



# **La garde privée sur les navires de commerce**

**Mémoire pour l'obtention du  
Master 2 Droit maritime**

**Par  
Lea Meggiolaro**

**Sous la direction de M. Christian Scapel**

**Année universitaire 2013-2014**



# **La garde privée sur les navires de commerce**

**Mémoire pour l'obtention du  
Master 2 Droit maritime**

**Par**

**Lea Meggiolaro**

**Sous la direction de M. Christian Scapel**

**Année universitaire 2013-2014**

## **Remerciements**

---

Je tiens à remercier l'ensemble des intervenants pour leur enseignement d'une qualité remarquable, ainsi que l'équipe pédagogique du CDMT pour leur écoute tout au long de cette année universitaire.

Je tiens également à exprimer ma gratitude à Maître Jean-Léopold Renard, pour m'avoir accueillie dans son cabinet afin de réaliser mon stage et d'avoir ainsi pu bénéficier de ses conseils enrichissants.

<b>Introduction.....</b>	<b>4</b>
<b>Partie 1 : La piraterie dans le droit international et les dispositifs coercitifs privés</b>	<b>9</b>
<b>Titre I : La complexité du cadre juridique de la piraterie .....</b>	<b>9</b>
Chapitre 1 : La piraterie dans le droit international contemporain .....	10
Chapitre 2 : La rigueur du cadre normatif Européen.....	16
Section 1 : Sécurité internationale, un contrôle effectif de la CJUE.....	16
Section 2 : La jurisprudence stricte de la Cour Européenne des droits de l'homme....	17
Chapitre 3 : La recherche d'efficacité répressive par les Etats .....	20
Section 1 : L'absence d'applicabilité directe de la Convention de Montego-Bay .....	21
Section 2 : Législation et répression étatiques .....	22
<b>Titre II : De la coopération internationale armée vers l'externalisation de la sécurité maritime .....</b>	<b>26</b>
Chapitre 1 : L'Union Européenne et l'opération « Atalante » .....	27
Chapitre 2 : Les autres opérations: l' <i>Ocean Shield</i> et la <i>Combined Task Force 151</i>	28
Chapitre 3 : La nécessité d'une réglementation internationale encadrant l'emploi de gardes privés .....	30
Section 1 : La maritimisation de la sécurité .....	30
Section 2 : Les compagnies de sécurité privées sur le champ de bataille .....	32
<b>Partie 2 : L'accès à la protection privée pour les armateurs .....</b>	<b>45</b>
<b>Titre I : Cadre et enjeux des activités de protection des navires en France ...</b>	<b>45</b>
Chapitre 1 : Le changement de cap concernant les gardes privés à bord des navires	46
Section 1 : L'histoire des activités dites sensibles.....	46
Section 2 : Le pavillon français, victime de la mondialisation.....	50
Chapitre 2 : La réponse française à la piraterie maritime .....	61
Section 1 : Un accès au secteur rigoureusement encadré.....	62
Section 2 : Les critères fluctuants du champ d'application de la loi.....	74
Section 3 : Le choix controversé de la protection privée .....	79
Section 4 : Quid de la responsabilité ? .....	81
<b>Titre II : Le choix d'une protection privée par delà les mers et les océans ....</b>	<b>82</b>
Chapitre 1 : L'économie du risque : les assurances .....	82
§ 1 : Les chiffres de l'assurance maritime.....	83
Chapitre 2 : La mise en pratique par les Etats à travers le monde.....	86
<b>Conclusion .....</b>	<b>89</b>

## INTRODUCTION

---

« *Le pirate est l'ennemi du genre humain* »<sup>1</sup>.

Plus de vingt siècles après Cicéron, la répression de la piraterie ne s'effectue plus par la pendaison aux mats du navire ayant réussi à capturer le forban. Pourtant l'esprit reste le même. Si les tactiques évoluent les pirates poursuivent leurs attaques, obligeant les Etats à se prémunir de celles-ci par des moyens institutionnels et opérationnels de plus en plus performants pour sécuriser la mer. Obligeant les armateurs à augmenter la protection de leurs navires, par du matériel embarqué voire même du personnel armé à bord.

Le changement réside aujourd'hui dans l'appréhension de la notion de la piraterie qui trouve écho dans un cadre juridique international défini. Les mécanismes répressifs auxquels sont soumis les auteurs des actes de piraterie ont aussi évolués. Il est une superposition de plusieurs ordres juridiques qui rendent l'exercice de la solution pénale à apporter parfois très difficile, ce malgré l'effort de coopération de la part des Etats concernés.

La sécurité fait partie des missions régaliennes des Etats depuis toujours aussi il leur est difficile d'abandonner cette compétence, encore plus à l'heure de la montée de l'inquiétude sécuritaire<sup>2</sup> et de l'expansion de la piraterie maritime<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Cicéron, De Officiis Livre III « *hostis humani generis* »

<sup>2</sup> Notamment depuis le 11 septembre 2001

<sup>3</sup> Notamment depuis 2008 et la médiatisation accrue sur le sujet bien que le réel pic d'augmentation date de 2000 (+52% d'attaques au niveau mondial et un record d'incidents reportés)

Pourtant une privatisation de la sécurité a lieu dans le secteur maritime à travers le monde entier.

**Les chiffres de la piraterie.** De 1984 à 2011, l'Organisation Maritime International a recensé 6 260 actes de piraterie.

Les mers d'Asie étaient jusqu'en 2004 (notamment le détroit de Malacca et les côtes Indonésiennes) le théâtre principal des attaques des pirates. Depuis 2007, l'Océan Indien détient la première place. La menace a connu une rétrocession notamment grâce aux initiatives interrégionales déployées dans le Golfe d'Aden et aux larges des côtes Somaliennes.

Pourtant la criminalité persiste. Cette résistance fut indéniablement l'élan nécessaire à l'expansion de la privatisation de la sécurité dans le domaine maritime.

**L'industrialisation de la sécurité, phénomène mondial.** Le recours au privé pour des prestations sécuritaires internationales n'est pas inédit. Au début des années 2000, les sociétés militaires privées américaines couvraient le marché de la sécurité maritime.

Se retrouvaient *IDS International, SeaSecure, Sentel Corporation, Topcat Marine Security*<sup>4</sup>. La société *Shiploc* proposait comme son nom l'indique un géolocalisation par satellite des navires placés sous sa surveillance.

La société privée *Pistris*<sup>5</sup> fut créée en 1997 et sortait des rangs par sa renommée et par les services étendus qu'elle proposait déjà : la protection et la formation. Elle formait des fusiliers marins, des agents de sécurité portuaire et même des commandos. La société disposait d'embarcations rapides pour protéger les navires de ses clients.

Sur le marché de l'industrie, se plaçaient aussi des sociétés australiennes, israéliennes, et britanniques avec la *Global Marine Security Systems*.

---

<sup>4</sup> Pour l'obtention des noms des sociétés de sécurité, voir « La piraterie maritime », Jean Paul Pancraccio, p.147

<sup>5</sup> <http://www.pistris.com/Index.html>

Le secteur privé a rapidement pris l'initiative de proposer plusieurs services de protection, notamment les équipes de protection embarquées ou les navires escortes.

***Butins et rançons.*** Les pillards de la mer recherchent deux types de butins : le pillage du navire, sa cargaison. Ce type de pillage se retrouve notamment dans le Golfe de Guinée où transitent les navires pétroliers.

Mais encore les pirates iront kidnapper les équipages, c'est le mode opératoire privilégié par les Somaliens. Les équipages seront échangés contre des rançons, parfois même contre des pirates capturés par les Etats tiers.

En 2008 étaient recensés 815 otages détenus par les pirates Somaliens, sur 889 otages au niveau mondial. En 2012, 188 otages étaient retenus par les pirates Somaliens sur 284 au niveau mondial.

***La lutte contre la piraterie.*** Les propos de l'amiral Merer coïncident avec les chiffres avancés :

« Lutter contre les pirates qui ne sont en réalité que des gueux armés de grappin et d'échelles de corde, à l'air très simple, mais est dans les faits extrêmement compliqué pour deux raisons »

« Premièrement, les espaces maritimes dans lesquels se développe la piraterie dans la zone immense : le Golfe d'Aden s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres carrés et la piraterie qui en est issue peut se prolonger loin dans l'Océan Indien, vers l'est vers le sud, ce qui équivaut à des surfaces plus grandes que l'Europe. Même en mobilisant quarante navires de guerre, cela reviendrait à faire surveiller la France par cinq ou six véhicules de gendarmerie. La seconde raison est que tant qu'un navire n'attaque pas un autre navire, il ne peut pas être considéré comme pirate, même si ses occupants sont armés ; rien n'interdit à un pêcheur d'avoir des fusils d'assaut ou des lance-roquettes avec lui, il faut le

prendre sur le fait. Or, les actes de piraterie sont extrêmement rapides et il faut déjà être sur place pour espérer prendre ses auteurs en flagrant délit. C'est donc une tâche ardue ».

Alors que les tentatives de lutte contre la piraterie ont participé à la baisse du nombre des attaques à travers le monde, la menace persiste et augmente par ailleurs dans d'autres zones. Les navires sous protection militaire privée ont démontré une efficacité absolue puisque le recensement sur l'année 2013 indique qu'aucun navire n'a été capturé. Aussi le recours à la protection privée par les armateurs n'est-il pas la seule solution qui semble efficace à ce jour en matière de prévention dans la lutte contre la piraterie ?

La privatisation de la sécurité maritime est issue de plusieurs critères qui n'ont pas su être résolus. La complexité de la notion de la piraterie rend sa répression difficile, malgré les efforts conjoints des Etats que ce soit par des accords juridiques ou des dispositifs coercitifs. Ces tentatives furent une réussite mais n'eurent pas l'impact suffisant pour stopper la menace pirate. Les organismes internationaux attentifs à l'essor de la privatisation de la sécurité maritime ont érigé un cadre afin d'éviter les déboires quant à l'emploi de ces sociétés privées de protection des navires (Partie 1).

Malgré les lourds enjeux qu'impliquent l'embarquement d'agents armés sur les navires, la France suivit le courant majoritaire et promulgua finalement la loi relative aux sociétés privées de protection maritime en juillet 2014. Les questions de responsabilité étaient l'un des principaux obstacles à la création de celle-ci. Pourtant la nécessité d'une réponse efficace et immédiate poussa le gouvernement à légiférer. Ce courant se retrouve notamment dans l'Europe et à l'international (Partie2).

## **Partie 1 : La piraterie dans le droit international et les dispositifs coercitifs privés**

---

La complexité du système juridique face à la menace pirate (Titre 1) est le premier critère permettant l'essor accru de la privatisation dans le domaine de la sécurité maritime. Toutefois la convergence du domaine public au secteur privé reste difficile à accepter par les Etats qui y perçoivent une perte de leur prérogative étatique. Aussi les Etats affectés par cette criminalité ont voulu unir leurs forces en créant des dispositifs internationaux opérationnels en mer afin de mieux protéger et sécuriser le transit maritime. Bien qu'ayant porté leur fruit, ces tentatives à l'échelle internationale restent insuffisantes face à la demande qui leur est formulée. C'est cette autre carence qui mènera à l'externalisation de la sécurité que connaît le monde maritime d'aujourd'hui<sup>6</sup> (Titre 2).

### **Titre I: La complexité du cadre juridique de la piraterie**

---

La sécurité des navires qui parcourent les mers est menacée par l'acte de violence extérieur à ceux-ci : la piraterie. Pour comprendre l'essor que connaissent les sociétés de protection privées, il est indispensable d'analyser au préalable la menace elle-même. Son étude révélera les failles juridiques inhérentes aux tentatives de répression de celle-ci, critère premier de la montée de la privatisation dans la sécurité maritime.

