other party shall thereupon within fourteen (14) calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm
487 that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further
488 fourteen (14) calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed
489 promptly by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such person as the Tribunal may designate for that
490 purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on
491 such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator.

492 **(iv)** If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and
493 may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the
494 parties.

495 **(v)** The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers
496 necessary to protect its interest.

497 **(vi)** Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall
498 continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account
499 when setting the timetable for steps in the arbitration.

500 **(vii)** Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in
501 the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.

502 **(viii)** The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents
503 disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the
504 law and procedure governing the arbitration.

505 *(Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)*

PART II
GUARDCON – CONTRACT FOR THE EMPLOYMENT OF SECURITY GUARDS ON VESSELS

506 **(e)** If [Box 19](#) in Part I is not appropriately filled in, [Sub-clause \(a\)](#) of this Clause shall apply.

507 *Note: [Sub-clauses \(a\), \(b\) and \(c\)](#) are alternatives; indicate alternative agreed in [Box 19](#). [Sub-clause \(d\)](#) shall apply*
508 *in all cases.*

WORKING COPY

WORKING COPY

Annexe 11 : BIMCO - Clause Piracy



BIMCO Piracy Clause for Time Charter Parties 2013

(a) The Vessel shall not be obliged to proceed or required to continue to or through, any port, place, area or zone, or any waterway or canal (hereinafter “Area”) which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, is dangerous to the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel due to any actual, threatened or reported acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure (hereinafter “Piracy”), whether such risk existed at the time of entering into this Charter Party or occurred thereafter. Should the Vessel be within any such place as aforesaid which only becomes dangerous, or may become dangerous, after entry into it, the Vessel shall be at liberty to leave it.

(b) If in accordance with sub-clause (a) the Owners decide that the Vessel shall not proceed or continue to or through the Area they must immediately inform the Charterers. The Charterers shall be obliged to issue alternative voyage orders and shall indemnify the Owners for any claims from holders of the Bills of Lading or third parties caused by waiting for such orders and/or the performance of an alternative voyage. Any time lost as a result of complying with such orders shall not be considered off-hire.

(c) If the Owners consent or if the Vessel proceeds to or through an Area exposed to the risk of Piracy the Owners shall have the liberty:

(i) to take reasonable preventative measures to protect the Vessel, crew and cargo including but not limited to re-routeing within the Area, proceeding in convoy, using escorts, avoiding day or night navigation, adjusting speed or course, or engaging security personnel and/or deploying equipment on or about the Vessel (including embarkation/disembarkation).

(ii) to comply with the requirements of the Owners’ insurers under the terms of the Vessel’s insurance(s);

(iii) to comply with all orders, directions, recommendations or advice given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government, body or group (including military authorities) whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions; and

(iv) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;

and the Charterers shall indemnify the Owners for any claims from holders of Bills of Lading or

third parties caused by the Vessel proceeding as aforesaid, save to the extent that such claims are covered by additional insurance as provided in sub-clause (d)(iii).

(d) Costs

(i) If the Vessel proceeds to or through an Area where due to risk of Piracy additional costs will be incurred including but not limited to additional personnel and preventative measures to avoid Piracy, such reasonable costs shall be for the Charterers’ account. Any time lost waiting for convoys, following recommended routeing, timing, or reducing speed or taking measures to minimise risk, shall be for the Charterers’ account and the Vessel shall remain on hire;

(ii) If the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or additional wages in respect of sailing into an area which is dangerous in the manner defined by the said terms, then the actual bonus or additional wages paid shall be reimbursed to the Owners by the Charterers;

(iii) If the Vessel proceeds to or through an Area exposed to the risk of Piracy, the Charterers shall reimburse to the Owners any additional premiums required by the Owners’ insurers and the costs of any additional insurances that the Owners reasonably require in connection with Piracy risks which may include but not be

limited to War Loss of Hire and/or maritime K&R.

(iv) All payments arising under Sub-clause (d) shall be settled within fifteen (15) days of receipt of Owners’ supported invoices or on redelivery, whichever occurs first.

(e) If the Vessel is attacked by pirates any time lost shall be for the account of the Charterers and the Vessel shall remain on hire.

(f) If the Vessel is seized by pirates the Owners shall keep the Charterers closely informed of the efforts made to have the Vessel released. The Vessel shall remain on hire throughout the seizure and the Charterers’ obligations shall remain unaffected, except that hire payments shall cease as of the ninety-first (91st) day after the seizure until release. The Charterers shall pay hire, or if the Vessel has been redelivered, the equivalent of Charter Party hire, for any time lost in making good any damage and deterioration resulting from the seizure. The Charterers shall not be liable for late redelivery under this Charter Party resulting from the seizure of the Vessel.

(g) If in compliance with this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter Party. In the event of a conflict between the provisions of this Clause and any implied or express provision of the Charter Party, this Clause shall prevail.

Annexe 12 : Analyse économique

M. Mudrić, *Armed Guards on Vessels: Insurance and Liability*,
PPP god. 50 (2011), 165, str. 217 – 268

ping company/operator, whose vessel is passing through pirate-infested waters, also known as high-risk or listed areas, needs to take into consideration a number of factors in order to formulate a decision regarding the investment in security.

The primary risk or a pirate attack (pA) consists of the costs related to the damage (hull and cargo) sustained during the pirate attack (pD), as well as secondary damage (spD) caused by a breach of various carriage related contracts (charter, carriage, etc.). Secondary costs (sC) involve the insurance coverage (iC) and investment in security equipment (E). Tertiary costs occur when pirate attacks are successful (cRH), and crewmembers are taken hostage (R) and/or vessel is hijacked (H).

Thus, a principle formula of a basic cost assessment involves the following elements: (a) pirate attack ($pA = pD + spD$), (b) secondary costs ($sC = iC + E$), and, (c) costs of kidnapping and hijacking ($cRH = R + H$). The sC element is generally fixed (due to the standard shipping companies/operators' practice of purchasing a certain insurance coverage and making elementary/advanced investments into the on board security [equipment/specialized security training of the crew]¹⁹⁴), whereas the pA element is pretty low due to the low statistical possibility of being attacked¹⁹⁵, and the cRH element is even lower due to a small statistical chance of a pA being successful¹⁹⁶. When pA and cRH do occur, the costs are high¹⁹⁷, and potentially higher if the iC element is not sufficient to provide full cover (forcing the shipowner/charterer to bear the costs above the coverage amount). The E element can contribute to the reduction of probability of pA and cRH from occurring.

Another element that can contribute to the reduction of pA and cRH actualization is the choice of an alternative route (aR), which, however, brings upon separate costs (cA). Shipping companies that choose aR, seek to lower the costs of sC, and lower the probability of pA and cRH from occurring. If cA is lower than $pA + sC + cRH$, shipping companies might rely on the aR option¹⁹⁸.

¹⁹⁴ See: *supra* F.a.

¹⁹⁵ See: *supra* D.b.

¹⁹⁶ See: *supra* C.a.

¹⁹⁷ See: *supra* A.a.

¹⁹⁸ See: *supra* A.b. Although such an option was preferred by a certain part of the shipping industry (the aR + the risk of bad weather at the Cape of Good Hope, despite the fact that it was greater than iC when passing through the Gulf of Aden + the pA + the cost of the Suez Canal passage, was welcomed by certain big shipping companies due to the size of their fleet using this SLOC), as a result of the IRTC, the high-risk area has shifted more along the Somalia coast (as shown previously). Thus, aR does not anymore necessarily circumvent the threat of pA and cRH present during the passage along the Somalia SLOC.

M. Mudrić, *Armed Guards on Vessels: Insurance and Liability*,
PPP god. 50 (2011), 165, str. 217 – 268

Alternative option is the use of armed guards (G), which bears a certain cost (cG)¹⁹⁹ and a certain benefit (bG). The bG element eliminates (according to the statistics) the probability of a successful cRH ($bG \neq cRH$)²⁰⁰ at the present moment. Another advantage of bG is the reduced cost of sC²⁰¹. The cG consists of the wages for the armed guards, as well as possible pA (pD as a consequence of a firefight, and/or spD as a consequence of temporary re-routing to avoid a pA).