Si la définition de la piraterie est aujourd'hui précisée en droit international (Chapitre 1), l'effectivité de la répression de la piraterie est mise à mal face à la

---

<sup>6</sup> Ce sujet est étudié en Partie 2

multiplicité des systèmes juridiques coexistants. Des cadres juridiques régionaux s'imbriquent avec le droit international et national (Chapitre 2) augmentant encore la lisibilité de ce paysage législatif. Enfin, le perfectionnement du droit international reste inefficace sans une intégration dans le droit interne des Etats (Chapitre 3). C'est cette difficulté juridique qui participe involontairement à l'expansion de la piraterie moderne, créant presque un mythe d'impunité à l'égard des pirates appréhendés.

## **Chapitre 1 : La piraterie dans le droit international contemporain**

L'acte de piraterie par sa définition est international. Ce caractère d'extranéité explique toutes les subtilités qui en découlent : comment régir un phénomène pouvant toucher n'importe quel Etat qui verrait un navire battant son pavillon attaqué par des pirates, alors même qu'aucune règle souveraine n'existe dans cette zone ? Qui peut intervenir ? Dans quelles mesures cette intervention peut-elle être licite ?

### **§ 1 : La convention de Genève**

La définition moderne de la piraterie a d'abord été avancée par l'article 15 de la convention de Genève sur la haute mer de 1958.

Elle fut définie comme : « Tout acte illégitime de violence, de détention, ou toute déprédation commis pour des buts personnels par l'équipage ou les passagers d'un navire privé ou d'un aéronef privé, et dirigés en haute mer, contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord ».

Cette première définition conventionnelle de la piraterie faisait référence à une dimension morale par son terme « illégitime ». Celui-ci sera délaissé par la

définition nouvelle offerte par la convention sur le droit de la mer de 1982 qui introduira une dimension plus juridique, celle de l'illicéité.

## **§ 2 : La convention de Montego-Bay**

Reprenant largement la définition précédente, l'article 101 de la convention<sup>7</sup> sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 est la version actuelle de la définition de la piraterie.

Il ressort de cette définition que l'acte de piraterie sera l'acte illicite de violence commis à des fins privées, en haute mer, par un navire ou un aéronef contre un autre navire ou aéronef.

## **§ 3 : Les critères de l'infraction**

**La haute mer.** L'acte de piraterie pour être qualifié comme tel doit être perpétré dans l'espace de la haute mer. Selon la convention, la haute mer dépasse l'espace juridique commençant à 200 milles marins des côtes, elle englobe aussi l'espace de la zone exclusive économique (ZEE). En effet dans cette ZEE la compétence sera accordée à l'Etat côtier au seul titre de la lutte contre la pollution et de la pêche.

Au final, il s'agit de l'ensemble de l'aire marine où prévaut le principe général de liberté de navigation de tous les pavillons.

---

<sup>7</sup> « On entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants :

- a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :
  - i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer;
  - ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat;
- b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate;
- c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter ».

Ainsi, un acte de violence commis dans les eaux territoriales ne sera pas un acte de piraterie<sup>8</sup>.

**La finalité privée.** La finalité privée de l'acte illicite de violence commis en haute mer contre un autre navire est ainsi clairement exclusive de la finalité politique dans l'acte de piraterie. Cette dissociation est importante car elle permet d'éloigner par exemple la notion de terrorisme de celle de la piraterie.

Pourtant dans une moindre mesure, la notion de piraterie fut appliquée récemment dans l'affaire Paul Watson et Sea Shepherd Conservation Society.

Le 25 février 2013 la Cour d'appel du 9<sup>ème</sup> Circuit de Washington aux Etats-Unis rendit sa décision à l'encontre du dirigeant de l'ONG Sea Shepherd Conservation Society pour avoir commis des abordages volontaires ainsi que des attaques diverses (usage de faisceaux lasers, tentatives d'endommagements du système de propulsion) contre des navires de « l'Institut japonais de recherches sur les cétacés en océan austral ». Il s'agit en réalité de chasseurs de baleines dissimulant leurs activités commerciales derrière un paravent de recherche scientifique. Si les attaques menées par l'ONG Sea Shepherd ont bien été dangereuses pour le bon fonctionnement des moteurs du navire Japonais, l'intérêt soulevé par cette affaire réside dans la qualification de l'acte de piraterie.

En effet, s'il y a bien eu usage d'une forme de violence, commise de l'extérieur, en haute mer, à l'encontre d'un navire, la finalité privée - l'enrichissement - pour Sea Shepherd n'est pas démontrée. Sea Shepherd n'avait pas pour intention de s'approprier le navire, ni les biens et encore moins les personnes à son bord. La violence non létale commise par Sea Shepherd n'avait pour but que d'entraver l'activité du navire Japonais.

---

<sup>8</sup> Ce sera qualifié d'un vol à main armée

Le but poursuivi était soutenu par une motivation écologique, donc une fin politique ne relevant ni du terrorisme ni de la piraterie ce qui rend cette décision quelque peu critiquable.

#### **§ 4 : La définition de l'acte de piraterie par l'OMI**

L'Organisation Maritime Internationale suit le droit international quant à sa définition de l'acte de piraterie. Elle propose d'ailleurs une distinction entre l'acte de piraterie et le vol à main armée en mer<sup>9</sup>.

La définition de ce dernier se retrouve à l'article 2.2 du Code de conduite qui fut adopté lors de la 74<sup>ème</sup> réunion de son Assemblée. La définition de l'acte de piraterie sera quant à lui la reprise intégrale de l'article 101 de la convention de Montego-Bay.

En l'état actuel du droit international, il y a donc 2 infractions différentes. Il s'agit de la même activité criminelle mais perpétrée dans une sphère géographique différente.

#### **§ 5 : La compétence universelle d'intervention**

Puisque l'acte de piraterie est commis dans une zone géographique hors de toute souveraineté étatique, comment organiser l'intervention ? Telle est la réponse apportée par le droit international.

Sur un plan général, la compétence universelle dans le droit international public signifie que tout Etat a la compétence d'appréhender et de juger l'auteur d'une infraction déterminée, qu'elle que soit sa nationalité ou celle de ses victimes.

En matière maritime, ce titre universel des Etats a trouvé naissance dans le caractère par essence international de l'acte de piraterie, puisqu'il est lié à

---

<sup>9</sup> Celui-ci sera commis dans l'espace marin encore sous juridiction d'un Etat.

l'espace de la haute mer, c'est-à-dire là où ne s'applique aucune souveraineté. Il signifie que les navires de guerre de tous Etats ont compétence pour intervenir et appréhender les pirates, en haute mer.

Cette compétence universelle étatique est indissociable de la notion de piraterie puisqu'elle est le fondement de sa répression. Elle est évoquée à l'article 105<sup>10</sup> de la convention sur le droit de la mer de 1982.

### **§ 6 : Le droit de poursuite dit « inversé »**

Dans le cadre de la lutte contre la piraterie Somalienne, un droit de poursuite dit « inversé » fut créé par le Conseil de sécurité des Nations Unies<sup>11</sup> eu égard à l'importance de l'activité criminelle dans cette zone.

C'est encore une compétence exceptionnelle qui permet d'appréhender les pirates même dans la mer territoriale de la Somalie qui perd donc sa compétence souveraine unique d'intervention.

Instaurée pour aider à lutter contre cette criminalité maritime, cette compétence exceptionnelle ne pourra pas être créatrice de droit coutumier<sup>12</sup> et nécessite impérativement que l'Etat en question ait passé un accord préalable avec la Somalie à cet effet.

### **§ 7 : Une pluralité de solutions**

Une fois les pirates arrêtés, les possibilités sont nombreuses.

---

10 « Article 105 Saisie d'un navire ou d'un aéronef pirate

Tout Etat peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire ou un aéronef capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord. Les tribunaux de l'Etat qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne le navire, l'aéronef ou les biens, réserve faite des tiers de bonne foi ».

<sup>11</sup> La résolution 1816 créée par le Conseil de sécurité des Nations Unies. Un droit de poursuite dit « Inversé » car dans le sens contrairement habituel du droit de poursuite existant.

<sup>12</sup> Cela signifie par exemple que les Etats ne peuvent se servir de cette résolution comme base d'un possible droit d'intervention dans les eaux territoriales de la Somalie pour une autre fin que celle prévue par cette règle (lutte contre la piraterie)

Les auteurs présumés pourront soit être remis à leur Etat de nationalité, soit à l'Etat côtier d'où est partie leur attaque, soit à un Etat tiers, soit transférés à bord du navire de guerre ayant participé à l'arrestation sur son territoire afin d'y être jugés.

Pour savoir si l'Etat qui s'est emparé des présumés pirates souhaiterait les remettre, les juger voire les extraditer plusieurs considérations entrent en jeu, tant au niveau juridique que politique.

**Remettre.** Pour remettre les présumés auteurs à leur Etat de nationalité, il faudra néanmoins que celui-ci fasse partie des Etats qui font application de ce qui est appelé en droit international des « standards minimum de civilisation » c.à.d. qu'il applique le respect des droits de la défense, de l'intégrité physique et morale des prévenus etc.

Dans le cadre de la lutte contre la piraterie somalienne, des mécanismes régionaux ont été créés (accords multilatéraux, bilatéraux) afin que les puissances maritimes qui participent aux forces navales<sup>13</sup> de la région puissent remettre directement les pirates appréhendés aux Etats voisins (Kenya, Maurice, Seychelles etc.).

**Juger.** Lorsque l'Etat capteur a été victime de l'attaque des pirates (via les navires battant son pavillon et ses ressortissants) il sera plus enclin à transférer les auteurs présumés sur son territoire afin de les y juger.

**Extraditer.** L'extradition quant à elle est difficilement applicable, notamment au niveau européen. En effet tout pays lié par la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales (Convention EDH) ne saurait accorder l'extradition si l'infraction dans l'Etat qui réclame celle-ci est punie d'une peine de mort ou plus généralement d'une peine qui serait contraire notamment à l'article 3 de la Convention EDH.

---

<sup>13</sup> Cf. le Titre 2 de cette Partie 1

Aussi par exemple, la France refuserait l'extradition si la : « personne réclamée (était) jugée dans l'Etat requérant par un tribunal n'assurant pas les garanties fondamentales de procédure et de protection des droits de la défense », comme l'indique l'article 696-4 Code de Procédure Pénale français.

Concernant la répression des actes de piraterie, le droit européen est très contraignant pour les Etats membres de l'Union Européenne (UE) qui sont soumis à la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales (Convention EDH), à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union Européenne (CJUE) et à la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme (Cour EDH). Cette astreinte juridique sera profitable aux auteurs présumés des actes de piraterie qui passeront souvent au travers des mailles du filet judiciaire. Cette complexité participe à l'essor de la demande de protection privée émanant des acteurs du domaine maritime.

## **Chapitre 2 : La rigueur du cadre normatif Européen**

La marge de manœuvre laissée aux Etats membres est mince puisque la Cour de justice de l'Union Européenne (Section 1) ainsi que la Cour européenne des droits de l'homme (Section 2) opèrent un contrôle à travers leur jurisprudence respective.

### **Section 1 : Sécurité internationale, un contrôle effectif de la CJUE**

La CJUE est compétente pour contrôler la légalité des mesures prises par les institutions de l'UE mais aussi par ses Etats membres, en application des résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> Résolutions prises en application du Chapitre VII de la Charte sur le maintien de la paix et de la sécurité internationale

Ce contrôle existe clairement depuis 3 arrêts datant du 3 septembre 2008<sup>15</sup>.

Sans remettre en cause la primauté du droit international sur le droit communautaire, l'affirmation de sa compétence permet à la CJUE lorsque les institutions et les Etats membres voudront agir sur la base de résolutions émanant du Conseil de sécurité de l'ONU, d'imposer le respect des valeurs communes européennes sur lesquelles ils ont fondé leur adhésion.

L'exercice peut s'avérer plus difficile qu'il n'y paraît si une puissance maritime, membre de l'Union Européenne, voulait transférer sur son propre territoire afin qu'ils y soient jugés, les pirates présumés qu'elle aurait capturés ou qu'une autre puissance maritime lui aurait remis. Ce d'autant plus qu'aujourd'hui la lutte contre la piraterie est un sujet de concertation mondial ayant abouti à une coopération internationale entre les puissances maritimes impliquées et les Etats des zones géographiques concernées.

La Cour européenne des droits de l'homme fait ressortir d'autant plus la rigueur du droit européen en ce qui concerne la privation de liberté des individus en mer. Ce constat a conduit inéluctablement au perfectionnement des droits nationaux afin d'éviter la malencontreuse relaxe des auteurs à l'avenir.

## **Section 2 : La jurisprudence stricte de la Cour Européenne des droits de l'homme**

Le problème de fond qui est ici soulevé par la Cour EDH est celui de la validité d'une procédure pénale initiée en dehors du territoire d'un Etat<sup>16</sup>, notamment

---

<sup>15</sup> CJCE : affaires jointes C-402/05 Yassin Abdullah et C-415/05 Al Barakaat international, Fondation contre Conseil et Commission,

<sup>16</sup> Puisque pour rappel l'acte de piraterie est commis en haute mer, zone dégagée de toute souveraineté

par exemple le cas de la procédure engagée sur le navire de guerre français ayant participé à l'arrestation des auteurs présumés.

La Cour EDH opère un contrôle sur la légalité de la mesure privative de liberté qui a lieu entre le moment de la montée à bord des auteurs des actes de violence commis en mer et le moment où ils arrivent sur le territoire de l'Etat. Il s'agit d'établir un contrôle non pas sur la loi pénale, mais sur la procédure pénale qui l'accompagne.

**L'affaire « Medvedyev ».** C'est sur la base de l'affaire « Medvedyev » en date du 10 juillet 2008<sup>17</sup> concernant un narcotrafic par voie maritime, que la Cour EDH a fait retentir le glas de sa jurisprudence affûtée envers l'Etat français. Cette affaire est entièrement transposable à l'acte de piraterie sur le fond ce qui suscite son intérêt.

Les faits concernaient le navire cambodgien le *Winner* qui fut contrôlé puis dérouté par un navire de la marine nationale française, le *LV Le Hennaff*, retenant ainsi l'équipage du *Winner* pendant plusieurs jours de traversée en mer afin de rejoindre le port de Brest.

Les autorités françaises n'imaginaient pas que cette action était en violation avec le droit européen dès lors qu'elles avaient fait saisir l'affaire dès ses débuts par un Procureur de la République. L'idée était ainsi que les individus arrêtés et retenus étaient bien sous contrôle d'une autorité judiciaire.

La Cour EDH a estimé au contraire que la France avait commis un manquement à l'article 5 §1<sup>18</sup> de la Convention EDH sur la base de 2 considérations :

- eu égard à l'absence d'indépendance du Parquet avec le Procureur de la République, il ne pouvait pas être considéré comme une autorité judiciaire

---

<sup>17</sup> Arrêt de la Cour EDH, 5<sup>e</sup> section, n°3394/03, 10 juillet 2008

<sup>18</sup> Extrait : « Toute personne a droit à la liberté et à la sûreté. Nul ne peut être privé de sa liberté, sauf dans les cas suivants et selon les voies légales : (...) »

- l'absence de base légale pour cette procédure pénale initiée à bord même d'un navire de guerre français en mer.

-

En effet la loi française au moment des faits (la loi du 15 juillet 1994 modifiée par la loi du 29 avril 1996) ne prévoyait pas les conditions d'exercice des mesures privatives de liberté envers des auteurs présumés dans ce cas précis.

La subtilité juridique est ainsi créée. Le but n'est pas d'empêcher l'exercice des mesures privatives de liberté sur un navire de guerre (ou sur un navire privé arraisonné pour l'occasion) mais de les effectuer selon un cadre juridique interne suffisamment construit et précis qui serait donc considéré comme indépendant<sup>19</sup>.

Aussi par exemple, alors même que l'équipage du *Winner* fut retenu en mer pour une durée de 13 jours (le temps d'acheminement jusqu'au port de Brest) la France ne fut pas sanctionnée à cet égard<sup>20</sup>.

En conclusion ce qui fut condamné par la Cour EDH lorsqu'elle rendit son arrêt à l'égard de la France concernait la loi applicable au moment des faits<sup>21</sup>. Celle-ci n'expliquait pas assez les conditions d'exercice des mesures privatives de liberté individuelle susceptibles d'être appliquées à bord d'un navire de guerre français.

La Cour EDH répondit en définitive que la procédure concernant l'équipage du *Winner* s'en trouvait donc viciée<sup>22</sup>.

---

<sup>19</sup> La notion d'indépendance est à entendre ici comme non soumis au seul jugement du commandant de bord du navire, mais bien selon la législation nationale qui est prévue à cet effet

<sup>20</sup> La durée fut considérée comme étant normale eu égard à la distance à parcourir et au fait que le navire *Winner* avait du être tracté impérativement à une très faible allure.

<sup>21</sup> La loi du 15 juillet 1994 modifiée par la loi du 29 avril 1996

<sup>22</sup> Les marins avaient reçus des peines de prisons en 1<sup>ère</sup> instance par la cour d'assises spéciale de Rennes, puis en 2<sup>ème</sup> instance par celle de Nantes

L'acte de piraterie est certes une infraction différente de celle du trafic de drogue en mer, mais elle est résolue et régie de la même manière : l'appréhension des auteurs se fait en mer et les pirates présumés sont ensuite transférés, que ce soit vers l'Etat capteur ou vers un Etat tiers. Cette complexité de cadre normatif et la rigueur dans l'application de celui-ci obligèrent les Etats dont les puissances maritimes sont concernées par la lutte contre la piraterie, à faire évoluer leur droit interne afin d'obtenir une réelle effectivité dans l'exercice de leur répression.

### **Chapitre 3 : La recherche d'efficacité répressive par les Etats**

L'amalgame serait facile à faire. Pourtant il ne s'agit pas d'avoir un système judiciaire perfectionné pour obtenir la sanction des pirates présumés, il s'agit d'avoir un système judiciaire interne en conformité avec le droit international et régional afin de pouvoir l'appliquer sans être sanctionné.

Outre la compétence universelle d'intervention offerte aux Etats par la Convention de Montego-Bay, c'est à eux que revient la charge de permettre l'application pleine et entière de ladite Convention. En effet ses dispositions ne sont pas d'applicabilité directe (Section 1).

Certains Etats ont depuis longtemps fait évoluer leur législation à cet égard. La plupart pourtant ne l'ont fait que tardivement. Dans l'ensemble, les Etats semblent mesurer la tâche qui leur incombe à la hauteur de son importance, c'est pourquoi ils tenteront de réformer leur droit (Section 2).

## Section 1 : L'absence d'applicabilité directe de la Convention de Montego-Bay

Cet aspect explique l'effort conséquent qui doit être apporté par tous les Etats. Il ne s'agit pas seulement d'établir une règle au niveau international, il faut que ceux-ci participent à la répression pénale des pirates en élaborant des règles pénales et des règles de procédure pénale adéquates dans leur droit interne afin de parvenir à une efficacité dans la lutte contre la piraterie.

**Caractère *self executing* ?** En effet, la Convention de Montego-Bay ne bénéficie pas du même sort réservé à l'article 12 §2 de la Convention sur les droits de l'enfant<sup>23</sup>. Les dispositions de la Convention de Montego-Bay définissant l'acte de piraterie ne concernent pas de manière générale les droits de l'Homme et ne peuvent donc trouver écho en droit international public comme étant d'applicabilité directe.

Afin qu'une disposition d'un Traité soit considérée comme *self executing*, il faut qu'elle soit suffisamment claire et précise pour qu'elle puisse être appliquée en droit interne directement, sans besoin d'être modifiée par un texte.

Généralement, la disposition conventionnelle qui sera considérée comme *self executing* sera celle qui relève des garanties des droits individuels et qui remplit les critères ci-dessus exposés.

C'est cette caractéristique technique qui obligera les Etats à perfectionner leur droit interne afin de pouvoir poursuivre efficacement les prévenus sur leur territoire.

De plus les Etats membre de l'UE n'ont guère le choix. L'article 7 de la Convention EDH dispose que :

« Nul ne peut être condamné pour une action ou une omission qui, au moment où elle a été commise, ne constituait pas une infraction dans le droit national ou international ».

---

<sup>23</sup> Décision du Conseil d'Etat, Dame Fatima A. n°291561 : jugea que l'article 12 § 2 de la Convention bénéficie du caractère *self executing* alors que l'article 13 § 2 n'en bénéficie pas.

**L'exemple de la loi du 5 janvier 2011.** A ce titre, la France a franchi un grand pas en réformant son droit interne avec la loi du 5 janvier 2011 sur la piraterie<sup>24</sup>.

Les propos liminaires de la circulaire du 13 juillet relative à cette loi<sup>25</sup> sont démonstratifs de l'absence de caractère *self executing* de la Convention de 1982 :

« La présente loi améliore les outils juridiques applicables à la lutte contre les actes de piraterie commis en mer. En effet, le régime juridique de droit international prévu par la convention de Montego Bay, adoptée le 10 décembre 1982, ratifiée par la France le 11 avril 1996 et entrée en vigueur en France le 11 mai 1996, n'est pas d'applicabilité directe et n'avait pas jusque là été transposé dans notre droit interne ».

## **Section 2 : Législation et répression étatiques**

Telle était la demande faite par le Conseil de sécurité de l'ONU depuis 2008 dans ses multiples résolutions : adapter le droit pénal des Etats à celui de la Convention sur le droit de la mer afin de la rendre pleinement efficace.

### **§ 1 : L'évolution du cadre législatif interne Français**

Avant la loi du 5 janvier 2011, le cadre normatif français était flou. Les dispositions pour incriminer les auteurs de l'infraction de piraterie se trouvaient dans le Code de la Défense, dans le Code Pénal et dans le Code de Procédure Pénale.

---

<sup>24</sup> LOI n° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer

<sup>25</sup> Circulaire du 13 juillet 2011 relative à la lutte contre la piraterie maritime et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer. NOR : JUSD1119584C

**Un régime *sui generis* inspiré du droit international.** La législation française était inadaptée au droit international et créait involontairement une faille judiciaire qui empêchait une répression efficace de la piraterie. Ce fut modifié avec la loi du 5 janvier 2011.

Il ressort des propos liminaires de la circulaire du 13 juillet relative à la loi du 5 janvier 2011 sur la piraterie l'effort inévitable qui devait être fait :

« (...) Ainsi fondée à intervenir sur place, disposant de textes répressifs nationaux incriminant ces actes, la France s'est en revanche vue reprocher, aux termes de l'arrêt Medvedyev de la grand chambre de la Cour européenne des droits de l'Homme, l'absence de statut pour les malfaiteurs appréhendés, entre le moment de leur capture, et leur remise aux autorités judiciaires nationales ou étrangères. Dépassant les améliorations que la loi de 22 avril 2005 avait déjà apportées entre temps, la présente loi vient combler cette carence. Elle crée un régime « *sui generis* », qui ne s'apparente ni à une garde à vue, ni à une rétention administrative, et qui, partiellement soumis au contrôle du juge, permet de sécuriser le cadre de la retenue de ces personnes (...) ».

En effet le coup porté par l'arrêt Medvedyev c./ France rendu le 10 juillet 2008 fut la sonnette d'alarme qui conduisit au cadre juridique actuel.

Désormais le Code Pénal et le Code de Procédure Pénale contiennent les dispositions concernant les compétences universelles accordées à l'Etat français. Ces compétences universelles s'appuient toutes sur des dispositions internationales.

La loi du 5 janvier 2011 réintroduisit d'ailleurs l'infraction pénale de piraterie dans le Code pénal car la loi de simplification du droit de décembre 2007 l'avait supprimée.

**Les chiffres du passé.** Depuis 2008, la France a connu le transfert de 18 pirates sur son territoire, auteurs de 3 attaques différentes concernant des navires de plaisance<sup>26</sup>.