The G element has an additional value of providing the safety to seafarers (sS)²⁰². The sS value should be higher than $pA + sC + cRH$ on any account (meaning that the lives and safety of seafarers should be treated as a paramount value, and not placed in comparison with the value of material assets). The often mentioned *contra* argument regarding the use of G, the escalation of violence (V), might lead to a situation where the use of armed guards prompts pirates to use heavier weaponry and thus create more danger to both the sS and safety of the vessel and goods on board ($G + V > sS + -pA$). The practice however shows that the rise of V is occurring irrespective of the use of G²⁰³.

The conclusions arising from the above stated (simplified) formulas are self-evident: the use of armed guards is a welcomed option to: (a) preserve the lives and safety of crewmembers, and, (b) offer considerable protection to the shipowner/operator and cargo interests. Furthermore, the use of armed guards: (c) considerably lowers the costs of the shipowner/operator, who is not forced to use the alternative route method anymore, (d) can lead to considerable reductions in insurance premium prices (both through the special deals offered by insurance companies/PSCs, and through the increased insurance market competition), (e) can lead to considerable reductions in the safety equipment investment costs (the specialized security training of the crew is still a welcomed/advised option), and, (e) currently, provides guarantee that no surcharge in terms of the K&R coverage will be needed, as there are no reported incidents of vessel/crew hijacking whilst protected by the PCASPs.

Is the use of armed guards a necessary option? The answer depends on the size of the fleet and economic strength of the shipping company/operator, the type and average speed of vessels, and the number of vessels making monthly/annual passages through high-risk areas. If the number of vessels/number of passages is rela-

¹⁹⁹ See: *supra* note 139.

²⁰⁰ See: *supra* E.a.

²⁰¹ For both iC and E, see: *supra* E.c.

²⁰² For more on the issue of the effects of piracy on seafarers, see: *Odeke, supra* note 45, at 141-142.

²⁰³ See: *supra* D.a.

Annexe 13 : 100 Series Rules on the Use of Force

The 100 Series Rules

NOTHING IN THESE RULES SHALL BE INTERPRETED IN ANY WAY WHATSOEVER AS LIMITING AN INDIVIDUAL'S RIGHT OF SELF- DEFENCE AS UNIVERSALLY RECOGNISED AND PROVIDED FOR UNDER APPLICABLE AND RELEVANT NATIONAL AND INTERNATIONAL LAWS.

RULE 100

In the event of any actual, perceived or threatened attack by third parties the Team Leader (TL) or, in the TL's absence, other PCASP, shall advise the Master or (in the Master's absence) the Officer of the Watch that he intends to invoke these Rules for the Use of Force.

- NOTE 1: Nothing in these Rules shall be construed as a derogation of the Master's authority under SOLAS. Accordingly, the Master always retains the authority to order the PCASP to cease firing. However, for the avoidance of doubt, nothing in these rules shall compromise each of the PCASP's right of self-defence in accordance with applicable and relevant national and international law.
- NOTE 2: The Master shall, at all times have and retain ultimate responsibility for the safe navigation and overall command of the ship. Any decisions made by the Master shall be binding and the PMSC must instruct the PCASP accordingly.
- NOTE 3: Each of the PCASP shall always have the sole responsibility for any decision taken by him for the use of any force which must always be in accordance with these Rules and applicable and relevant national and international laws.

RULE 101

Non-kinetic warnings may be used where there is a reasonable belief that a craft is displaying behaviour(s) assessed to be similar to those of a potential attacker.

- NOTE 1: Non-kinetic warnings *may* include, but are not limited to, the use of VHF, loud-hailers and/or recorded defensive messaging equipment projected by electronic means (Long / Medium Range Acoustic Devices (L/MRAD)) and evasive ship actions. Non-kinetic warnings by visual signal means may include, but are not limited to, the use of flashing lights, flares and non-lethal eye-safe lasers as per manufacturer's instructions. Non-kinetic warnings including the use of water cannon and/or high pressure water hoses may also be appropriate.
- NOTE 2: Firearms may be held up and visually shown to a potential attacker as part of a non-kinetic warning and an accompanying verbal warning given by PCASP. Normal safety procedures shall be conducted on all firearms and the TL shall command the PCASP to "Load" the firearms with ammunition at the designated loading bay. Loaded firearms should have safety catches applied.