Les 3 affaires ont été jugées et il ressort clairement des sanctions édictées que l'effort législatif devait être fait et ne devra pas être relâché.

En effet, les peines sont mesurées pour la plupart : la détention préventive aura permis l'accomplissement de celle-ci<sup>27</sup>.

Pour d'autres, ils furent même relaxés<sup>28</sup> et ont bénéficié d'une indemnisation<sup>29</sup>.

**L'exercice des pouvoirs de police en mer.** Enfin, la loi de janvier 2011 fit du commandant de bord du navire un Officier de police judiciaire et établit une procédure pénale spéciale afin d'être en conformité avec le droit européen notamment.

Ainsi par exemple, le Juge des libertés et de la détention (JLD) interviendra à côté du Procureur de la République suite à l'arrestation des pirates présumés.

## **§ 2 : La législation Belge**

La Belgique se trouvait dans le même état retardataire que la France. Elle y remédia par 2 lois du 30 décembre 2009 relatives à la lutte contre la piraterie.

**Répression et prévention.** L'intérêt supplémentaire de ces lois, outre la création tardive de l'incrimination adaptée de piraterie maritime et de ses conditions d'intervention<sup>30</sup>, est l'acceptation par le gouvernement Belge des équipes de protection embarquées (EPE) de l'armée belge sur les navires civils.

---

<sup>26</sup> Les affaires connues des voiliers du Ponant, du Carré d'As et du Tanit.

<sup>27</sup> 4 ans de 2008 à 2012 sont passés, or les peines étaient de 4 ans d'emprisonnement.

<sup>28</sup> Notamment à cause d'absence de collecte de preuves suffisantes

<sup>29</sup> 90 000€ pour les 2 pirates Somaliens dans l'affaire du Ponant au titre du préjudice moral pour avoir passé 4 ans en prison. Leurs avocats ont fait appel de cette décision qu'ils estiment insatisfaisante.

<sup>30</sup> Ce sera au Procureur Fédéral que reviendra la charge de confirmer la privation de liberté dans les 24 heures, autrement le présumé pirate devra être remis en liberté

En effet *a contrario* la loi de janvier 2011 ne l'acceptait toujours pas en France. Seule l'évolution tout à fait récente de notre droit<sup>31</sup> le permettra.

### § 3 : Des législations strictes

**Danemark, droit précoce.** A l'inverse par exemple, l'Etat du Danemark avait dès 1922 révisé son Code pénal afin d'y introduire l'infraction de piraterie maritime et d'y prévoir les peines qui s'y réfèrent.

**USA, la force de la sévérité.** Alors que de nombreux Etats luttent dans l'application des sanctions pénales concernant les pirates, les Etats-Unis semblent être les plus sévères avec des peines allant jusqu'à la prison à perpétuité<sup>32</sup>.

Cette solution reste exceptionnelle et la faible efficacité de répression que connaît l'acte de piraterie dans le monde est alarmante. Si celle-ci existe, elle connaît trop de failles.

C'est dans la poursuite de ce même but commun d'efficacité dans la lutte contre la piraterie que les Etats au niveau international ont voulu s'unir. Premier pas d'une prise de conscience que l'armement aiderait à stopper la menace pirate.

En effet les Etats n'étaient pas prêts à déléguer leur pouvoir régalien de sécurité à des compagnies privées. Ils créèrent donc des forces aéronavales de niveau interrégional dans lesquelles s'engagèrent plusieurs Marines nationales.

Le paradoxe de ces opérations maritimes est d'avoir réussi d'un côté à réduire considérablement le chiffre correspondant aux attaques pirates dans les zones

---

<sup>31</sup> La loi du 1<sup>er</sup> juillet 2014, thème étudié en Partie 2

<sup>32</sup> L'exemple cité concerne le tribunal de Norfolk dans l'Etat de Virginie, dans l'affaire du « Quest » où les 4 occupants américains avaient été tués par leurs ravisseurs lors de l'assaut par les commandos américains.

où elles subsistent grâce à leur efficacité ; et pourtant de participer à l'essor exponentiel que connaissent les compagnies privées de protection des navires. En effet la demande de protection de la part des armateurs était trop importante face à la capacité de réponse que ces dispositifs coercitifs pouvaient apporter. Les Etats dont les Marines nationales étaient engagées dans ces coalitions interrégionales de lutte contre la piraterie proposaient d'assurer également une protection par des Equipes de Protection Embarquées (EPE) qui étaient alors encore militaires et non privées. Mais l'évolution vers le secteur privé allait devenir inéluctable face à l'efficacité prouvée des EPE.

## **Titre II : De la coopération internationale armée vers l'externalisation de la sécurité maritime**

---

La riposte internationale organisée commença en 2008 et depuis les initiatives militaires furent multiples au large de la Somalie et du Yémen.

**L'IRTC.** La première idée fut de créer en février 2009 un couloir de navigation sécurisé recommandé aux navires de commerce souhaitant traverser le golfe d'Aden: « *l'International Recommended Transit Corridor* » (IRTC)<sup>33</sup>.

Long de 492 milles marins, dans lesquels se croisent 2 lignes de navigation larges de 5 milles chacune, les navires qui y transitent sont sous la protection des navires de guerres et d'hélicoptères. Cette initiative connut un fort succès.

Les forces armées engagées dans ces opérations internationales ont formé plusieurs coalitions dont une au niveau Européen avec l'opération « Atalante » (Chapitre 1). L'OTAN participe également aux efforts aéronavals avec l'opération « *Ocean Shield* », ainsi que les Etats-Unis avec la « *Combined Task*

---

<sup>33</sup> Cf. Annexe I

*Force 151* » (Chapitre 2). Suite aux questions que soulevait l'emploi des EPE, se forgeait parallèlement au niveau international un cadre juridique et professionnel des compagnies de sécurité privées employées dans la lutte contre la piraterie (Chapitre 3).

## **Chapitre 1 : L'Union Européenne et l'opération « Atalante »**

Opération aéronavale de dissuasion, de prévention et de répression de la piraterie « Atalante » fut lancée le 8 décembre 2008 par l'Union Européenne et devrait perdurer au moins jusqu'en décembre 2014.

**L'objectif, un grand défi.** Les Etats participant à cette coalition<sup>34</sup> ont pour objectif la protection des navires du Programme Alimentaire Mondial (PAM) chargé d'acheminer l'aide humanitaire en direction de la Somalie. « Atalante » doit aussi assurer la sécurité des navires transitant dans les zones à risques, y compris en recourant à l'usage de la force. La superficie couverte est de 3,7 millions de km<sup>2</sup>, ce qui représente la Méditerranée.

EU Navfor<sup>35</sup> dispose de navires de guerre, d'avions de patrouille mais aussi et c'est tout l'intérêt d'Equipes de Protection Embarquées (EPE). Un état-major multinational est embarqué sur un navire amiral en permanence et assure le commandement des forces de cette opération.

**Le succès de l'opération.** Selon les chiffres avancés par l'Union Européenne l'efficacité de l'opération « Atalante » est de 100% en ce qui concerne l'escorte des navires approvisionnant la Somalie dans le cadre du PAM. Elle est

---

<sup>34</sup> 10 Etats de l'UE : Belgique, France, Allemagne, Espagne, Italie, Grèce, Luxembourg, Portugal, Suède, Pays-Bas

<sup>35</sup> Acronyme anglais pour l'opération « Atalante » : European Union Naval Force

également performante en ce qui concerne les attaques pirates puisqu'elles ont chuté de 176 à 34 entre 2011 et 2012<sup>36</sup>.

Enfin, aucun des navires dont les EPE assuraient la protection n'a été capturé. Le chiffre est de 100% d'efficacité.

## **Chapitre 2 : Les autres opérations: l'*Ocean Shield* et la *Combined Task Force 151***

**L'*Ocean Shield*.** L'OTAN en aout 2009 lançait l'opération « *Ocean Shield* » pour une durée d'un an renouvelable, sur la base des résolutions 1814/1838/1846/1851 de l'ONU. Au même titre que l'opération « Atalante », l'*Ocean Shield* participe à la lutte contre la piraterie et à l'escorte des navires du PAM.

Là encore il y eut recours au personnel armé embarqué directement sur les navires mis sous la protection de la force *Ocean Shield* puisque l'OTAN a accepté de mettre à l'œuvre des *Autonomous Vessel Protection Detachment*<sup>37</sup>. Ce personnel était encore exclusivement militaire et non privé.

***Combined Task Force 151.*** Créée le 8 janvier 2009 par les *Combined Maritime Forces*, la *Combined Task Force 151*<sup>38</sup> a pour vocation la lutte contre la piraterie, dans le couloir de l'IRTC bien sûr mais aussi en dehors du golfe d'Aden.

La renommée de cette force navale internationale est excellente: plus de 250 pirates arrêtés. Pourtant plus de la moitié ont été relâchés.

---

<sup>36</sup> <http://eunavfor.eu/mission/>

<sup>37</sup> Traduction : détachements autonomes de protection des navires

<sup>38</sup> <http://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>

Le problème de l'impunité des pirates reste donc pleinement d'actualité comme l'expose cet extrait du discours proclamé par Gérard Araud, représentant permanent de la France, devant le Conseil de sécurité de l'ONU le 19 novembre 2012, à propos de la piraterie Somalienne<sup>39</sup> :

« (...) Deuxièmement, la lutte contre l'impunité des pirates doit être la priorité ». « 80% des pirates suspectés et capturés continuent d'être libérés, affectant ainsi l'efficacité, la crédibilité des opérations navales (...) ».

Géographiquement importantes avec une soixantaine de pays engagés, ces coopérations interrégionales de lutte contre la piraterie<sup>40</sup> dans l'Océan Indien et dans le golfe d'Aden ont fait considérablement chuté le nombre d'attaques depuis 2012. Il s'agit là d'une victoire sur l'acte de piraterie.

L'amiral Merer<sup>41</sup> y décrit une véritable coordination des États :

« Cela (...) permet de dire qu'un embryon de police internationale de la mer s'est créé et existe dans cette zone par la présence de toutes ces nations qui agissent pour un but commun : les commandants des différentes opérations en cours se réunissent chaque mois à Bahreïn pour faire le point sur la situation dans le cadre du mécanisme SHADE ».

Pourtant faut-il garder à l'esprit que la zone à couvrir reste immense alors que l'effectif des flottes déployées est réduit. Cela représente environ une trentaine de navires pour une zone de 8,3 millions de km<sup>2</sup> à couvrir. Ces chiffres admettent une faiblesse quantitative qui empêcha la protection de tous les navires marchands. C'est ce qui poussa les armateurs à contracter avec les entreprises de sécurité privées, suivant d'ailleurs le courant de multiplication de ces sociétés.

---

<sup>39</sup> <http://www.franceonu.org/la-france-a-l-onu/espace-presse/interventions-en-seance-publique/conseil-de-securite/article/19-novembre-2012-piraterie-somalie>

<sup>40</sup> Pour ne citer que les plus grandes mais les Chinois, les Indiens et les Japonais opèrent aussi à titre unilatéral dans la lutte contre la piraterie

<sup>41</sup> Café-Défense organisé par le Club du Millénaire, 21.02.12, consacré à la piraterie maritime

### **Chapitre 3 : La nécessité d'une réglementation internationale encadrant l'emploi de gardes privés**

Les questions soulevées par l'emploi de compagnies de sécurité maritime privées et de leur personnel pour protéger les navires marchands sont nombreuses et sérieuses. Leur présence à bord des navires apporte des interrogations quant au régime juridique qui leur est applicable, sur la légalité de l'usage de leur force, sur l'intégration de ce régime impliquant lui-même plusieurs lois nationales<sup>42</sup> dans le cadre pourtant déjà très complexe que connaît la piraterie.

L'expansion de l'emploi de gardes privés pour protéger les navires marchands suit le courant déjà initié par l'industrie globale de la sécurité (Section 1). La forte médiatisation qui encadra certains événements accablants mit en lumière la nécessité d'un régime juridique strict applicable aux compagnies maritimes de sécurité privées ainsi qu'à leur personnel (Section 2).