RULE 102

Firearms may be used to fire aimed Warning Shots when it is assessed by the TL or in the TL's absence, other PCASP, that Warning Shots may deter an actual, perceived or threatened attack.

- NOTE 1: A verbal warning is to be given by PCASP prior to firearms being discharged.
- NOTE 2: Subject, whenever necessary, to the authorization of the Master, Warning Shots shall be deliberately aimed and fired at an assessed safe distance by PCASP around the attackers/potential attacker's craft. They are solely intended to further reinforce the deterrence of a perceived attack and no more rounds than are necessary should be fired.
- NOTE 3: Any use of force, especially the use of firearms, shall take into consideration the risk of any unintended consequences or harm.

RULE 103

When under attack or when an attack is imminent, reasonable and necessary use of force may be used in self-defence, including, as a last resort, lethal force.

- NOTE 1: A ship and the persons on board are under attack when it is perceived that they are subjected to force which is likely to result in death, serious bodily harm or abduction.
- NOTE 2: An attack is imminent when the need to defend against it is manifest, instant and overwhelming.
- NOTE 3: The firing of firearms directly at an attacking craft in order to disable the attacking craft is legitimate, in order to attempt to neutralize/prevent an on-going attack and when all other graduated RUF measures have failed to deter the attack.

TABLES DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS.....	2
SOMMAIRE.....	3
TABLE DES ABRÉVIATIONS ET SIGLES UTILISÉS.....	4
<i>Liste des abréviations françaises.....</i>	<i>4</i>
<i>Liste des abréviations étrangères.....</i>	<i>5</i>
<i>Choix terminologiques.....</i>	<i>6</i>
INTRODUCTION	7
PARTIE 1. LA NÉCESSAIRE MOBILISATION DE LA FORCE DANS LA DÉFENSE CONTRE LA PIRATERIE.....	13
TITRE 1. LE MONOPOLE ÉTATIQUE LONGTEMPS PROTÉGÉ DE L'USAGE DE LA FORCE SUR LE TERRAIN MARITIME	15
<i>Chapitre 1. Le besoin des interventions étatiques à l'appui des flottes de commerce</i>	<i>16</i>
Section 1. La problématique de la défense contre la piraterie en haute mer & la réponse traditionnelle des navires de guerre	17
I. Les prérogatives des navires de guerre contre la piraterie, portées par la Convention de Montego Bay	17
II. Le nécessaire aménagement juridique d'une intervention localisée des navires de guerre auprès des États côtiers	20
Section 2. L'embarquement à bord des navires de commerces des <i>Vessel Protection</i> <i>Detachements</i> des Marines Nationales : principes directeurs.....	24
I. L'opportunité de la mise en place des VPD : l'exemple néerlandais	24
II. La procédure d'acceptation par les autorités concernées de l'attribution de VPD aux armateurs.....	28
III. Un type particulier de personnel embarqué : les EPNAP français contre la menace terroriste 30	
<i>Chapitre 2. Étude de cas : les « Nucleo Militare di Protezione » italiens versus</i> <i>modèle français & néerlandais</i>	<i>34</i>
Section 1. Le cadre de la relation contractuelle : la convention entre le Ministère de la Défense et l'armateur.....	35
Section 2. Le contentieux international de la responsabilité engagée : l'affaire de l'Enrica Lexie.....	41
I. Le périmètre d'actions des VPD sur la scène internationale	41
II. Le contentieux de l'Enrica Lexie	43
TITRE 2. L'AUTORISATION ÉTATIQUE D'UNE ACTION PRIVÉE LIMITÉE UTILISATRICE DE LA FORCE POUR LA SÛRETÉ DES NAVIRES.....	46
<i>Chapitre 1. La force, prérogative de puissance publique « déléguée » de l'état aux</i> <i>acteurs agréés</i>	<i>46</i>
Section 1. Le cadre législatif français des sociétés de sécurité privée : droit commun & spécificités pour les activités privées de protection des navires	49
I. Droit commun des sociétés privées de sécurité.....	49
II. Obtention en pratique des agréments : formalités à accomplir et services d'instruction.....	54