#### **Section 1 : La maritimisation de la sécurité**

L'engagement de personnel de sécurité armé à titre privé s'est effectué dès 2008. Si des EPE étaient fournies pour appuyer les coalitions interrégionales par les Etats (des EPE militaires non privées), déjà des entreprises privées participaient à la protection de certains navires aussi.

**Le gain économique.** En effet les armateurs avaient dès lors préféré payer le coût d'engagement annoncé par ces compagnies de sécurité privées pour assurer la protection de leurs navires via les EPE même privées<sup>43</sup> plutôt que de devoir payer peut-être bien plus si un de leurs équipages venait à être capturé.

---

<sup>42</sup> Réglementation internationale, loi du pavillon et la loi de l'Etat côtier

<sup>43</sup> « Le coût des EPE (militaire), qui est de 2 000 euros par jour en moyenne, est donc inférieur au coût moyen d'une société de sécurité privée, qui est de l'ordre de 3 000 euros par jour » - extrait du rapport sénatorial de 2012 intitulé « Lutte contre la piraterie maritime : une loi utile, une mission sans fin » de François Trucy et Jean-Claude Peyronnet

En cette dernière hypothèse, la manœuvre pour éviter les pirates doit être : d'accélérer pour semer les ennemis<sup>44</sup>, ou de dérouter le navire pour éviter les trajectoires dangereuses ajoutant des jours voire des semaines de navigation supplémentaire, du carburant supplémentaire, l'emploi du personnel pour une durée plus longue, des retards dans les livraisons, des surcoûts d'assurance, des primes de risque aux marins etc. Evidemment, le tout en supposant que la manœuvre ait fonctionné !

Au cas d'échec, il faudra rajouter le coût de négociation des rançons avec les pirates pour récupérer l'équipage capturé<sup>45</sup>, l'engagement de professionnels à cet effet etc.

L'enjeu commercial ainsi propice à l'industrie de la sécurité conduisit inexorablement au développement des compagnies privées, jusqu'à toucher le domaine maritime. L'idée de protection privée émanait du terrestre où des militaires privés combattaient aux côtés des militaires engagés.

**La sécurité de la terre à la mer : les affaires *Blackwater* et *Enrica Lexie*.**  
L'exemple le plus médiatisé est celui de la compagnie *Blackwater USA*. Cette compagnie employait des agents de sécurité pour assurer notamment la protection rapprochée des diplomates en Iraq et en Afghanistan.

Le 16 septembre 2007, un groupe d'agents<sup>46</sup> de *Blackwater* alors en mission de protection diplomatique fit feu sur des civils Irakiens. 17 personnes trouvèrent la mort lors de cet incident alors même qu'aucune réelle théorie d'auto-défense n'a pu être relevée en l'espèce.

Les questions qui suivirent furent multiples : à quel statut ces militaires étaient-ils associés ? Etaient-ils des mercenaires, de qui répondaient-ils ?

---

<sup>44</sup> Cf. BMP4 « *Do not be boarded : Increase to maximum speed + Manœuvre vessel* »

<sup>45</sup> Les montants des rançons se chiffrent en millions de dollars US !

<sup>46</sup> Nommés en anglais des *security contractors*

Puis il y eut aussi l'affaire emblématique de « *l'Enrica Lexie* » en date du 15 février 2012, qui concernait cette fois-ci les membres d'une EPE (incident en mer, bien que cette EPE était militaire et non privée).

Lors de leur mission de protection du pétrolier battant pavillon italien *Enrica Lexie*, les membres de l'EPE crurent identifier une embarcation de pirates alors qu'ils naviguaient aux larges des côtes indiennes. Semblerait-il que ceux-ci n'eussent pas répondu pas à leur sommation puisque 2 membres de l'EPE ouvrirent le feu et tuèrent 2 des présumés pirates. L'erreur était perpétrée car ils étaient en réalité 2 marins-pêcheurs indiens.

Dans ce dernier exemple, fallait-il appliquer un droit à défaut d'un autre (droit indien ou loi du pavillon donc loi italienne) ? Ce droit changeait-il en fonction de la zone géographique où l'incident est accompli (mer territoriale, ZEE, haute mer) ? Quel statut avait les militaires à bord du navire ? Qui a compétence pour juger les auteurs de ces « meurtres » ? Leurs tirs peuvent-ils être légitimés ?

Si en l'espèce certaines de ces questions furent résolues<sup>47</sup> il était primordial de trouver un consensus pour ériger un cadre concernant les gardes privés employés sur les navires marchands.

## **Section 2 : Les compagnies de sécurité privées sur le champ de bataille**

Avant d'exposer les enjeux mis en cause par la maritimisation de la sécurité et d'analyser le régime créé par la communauté internationale pour y répondre, il

---

<sup>47</sup> Notamment la question de la compétence pour les juger puisque l'Inde récupéra les 2 hommes en 2013 aux fins de les juger prochainement, en promettant à l'Italie que leur procès sera respectueux des droits fondamentaux des 2 individus. Pourtant cette solution semble être en contradiction avec la Convention de Montego-Bay qui précise qu'en ZEE (comme en l'espèce) les articles applicables à la haute mer sont applicables pareillement. Or ceux-ci précisent justement l'application exclusive de la loi du pavillon (donc la loi italienne).

est utile d'aborder quelques définitions afin de préciser le statut de ces compagnies privées et de leurs agents.

## § 1 : Notions et définitions

**Les équipes de protection.** En France, les gardes embarqués sur les navires de commerce sont appelés des Equipes de Protection Embarquées, des EPE. Elles ont évoluées dans leur composition, passant de militaires aux gardes privés. Chez les anglo-américains, il s'agira des *Vessel Protection Detachment*, dont l'acronyme est VPD ou encore des *Private Contracted Armed Security Personnel* autrement dénommés PCASP.

**Les sociétés de protection.** Les entreprises de sécurité spécialisées dans le domaine maritime sont communément appelées par les anglo-américains *Private Security Companies* (PSC)<sup>48</sup> ou encore *Private Maritime Security Companies* (PMSC). Le personnel – PCASP - est donc employé par les sociétés de sécurité privées – les PMSC.

**La zone protégée.** L'emploi de ces gardes privés est envisagé pour la Zone à Haut Risque ou encore *High Risk Area* (HRA). Cette zone pourra être modifiée par les législations nationales.

**Les créateurs du droit.** L'Organisation Maritime Internationale (OMI) et son Comité de Sécurité Maritime sont à l'initiative des normes au niveau international dans le domaine<sup>49</sup>. Certains acteurs maritimes de la scène internationale participent également pour ériger ces réglementations.

---

<sup>48</sup> En France on pourra lire parfois les SMP : sociétés militaires privées

<sup>49</sup> Les buts poursuivis par l'OMI sont entre autres : la collaboration entre les États membres dans le domaine de la réglementation maritime / l'adoption de normes de sécurité

Ainsi furent élaborés des « conseils<sup>50</sup> » pour les Etats côtiers, les Etats ayant une flotte marchande ainsi que pour les opérateurs de la *shipping industry*<sup>51</sup>.

**Les MSC.** Ces réglementations sont issues des nombreuses sessions<sup>52</sup> du Comité de Sécurité Maritime<sup>53</sup>. En effet ce dernier est responsable de la sécurité, de la construction, de l'équipement et des opérations des navires de la marine marchande. C'est le comité le plus technique de l'OMI.

**Les règles.** Les « *guidance* » établis sont des « circulaires » consultables par tous et sont devenus la référence internationale pour tous les acteurs de l'industrie maritime (compagnies, armateurs, équipages) mais aussi pour les Etats.

Les définitions citées *supra* se retrouvent à l'article 2 du document MSC.1/Circ.1405/Rev.2<sup>54</sup>, mis à jour lors du MSC 90, au 25 mai 2012 :

*« High Risk Area: an area as defined in the BMP<sup>55</sup> unless otherwise defined by the flag State ».*

*« Private maritime security companies (PMSC): Private contractors employed to provide security personnel, both armed and unarmed, on board for protection against piracy ».*

---

<sup>50</sup> [http://www.imo.org/Documents/IMO\\_Piracy\\_Guidance.pdf](http://www.imo.org/Documents/IMO_Piracy_Guidance.pdf)

<sup>51</sup> Traduction libre : l'industrie maritime

<sup>52</sup> Les sessions sont communément appelées MSC 86, MSC 87, MSC 88 ainsi de suite

<sup>53</sup> Le *Maritime Safety Committee*, dont l'acronyme est MSC

<sup>54</sup> MSC.1/Circ.1405/Rev.2 qui concerne les armateurs, les capitaines et les acteurs de l'industrie maritime dans l'emploi de gardes privés sur les navires dans la zone à haut risque

<sup>55</sup> *Best Management Practice* indique à son article 2.4 de la section 2 que : « *The High Risk Area defines itself by where pirate activity and or attacks have taken place. For the purpose of BMP the High Risk Area is an area bounded by Suez and the Strait of Hormuz to the North, 10°S and 78°E. (Note - the UKMTO Voluntary Reporting Area is slightly larger as it includes the Arabian Gulf) (...)* ».

*« Privately contracted armed security personnel (PCASP): armed employees of PMSC ».*

Les documents issus de ces nombreuses sessions (MSC 87, MSC 88, MSC 89 etc.) sont des règles qui cherchent à être claires. Le but étant d'ériger un standard reconnu par tous et qui soit des plus précis afin de prévenir les problèmes qui pourraient surgir de l'emploi de gardes privés sur les navires de commerce dans la zone à haut risque.

## **§ 2 : La standardisation internationale du régime sur les PCASP**

La réglementation concerne plusieurs domaines : la relation entre le capitaine et les gardes privés, la légalité et les conditions de l'usage de la force par les gardes armés envers le navire et/ou envers l'équipage et envers les navires étrangers, les questions de responsabilité en cas de dommages matériels ou humains, le problème de l'embarquement des armes à bord du navire.

**Embarquement des armes à bord : droit de l'Etat du pavillon ou de l'Etat côtier.** Ce dernier point est un des problèmes clefs qu'amène l'emploi de gardes privés sur les navires puisque tous les Etats ne l'acceptent pas dans leur législation.

Aussi le navire peut arriver dans un port dont la loi nationale n'autorise pas les gardes armés sur les navires (la loi de l'Etat côtier) alors même que la loi nationale du navire sur lequel se trouvent les gardes armés privés l'acceptait (la loi du pavillon). Quel droit prime ? Comment les accorder.

L'OMI et son Comité de sécurité maritime apportèrent des réponses ou tout au moins des pistes à suivre par les Etats.

La 90<sup>ème</sup> session du Comité de sécurité maritime prit fin le 25 mai 2012. La direction prise est de faire peser une responsabilité sur les Etats souhaitant

autoriser l'emploi d'entreprises de sécurité privées. Ce courant s'initia avec le Document de Montreux.

### **§ 3 : Document de Montreux : le premier pas**

Contemporain de l'affaire *Blackwater*, ce document fut élaboré lors de meetings entre 2006 et 2008. Ce projet avait le soutien d'une vingtaine de pays<sup>56</sup>. La Suisse et le Comité International de la Croix-Rouge étaient à l'initiative de ces rencontres afin d'ériger un cadre juridique pour les entreprises de sécurité privées en temps de guerre.

Dans le droit international, le « Document de Montreux » est le premier document érigeant une base juridique pour l'emploi des prestataires de sécurité privés employant des militaires dans le respect du droit international humanitaire et des droits de l'homme.

Emanèrent ainsi 70 recommandations basées sur la responsabilité de l'Etat les employant. Par exemple, les Etats employant les sociétés de sécurité en temps de guerre doivent vérifier leurs antécédents et contrôler les procédures utilisées pour recruter leur personnel.

Bien que ce document ne lie pas légalement les Etats, il fait ressortir les responsabilités que doivent avoir les gouvernements en contractant avec ces prestataires.

### **§ 4 : Le Code de Conduite Internationale des prestataires privés de service de sécurité**

Ce Code de Conduite Internationale est une « arme » de plus mise à disposition.

---

<sup>56</sup> Dont la France, les USA, l'Australie, le Canada, l'Allemagne etc.

Elaboré avec l'aide des représentants de l'industrie maritime, d'associations industrielles, des représentants des entreprises de sécurité privées, du département des affaires étrangères Suisse, de nombreuses ONG, des gouvernements Américain, Britannique et Canadien il fut complété fin 2010 et signé formellement le 9 novembre 2010.

58 compagnies de sécurité privées l'attendaient et le signèrent<sup>57</sup>. En aout 2012, 464 Etats<sup>58</sup> l'avaient signé.

Le but du Code est d'établir une responsabilité effective des entreprises de sécurité privées maritimes et d'établir sur elles un contrôle indépendant.

**Le minimum requis : la *due diligence*.** A titre d'exemple, une « *due diligence* » devra être exercée par les prestataires privés offrant leurs services de sécurité. Ce notamment lorsqu'ils recrutent leur personnel mais encore lorsqu'ils exécutent leur mission de protection auprès de leurs clients.

**Le Code de Conduite : une base.** Les gouvernements qui contractent avec ces prestataires peuvent inclure dans leurs accords des dispositions faisant directement référence à celles insérées dans le Code.

Le Code reste un mécanisme non étatique qui complète des mesures prises par les gouvernements nationaux. Il est reconnu néanmoins pour sa forte influence sur toute la communauté professionnelle.

## § 5 : La pratique recommandée, les BMP

Les *Best Management Practices* ont été élaborés sous la supervision de l'OMI en association avec les grands représentants des acteurs maritimes.

**BMP, la référence internationale.** Le BMP en sa version 4 est la version

---

<sup>57</sup> <http://www.eda.admin.ch/eda/fr/home/recent/media/single.html?id=36144>

<sup>58</sup> [http://www.corpguard.fr/Signature-convention-ICOC\\_a22.html](http://www.corpguard.fr/Signature-convention-ICOC_a22.html)

actuelle des *Best Management Practices* depuis septembre 2011.

Ces BMP sont la référence internationale dans la lutte contre la piraterie Somalienne<sup>59</sup>. Y sont décrites les règles minimales de sureté à appliquer à cet effet.

Le BMP4 se trouve aujourd'hui dans le MSC.1/Cir.1339<sup>60</sup> sur la piraterie et le vol à main armée dans les eaux proches des côtes Somaliennes.

## § 6 : Les évolutions apportées lors du *Maritime Safety Committee 90*

Eu égard au nombre important de règles construites depuis les premières sessions MSC seule une étude sur les grandes lignes sera accomplie.

**Le risque d'escalade de la violence.** Alors que la BIMCO<sup>61</sup> et INTERTANKO<sup>62</sup> ainsi que la majeure partie de l'industrie maritime avait longtemps découragé l'usage de ces gardes armés sur les navires eu égard notamment au risque « d'escalade de la violence » plaçant les marins en première ligne de ce risque, leur nécessité concernant certains navires particulièrement vulnérables était indiscutable.

En réalité les tactiques des pirates avaient déjà évoluées et leurs attaques sont d'elles-mêmes plus violentes. Ces derniers ont rapidement constaté l'importance du facteur « violence » dans l'équation mathématique du gain. Attaque + violence = rançons plus élevées obtenues plus facilement.

---

<sup>59</sup> *Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy*

<sup>60</sup> <http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/piracy/Documents/1339.pdf> : « *Piracy And Armed Robbery Against Ships In Waters Off The Coast Of Somalia* »

<sup>61</sup> La *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO) est la plus grande des associations maritimes représentant des armateurs. En janvier 2014 elle compte 212 membres dont la flotte combinée comprend environ 3,040 navires-citernes totalisant 270 millions de port en lourd - cf. <https://www.intertanko.com/About-Us/>

<sup>62</sup> *International Association of Independent Tanker Owners* : association internationale des armateurs indépendants (c.à.d. non étatiques) de pétroliers

De plus, il s'agira toujours pour les EPE de chercher à apporter une réponse « légitime » et « proportionnée » dans l'évolution de la riposte. La violence létale étant utilisée comme dernier recours<sup>63</sup>.

En définitive, l'année 2011 subit une forte augmentation de ces prestations privées puisque 30 à 40% des navires de commerce transitant dans la HRA<sup>64</sup> étaient protégés par des gardes embarqués.

Les contrats étaient conclus suivant les recommandations édictées par l'OMI et ses circulaires MSC.

Eu égard à cette crainte d'augmentation de la violence, l'Association de Sécurité pour l'Industrie Maritime (SAMI)<sup>65</sup> entreprit de créer une standardisation d'accréditation<sup>66</sup> concernant les compagnies privées employant des gardes armés sur les navires.

**SAMI, une accréditation contrôlée des entreprises de sécurité privées.** Le Programme d'Accréditation de la SAMI est fondé sur le Code de Conduite Internationale des entreprises de sécurité privées, sur les circulaires issues de l'OMI et sur les Best Management Practices.

Le processus d'accréditation suit 3 étapes : il inclut la *due diligence*, les contrôles de systèmes et des visites sur site des prestataires.

La première étape, la *due diligence* implique d'évaluer les finances, la légalité et les conditions d'assurance de la société de sécurité privée. Si la société réussit la première étape, elle subit le contrôle de la deuxième étape.

---

<sup>63</sup> Cf. §7 p.34

<sup>64</sup> *High Risk Area*

<sup>65</sup> *Security Association for Maritime Industry* : Association de sécurité pour l'industrie maritime

<sup>66</sup> <http://www.seasecurity.org/sami-certification-for-pmscs/>

La seconde étape implique une analyse en profondeur de l'infrastructure de l'entreprise de sécurité privée, une vérification physique des locaux, des systèmes et de la documentation.

La troisième étape est menée directement par la SAMI qui conduit une vérification opérationnelle.

Une fois les 3 étapes accomplies avec succès, l'entreprise de sécurité privée peut être « accréditée » par le biais de la « *National Security Inspectorate* » qui agit donc comme un autre membre indépendant.

Ce programme d'accréditation SAMI recommandé par les Iles Marshall fut accepté par l'OMI afin de garder une meilleure lisibilité au niveau international.

**Les 2 principales solutions issues du MSC 90.** Deux grandes conclusions peuvent être tirées des multiples questions avancées concernant l'emploi de gardes armés privés sur les navires par les armateurs, pour leur cadre dans les législations nationales et pour leur implication consécutive avec les Etats côtiers dont les ports sont exposés.

**Loi de l'Etat côtier ou loi du pavillon ?** En ce qui concerne les capitaines, les armateurs et les prestataires privés de sécurité: les navires entrant dans les eaux territoriales et/ou dans les ports des Etats côtiers sont et restent soumis à la loi nationale de l'Etat du port<sup>67</sup>. En effet, l'Etat côtier est le seul souverain dans ses eaux territoriales.

Cela implique que même un simple passage « innocent » aux abords d'un port soumettrait le navire sous protection armée privée battant pavillon étranger à la législation de l'Etat côtier.

---

<sup>67</sup> Cf. *Report of the Maritime Safety Committee on its 90 Session, IMO Doc. MSC90/28 (31 May 2012), §20.11*

**L'implication de l'Etat dans le contrôle des compagnies de sécurité privées.** Il ressort de cette 90<sup>ème</sup> session que les Etats du pavillon devront remplir leur responsabilité quant à l'examen porté à ces entreprises de sécurité (notamment par la *due diligence* par exemple). Chaque Etat pourra dans sa législation nationale prévoir des mécanismes supplémentaires à cette fin. Il leur sera facile de suivre les recommandations et conseils érigés sous l'égide de l'OMI lors des MSC.

Les conseils se retrouvent par exemple dans le document MSC.1/Circ.1408 concernant les ports et les Etats côtiers<sup>68</sup> et dans le MSC.1/Circ.1405/Rev.2 pour les navigants et acteurs de la *shipping industry*.

### **§ 7 : Une hiérarchisation dans l'emploi de la force**

Lors du MSC 90 fut soulevé dès le premier jour<sup>69</sup> l'éventuelle non conformité de l'emport des armes à bord avec la législation des Etats côtiers. Mais encore, afin d'éviter le risque d'escalade de la violence tant craint il fallait tenter de hiérarchiser le droit concernant la riposte apportée par ces gardes armés lors d'une attaque ou menace d'une attaque.

**Le cadre de l'usage de la force, les « RUF ».** Les « RUF » ou encore « *Rules of the Use of Force*<sup>70</sup> » sont un problème de droit conséquent à l'embarquement des gardes armés.

Fallait-il déduire de la zone de non-souveraineté qu'est la haute mer un non-encadrement de l'emploi de la force par les EPE privées ? La réponse est évidemment négative. Dès lors des règles et conseils concernant la gradation dans l'emploi de la force devaient être construits.

---

<sup>68</sup> MSC.1/Circ.1408 : *Revised Interim Recommendations For Port And Coastal States Regarding The Use Of Privately Contracted Armed Security Personnel On Board Ships In The High Risk Area1*

<sup>69</sup> *High-Level Segment on Arms on Board, note du secrétaire Général de l'OMI, DOC MSC90/27/2* (révisé au 8 mars 2012) §4.2

<sup>70</sup> Traduction libre : les règles dans l'emploi de la force

**GUARDCON, le contrat type dans l'emploi des gardes privés.** La BIMCO et les *Protection & Indemnity Clubs* (P&I) ont soumis à l'OMI un contrat standard GUARDCON<sup>71</sup> concernant l'emploi des gardes privés.

Le contrat GUARDCON<sup>72</sup> suit le droit international coutumier ainsi notamment que l'esprit de la Convention de Montego-Bay de 1982. Il est conforme également aux conseils émis dans les circulaires des précédents MSC<sup>73</sup>.

Parmi ses multiples dispositions, le contrat type GUARDCON<sup>74</sup> évoque les RUF et suppose que :

- les RUF des sociétés maritimes de sécurité privées doivent être conformes avec la législation de l'Etat du pavillon
- les RUF doivent être également conformes avec les réglementations des ports et des Etats côtiers concernant l'usage et l'embarquement des armes, des équipements, et des munitions à bord des navires.

Tout l'enjeu est donc de faire coexister deux régimes juridiques qui peuvent s'avérer contradictoires.

Si l'Etat côtier n'autorise pas l'emport d'armes à bord (et n'autorise t'il pas non plus les gardes privés sur les navires donc) sa réglementation prévoira la plupart du temps des dispositions quant aux conditions de prévention et de stockage des armes et des munitions, et même parfois des procédures de déclaration d'identité des gardes privés aux autorités.

**BIMCO et les RUF : une proportion dans l'emploi de la force.** Un document nommé « *Guidance on Rules for the Use of Force (RUF) by Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP) in Defence of a Merchant Vessel (MV)*<sup>75</sup> » fut

---

<sup>71</sup> GUARDCON « *A standard Contract for the Employment of Security Guards on Ships* » soumis par la BIMCO à l'OMI, Doc MSC90/INF.5

<sup>72</sup> Guardcon est issu de la contraction des mots « *Guard* » et « *Contract* »

<sup>73</sup> cf. notamment MSC.1/Circ.1405/Rev.2

<sup>74</sup> cf. Annexe II

<sup>75</sup> Traduction libre : Règles dans l'emploi de la force par le personnel armé de sécurité privée dans la défense d'un navire marchand

soumis par la BIMCO.

Il en ressort 3 principes<sup>76</sup> :

- l'usage de la force devrait être utilisé d'une façon nécessaire et proportionnée
- la dignité humaine et les droits de l'homme de tous les individus devraient être respectés
- une réponse non-violente aux attaques devrait toujours d'abord être appliquée.