Section 2. L'encadrement par les états de la prestation de sécurité : modalités spécifiques d'exercice de l'activité des personnels armés de protection des navires à bord de ces derniers	56
<i>Chapitre 2. Le contrôle continu d'une activité mobile</i>	<i>61</i>
Section 1. L'encadrement strict des armes	61
I. Autorisation des PMSC.....	61
II. Acquisition, détention, transport et mise à disposition des armes	64
Section 2. Les limites posées par les législations des états de transit.....	66
I. Considérations de droit international & logistique : comment faire venir PCASP & armes	67
II. Les navires armureries	69
PARTIE II. L'ORGANISATION PRIVÉE DE L'USAGE DE LA FORCE AUX FINS DE DÉFENSE D'OPÉRATIONS COMMERCIALES	71
TITRE 1. L'ORGANISATION CONTRACTUELLE DE LA PRESTATION DE SÉCURITÉ.....	72
<i>Chapitre 1. Le contrat entre armateurs & Private Maritime Security Companies : dispositions impératives, modèle type BIMCO de la GUARDCON</i>	<i>72</i>
Section 1. Les stipulations nécessaires à la prestation	73
I. Objet du contrat.....	74
II. Obligations préparant la prestation d'APPN	75
III. Obligations tenant à l'exécution de la prestation d'APPN	76
IV. Obligations intervenant en conséquence de l'exécution de la prestation d'APPN	77
V. Vie et fin du contrat	79
Section 2. La répartition de l'autorité entre Capitaine & chef d'équipe des PCASP.....	79
<i>Chapitre 2. Contrats annexes à la prestation de sécurité</i>	<i>82</i>
Section 1. Un contrat préalable, le contrat d'affrètement	82
Section 2. Un contrat nécessaire, la couverture obligatoire de l'activité par l'assurance ...	84
I. La couverture des risques encourus par la PMSC	84
II. La couverture des risques encourus par l'armateur	86
III. La formulation économique du risque en relation avec les différentes assurances	87
TITRE 2. LA MISE EN PRATIQUE DIRIGÉE D'UNE ACTIVITÉ COMPLEXE	88
<i>Chapitre 1. La rationalisation de la crise</i>	<i>88</i>
Section 1. La préparation & le suivi d'une situation dangereuse	91
I. L'analyse des risques	91
II. Le suivi continu de l'activité.....	92
Section 2. Rapports à établir à la suite des attaques ou tentatives d'attaques	93
<i>Chapitre 2. L'émergence de règles de soft law pour réguler l'usage de la force contre la piraterie</i>	<i>96</i>
Section 1. Les cadres étatiques de la légitime défense	96
Section 2. L'élaboration privée des normes directrices.....	98
CONCLUSION.....	102
BIBLIOGRAPHIE	104
<i>Ouvrages.....</i>	<i>104</i>
<i>Articles de revues</i>	<i>104</i>
<i>Rapports</i>	<i>107</i>
<i>Articles de presse.....</i>	<i>108</i>
<i>Colloques & cours</i>	<i>109</i>
<i>Ressources Internet</i>	<i>109</i>
<i>Normes</i>	<i>112</i>
<i>Jurisprudences.....</i>	<i>113</i>
ANNEXES	114
Annexe 1 : Somali Piracy Incidents.....	115

Annexe 2 : Memorandum	116
Annexe 3 : Convenzione.....	119
Annexe 4 : Code des Transports & Code de la sécurité intérieure.....	124
Annexe 5 : Interim Guidance to UK Flagged Shipping	142
Annexe 6 : Formulaire d'autorisation d'exercer	169
Annexe 7 : Formulaire de carte professionnelle provisoire	173
Annexe 8 : Formulaire de carte professionnelle définitive	177
Annexe 9 : Classifications des armes en France	179
Annexe 10 : BIMCO – GUARDCON	182
Annexe 11 : BIMCO - Clause Piracy	193
Annexe 12 : Analyse économique	194
Annexe 13 : 100 Series Rules on the Use of Force	195
TABLES DES MATIÈRES	196