Si théoriquement les principes sont remarquables, en pratique protéger un navire risque de les entraver. La proportion de la force peut être gérable (les armes ne sont pas toutes d'une menace égale) mais comment entendre la « nécessité » ? Se déclenche t-elle lorsque les pirates sont déjà à bord (alors comment protéger le navire sauf à tuer les pirates ?) ou se déclenche t-elle lorsque les pirates sont suffisamment proches du navire ? Proches comment ? Tout semble être question d'interprétation.

Etrangement, la notion de « nécessité » et de « proportion » dans la riposte serait interprétée en droit français comme relevant de la légitime défense – elle est justement la caractéristique (paradoxale) de la loi française du 1<sup>er</sup> juillet 2014 autorisant les gardes privées sur les navires de commerce.

**La force en dernier recours.** Des exemples de réponses non violentes sont également fournis parmi les règles du document. Ce sera par exemple l'utilisation de fusée de signalisation, du système LRAD<sup>77</sup>.

Ou encore de montrer la présence des gardes armés à bord afin de dissuader les pirates d'attaquer. Pour cela, il leur faut rester visibles en allant sur le pont.

---

<sup>76</sup> Cf. Annexe III : *Guidance on Rules for the Use of Force*, 7

<sup>77</sup> Long Range Acoustic Device – cf. Annexe IV

Ces principes sont érigés au niveau international comme modèle. L'utilisation évolutive de la force doit toujours être appliquée et de manière proportionnée. La force létale en dernier recours seulement.

Toutefois bien sûr, ce principe ne remet pas en cause le possible exercice de la légitime défense par les gardes privés<sup>78</sup>.

En conclusion, l'OMI et les acteurs de la *shipping industry* ont réussi à construire un cadre cohérent afin d'apporter des solutions aux problèmes issus de l'expansion des prestataires de sécurité et du recours aux gardes privés sur les navires marchands. Ce cadre international inspira de nombreuses législations nationales qui autorisent l'emploi des gardes privés sur leurs navires de commerce.

D'autres Etats restent réfractaires puisque parmi les nombreuses inquiétudes concernant les gardes privées - dont l'escalade de la violence et le problème de la prolifération des armes, git aussi la question de la privatisation d'une compétence considérée depuis toujours comme étatique.

Pourtant la seule solution efficace face à la menace pirate en mer semblait déjà être celle de la protection par des gardes embarqués. Les chiffres sont clairs, les opérations internationales navales ont prouvé que seules les équipes embarquées avaient pu obtenir une efficacité de 100% dans la protection, qu'elles soient militaires ou privées.

De plus, la compétitivité engendrée par la mondialisation dans le domaine de la sécurité était croissante. Cette dernière réalité économique poussa de nombreux Etats - dont la France, à faire évoluer leur droit vers la protection privée.

---

<sup>78</sup> cf. Annexe II BIMCO *Guidance on Rules for the Use of Force*, 5 : « *Self-defense and the inherent right to exercise it* »

## **Partie 2 : L'accès à la protection privée pour les armateurs**

---

Dépassant les obstacles relatifs à une éventuelle privatisation de la sécurité maritime, le gouvernement français répondit à la demande faite par les armateurs. Il acheva le projet de loi relatif aux gardes privés embarqués sur les navires qui devint après adoption par le Parlement la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2014. (Titre 1). Les gardes privés embarqués sont un moyen de plus dans la lutte contre la piraterie qui est devenue une « industrie ». En effet, la piraterie est un risque assurable très coûteux. Pourtant le choix de l'embarquement d'hommes armés sous contrat s'est déployé de par le monde (Titre 2).

### **Titre I: Cadre et enjeux des activités de protection des navires en France**

---

A l'aube de la maritimisation de la sécurité, la France fut l'un des rares pays d'Europe à ne pas accepter l'emploi de gardes privés sur ses navires marchands, alors que ses voisins européens - et notamment le Royaume-Uni, l'acceptaient. Au début les armateurs étaient défavorables à la privatisation des équipes de protection embarquées. L'histoire était marquée les mercenaires, ce qui augmentait les inquiétudes quant au statut de ces agents privés.

S'agissant de la sécurité des navires marchands, la France estimait cette prérogative régaliennne. Les enjeux issus de la pratique créèrent la nécessité de contractualiser avec les sociétés de sécurité privées pour les armateurs (Chapitre 1). Dès lors il ne restait plus qu'à réformer le droit national afin d'établir un cadre clair concernant les activités privées de protection des

navires et de répondre aux enjeux que l'emploi de ces sociétés et de leurs agents soulevait. Ce fut la mission qui incombait à la loi de juillet 2014<sup>79</sup> (Chapitre 2).

## **Chapitre 1 : Le changement de cap concernant les gardes privés à bord des navires**

La crainte du mercenariat s'ajoutait aux inquiétudes des armateurs. Loin d'être un long fleuve tranquille, leur opinion changea pourtant quant à l'acceptation d'une protection par des gardes privés - passant d'un refus catégorique à une volonté pressée (Section 1). En effet, ils étaient confrontés à une réalité financière et juridique (Section 2) qui ne pouvait que les conforter voire les presser dans leur demande d'évolution législative allant vers une acceptation des agents privés sur les navires.

### **Section 1 : L'histoire des activités dites sensibles**

La question des gardes privés armés à bord des navires s'est toujours heurtée aux législations nationales. La fulgurante progression de la piraterie maritime au large des côtes Somaliennes a conduit plusieurs pays à autoriser la protection des navires battant leur pavillon par des agents dits « privés ». La France s'y refusa d'abord.

#### **§ 1 : Une mission régalienne dans la sécurité des biens et des personnes**

Sur la base de l'article 34 de la Constitution de la République française, seul l'Etat a le monopole de la violence physique légitime.

---

<sup>79</sup> La loi est en attente des décrets d'application

« La loi fixe les règles concernant : (...) les sujétions imposées par la défense nationale aux citoyens en leur personne et en leurs biens ».

« La loi détermine les principes fondamentaux : (...) de l'organisation générale de la défense nationale ».

La sécurité des citoyens français – fussent-ils en mer, et de leurs biens répond de la compétence étatique.

« La France et d'autres avec elle, restait ancrée sur sa position de rejet, tout en insistant sur l'importance de la prérogative étatique du recours à la force<sup>80</sup> ».

C'était la raison pour laquelle l'Etat français s'était engagé dans les forces navales interrégionales. C'est pour cette même raison que l'Etat fournissait des EPE militaires afin de protéger les navires marchands aux armateurs qui en faisait la demande.

**EPE « militaires » en France.** Ainsi, très tôt cette protection a été accordée aux armateurs par le Premier ministre et le ministère de la défense. Ces EPE étaient mises à disposition des navires qui transportaient des cargaisons stratégiques pour l'Etat.

Un rapport sénatorial de 2012<sup>81</sup> intitulé « Lutte contre la piraterie maritime : une loi utile, une mission sans fin » de François Trucy et Jean-Claude Peyronnet indiquait les critères d'attribution de ces militaires embarqués :

« (...) Pavillon français, présence de citoyens français à bord, nationalité française du propriétaire, transport d'une cargaison ou activité d'intérêt stratégique pour la France (...) ».

Conséquemment, aucune contrepartie financière n'était demandée pour cette mise à disposition d'EPE mais : « (...) Uniquement une prise en charge par

---

<sup>80</sup> [http://sentinelle-droit-international.fr/bulletins/a2013/20131215\\_bull\\_370/bulletin\\_sentinelle\\_370.php#658](http://sentinelle-droit-international.fr/bulletins/a2013/20131215_bull_370/bulletin_sentinelle_370.php#658)

<sup>81</sup> <http://www.senat.fr/rap/r11-499/r11-4999.html>

l'armateur ou le propriétaire des frais de transport et de nourriture des personnels embarqués<sup>82</sup> ».

Ces EPE ont connu une efficacité sans faille puisque le recensement indique qu'aucun navire protégé par une EPE n'a été capturé en mai 2013.

**Formation du personnel militaire.** Cela requérait donc du personnel adapté. Aussi étaient proposés des stages de formation pour les marins. Ces EPE acceptaient des marins de toute la Marine nationale, et non pas uniquement des commandos ou des fusiliers-marins.

Concernant la formation des EPE militaires, le lieutenant de vaisseau Crépêt expliquait ainsi<sup>83</sup> :

« Parmi le personnel qui forme les prochaines EPE qui partiront aux Seychelles armer des thoniers, on retrouve plusieurs profils ».

« Dans nos groupes, il y a forcément des spécialistes de la force (...). Le chef de détachement et son adjoint sont des fusiliers marins, voire des commandos. Ensuite, nous positionnons des marins de toute la Marine nationale. Ce stage permet une sélection du personnel, la définition des groupes embarqués et l'entraînement pour les préparer au mieux à la réalité du milieu ».

## § 2 : La crainte du mercenariat

Initialement, les armateurs français refusaient la protection privée de leurs navires. Lors d'un entretien donné au Point en décembre 2009, Anne-Sophie Avé (alors déléguée Générale d'Armateurs de France) qualifiait les gardes privés de « mercenaires se nourrissant de la guerre ».

---

<sup>82</sup> Ibid. note 80

<sup>83</sup> <http://www.defense.gouv.fr/marine/actu-marine/zoom-sur-la-formation-des-equipes-de-protection-embarquees>

Cette vision était multipliée à l'époque comme le montre l'actualité de Mer & Marine de mai 2009<sup>84</sup> qui relate une fois encore les propos d'Armateurs de France :

« (...) L'emport de milices privées armées à bord des navires marchands est contraire aux recommandations internationales (OMI, BMI), aux principes fondamentaux du droit et à la plupart des législations nationales. Cette présence est incompatible avec la sécurité des équipages, elle entraverait le bon déroulement des dispositifs militaires et génèreraient un risque évident d'escalade de la violence ».

A cette période - cela semble dur à croire aujourd'hui, c'était donc les opérateurs maritimes français qui s'opposaient aux gardes privés sur les navires marchands.

Cette opinion suivait la position du gouvernement. François Fillon en janvier 2009 écrivait alors : « Il n'est pas souhaitable d'encourager les navires marchands battant pavillon français à l'embarquement de moyens privés de protection »<sup>85</sup>.

Pourtant, le mercenariat existe depuis toujours dans l'histoire. François I<sup>er</sup> lui-même n'ayant pas assez d'argent pour créer une marine de guerre, avait eu recours à des armateurs<sup>86</sup> pour traquer les vaisseaux espagnols.

Aujourd'hui, les Etats ont recours aux sociétés militaires privées car ils n'ont pas les moyens financiers ou humains de déléguer toutes les missions de protection à leur armée nationale.

L'hypothèse en France d'un possible rapprochement de ces gardes privés aux mercenaires était déjà empêché par la loi du 14 avril 2003<sup>87</sup> qui sanctionne les activités mercenaires quand elles présentent une finalité attentatoire pour

---

<sup>84</sup> <http://www.meretmarine.com/fr/content/piraterie-armateurs-de-france-refuse-lembarquement-de-milices-armees>

<sup>85</sup> Extrait issu du document suivant : <http://www.fortunes-de-mer.com/mer/fr/17-legislation-francaise/146-projet-loi-protection-privée-navire-fin-serpent-mer.html>

<sup>86</sup> Par les lettres de course

<sup>87</sup> Loi n°2003-340 du 14 avril 2003 relative à la répression de l'activité de mercenaire

l'Etat, ou si elles ont pour objectif de renverser un gouvernement établi. La peine requise est de 5 ans d'emprisonnement et de 75 000€ d'amende.

## **Section 2 : Le pavillon français, victime de la mondialisation**

En 2013, les avis étaient totalement contraires. Les acteurs de la *shipping industry* faisaient pression sur le gouvernement afin d'accélérer le processus législatif leur permettant d'accéder à une autorisation d'emploi des entreprises de sécurité privées.

Lors du Café-Défense organisé par le Club du Millénaire le 21 février 2012 consacré à la piraterie maritime, Pierre de Saqui de Sannes, conseiller institutionnel chez CMA-CGM soutenait alors l'évolution nécessaire qui devait être effectuée sur les gardes privés.

Notamment cesser ce faux parallélisme du mercenariat : « Nous demandons que la législation française évolue sur la question des mercenaires qui sont généralement d'anciens gendarmes ou d'anciens commandos marins. Le débat à leur propos est ubuesque. Pourquoi d'anciens militaires deviendraient-ils subitement moins respectables en passant dans le civil ? Nous avons ainsi pris en mars 2011 la décision de placer des hommes armés issus de sociétés privées non françaises sur nos bateaux battant pavillon non français pour des questions juridiques : nous ne pouvions pas laisser des équipages sans protection sous prétexte qu'ils étaient d'origine étrangère<sup>88</sup>. Nous préférierions cependant travailler avec des sociétés françaises. La loi évoluera peut-être un jour dans ce sens ».

Ce revirement d'esprit était dû à deux facteurs clefs. L'impossibilité pour la Marine nationale de fournir suffisamment d'EPE aux armateurs qui en faisaient la demande ce qui tendit vers une baisse de l'attractivité du pavillon français.

---

<sup>88</sup> Pour rappel, le rapport sénatorial indiqué que les EPE militaires étaient fournies pour les navires : « Pavillon français, présence de citoyens français à bord, nationalité française du propriétaire, transport d'une cargaison ou activité d'intérêt stratégique pour la France »

Aussi, la lourde responsabilité pesant sur les armateurs eu égard à l'obligation de résultat qui leur incombe dans la sécurité de leurs employés, les a poussé à contractualiser avec le secteur privé.

### **§ 1 : La compétitivité du pavillon français mise en jeu**

En effet, l'enjeu de l'acceptation des gardes privés ou non relève de l'attractivité du pavillon français.

Le problème est ainsi posé : si la décision favorable à l'emploi des EPE privées n'est pas prise, les navires battant pavillon français perdront leurs contrats avec les clients car ils ne peuvent pas embarquer de gardes privés.

Or le rapport sénatorial<sup>89</sup> indique que seulement la moitié des demandes de protection faites dans l'Etat français peut être satisfaite par la Marine nationale en vertu du peu d'effectifs dont elle dispose :

« (...) Toutefois, comme cela été indiqué à vos rapporteurs, en raison des moyens et des effectifs limités dont elle dispose, la marine nationale ne peut répondre à toutes les demandes de protection émanant des navires français. D'après les indications transmises à vos rapporteurs, on estime que seulement la moitié des demandes peuvent être satisfaites.

(...) La marine nationale considère qu'il faudrait doubler les effectifs actuels dédiés aux EPE (200 militaires actuellement) pour répondre à toutes les demandes, ce qui ne paraît pas soutenable sur le long terme ».

La compétitivité faisant loi également dans le domaine maritime, le pavillon français connaissait une baisse d'enregistrement des navires sous pavillon français<sup>90</sup>.

---

<sup>89</sup> Rapport sénatorial « Lutte contre la piraterie » déjà cité : <http://www.senat.fr/rap/r11-499/r11-4999.html>

<sup>90</sup> Eu égard à d'autres facteurs aussi, mais l'année 2012 a connu une perte d'enregistrement de 30 navires

Le député Arnaud Leroy expliquait l'importance de l'impact du refus des gardes privés sur le pavillon français dans son rapport<sup>91</sup> :

« À ce jour, la France est l'un des derniers grands États maritimes de l'Union européenne à ne pas avoir adopté de législation spécifique concernant le recours à des entreprises privées de protection des navires. La nécessité d'apporter une réponse rapide et adaptée aux demandes du secteur a été rappelée par votre rapporteur dans son rapport au Premier ministre sur la compétitivité des transports et services maritimes français, dont l'une des propositions consiste à autoriser l'embarquement français des gardes privés à bord des navires pour lutter contre la piraterie ».

Il expliquait encore que de nombreux pays permettait le droit de recourir aux entreprises de sécurité privées, ce qui pouvait conduire les armateurs français à se « dépavillonner » afin de pouvoir engager des agents armés privés pour protéger leurs navires et leurs équipages ainsi que leurs cargaisons :

« La compétitivité des entreprises françaises, confrontées à la concurrence de pavillons tiers, qui garantissent une protection privée, est désormais compromise. La plupart des pavillons européens autorisent en effet cette pratique »<sup>92</sup>.

En janvier 2013 c'était également l'opinion avancée par Armateurs de France<sup>93</sup> :

« Aujourd'hui il est urgent d'agir car l'inertie des pouvoirs publics, depuis plusieurs mois, profite à nos concurrents. La persistance des actes de piraterie dans la Corne de l'Afrique et leur recrudescence dans d'autres régions (comme dans le Golfe de Guinée) doivent conduire l'Etat français à autoriser, lorsqu'il ne peut pas offrir de protection publique, l'emploi de gardes privés. C'est à cette condition seulement que pourront être sauvegardés l'activité et l'emploi maritimes en France ».

---

<sup>91</sup> Rapport n°1861 rectifié au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire relatif à la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2014

<sup>92</sup> Ibid. note 90

<sup>93</sup> Eric Banel et Cécile Bellord, « La sécurisation des approvisionnements par la voie maritime : le point de vue des armateurs », Etudes marines n°3, janvier 2013, p.106

Les premiers navires concernés sont les navires à fort tonnage, notamment les pétroliers. Ce qui augmente l'intérêt de les avoir sous pavillon français.

Ces critiques sont d'autant plus pertinentes que l'Etat français a toujours disposé d'une flotte maritime reconnue sur la scène internationale.

Le bilan au 1<sup>er</sup> juillet 2013 reporté par la Mission de la Flotte de Commerce<sup>94</sup> dans la collecte des données concernant l'état de la flotte de commerce sous pavillon français l'explique parfaitement :

« Le pavillon français est internationalement reconnu pour être l'un des plus sûrs du monde. Il figure en effet cette année en tête du classement du mémorandum de paris (Paris MOU). Il a reçu de *l'US coast guards* le label QUALSHIP 21, (transport maritime de qualité pour le 21e siècle). L'ICS (*International Chamber of Shipping*) l'a encore identifié parmi les meilleurs pavillons en 2012, tant sur la qualité de la flotte, la qualité du contrôle par l'État du port que sur le nombre de conventions internationales ratifiées ».

Le cout de la lutte contre la piraterie est également important pour les armateurs lorsque leurs navires sont contraints de naviguer à une vitesse augmentée pour traverser une zone de piraterie le plus vite possible<sup>95</sup>.

Lors de l'intervention du Café-Défense de 2012 déjà cité, Pierre de Saqui de Sannes affirmait ainsi que : « Le prix du remplissage des soutes ou des réserves en carburant de nos navires, s'est envolé, passant de 500 dollars la tonne en 2011 à 700 dollars actuellement. Un bâtiment d'une capacité de 6000 containers consomme l'équivalent de 180 à 200 tonnes de carburant, pour naviguer à une vitesse de 22 nœuds »<sup>96</sup>.

---

<sup>94</sup> [http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Publication\\_au\\_premier\\_juillet\\_2013.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Publication_au_premier_juillet_2013.pdf)

<sup>95</sup> Manœuvre recommandée par les BMP : augmenter la vitesse en zone dangereuse

<sup>96</sup> 200 tonnes de carburant à 700 dollars la tonne revient à un cout de 140 000 dollars. Ce cout serait inférieur si la vitesse des navires pouvait être réduite

Pourtant ces couts ne peuvent être évités par les armateurs car pèse sur eux une obligation de sécurité vis à vis de leurs marins remplaçant la lutte contre la menace pirate dans leur liste d'objectifs.

## **§ 2 : La responsabilité de l'armateur quant à la sécurité de ses équipages**

Outre le facteur économique (compétitivité), politique (privatisation) et humain (manque d'effectif) un critère aussi important que complexe s'ajoute encore au débat : la responsabilité juridique de l'armateur envers ses marins quant à leur sécurité.

En effet tout employeur est tenu par une obligation – qui n'est pas une simple obligation de moyen – de sécurité envers ses salariés.

Cette obligation est aujourd'hui définie à l'article L4121-1 du Code du travail<sup>97</sup> et suivants dans le chapitre concernant les « Obligations de l'employeur », Titre II « Principes généraux de prévention », Livre Ier « Dispositions générales », Partie IV « Sécurité et Santé au travail ».

Cette obligation est devenue légale suite à la transposition en droit interne des dispositions communautaires de la directive-cadre 89/391<sup>98</sup> de 1989 visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs.

**Obligation de résultat.** En droit du travail ce principe général de prévention mis à la charge de l'employeur crée une obligation de résultat, beaucoup plus

---

<sup>97</sup> Article L4121-1 du Code du Travail: « L'employeur prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleurs.

Ces mesures comprennent :1° Des actions de prévention des risques professionnels ;2° Des actions d'information et de formation ; 3° La mise en place d'une organisation et de moyens adaptés.

L'employeur veille à l'adaptation de ces mesures pour tenir compte du changement des circonstances et tendre à l'amélioration des situations existantes."

<sup>98</sup> Directive-cadre européenne relative à la sécurité et à la santé au travail (directive 89/391 CEE) adoptée en 1989

contraignante que l'obligation de moyens renforcée utilisée dans le cadre du droit de la sécurité sociale pour s'assurer que l'employeur n'a pas commis une faute inexcusable.

Cela signifie que dans l'hypothèse de blessures ou de décès des marins, l'armateur pourrait voir non seulement sa responsabilité civile engagée mais aussi sa responsabilité pénale au titre d'homicide involontaire ou de blessures involontaires si le juge parvient à démontrer le « manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement <sup>99</sup>».

L'employeur (armateur) devra donc prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de ses salariés (marins) auquel cas sa responsabilité pourra être engagée.

Cette solution fut constante en jurisprudence <sup>100</sup> : « Mais attendu que l'employeur est tenu, à l'égard de son personnel, d'une obligation de sécurité de résultat qui lui impose de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé des travailleurs ; qu'il lui est interdit, dans l'exercice de son pouvoir de direction, de prendre des mesures qui auraient pour objet ou pour effet de compromettre la santé et la sécurité des salariés ».

Cette jurisprudence découle de l'incident Karachi au Pakistan, en date du 8 mai 2002 où un attentat fit 14 morts dont 11 ressortissants français et également 12 blessés. Les personnes étaient des employés de chez DCNS (DCN à l'époque).

Le 15 janvier 2004, le TASS de la Manche (Tribunal Affaires des Affaires Sociales) estima que cet incident était caractéristique d'un accident du travail et qu'il n'avait pu s'accomplir que par la faute inexcusable commise par l'employeur qui n'avait pas pris les mesures appropriées pour assurer la sécurité de ses salariés.

---

<sup>99</sup> Article L121-3 du Code Pénal

<sup>100</sup> Cour de cassation chambre sociale, Audience publique du mercredi 5 mars 2008, N° de pourvoi: 06-45888

**La faute inexcusable.** Le TASS de la Manche estima que DCNS n'avait pas pris les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des salariés et les préserver du danger. Ce alors même qu'il avait eu une conscience préalable du danger existant.

En effet le TASS de la Manche estima que : « compte tenu des informations dont elle disposait à l'époque, la DCN aurait dû avoir conscience des risques majeurs d'un attentat pouvant être perpétré contre ses salariés »<sup>101</sup>.

Concernant l'absence de mesures prises pour assurer la sécurité des salariés, le TASS s'est basé sur le contexte géopolitique du Pakistan au moment des faits.

**Le renforcement du rôle de la sureté.** S'il est compréhensible que le TASS ait accepté de faire endosser la faute inexcusable à DCNS afin de faciliter l'indemnisation des victimes<sup>102</sup> il n'en reste pas moins problématique que l'enseignement tiré accentue fortement l'obligation de sécurité incombant aux armateurs.

Or pour replacer la problématique des gardes privés : ils sont censés n'agir que dans les zones dites à haut risque donc par définition l'armateur a connaissance qu'ils seront dans une zone géopolitique dangereuse.

La question se pose de savoir si la seule garantie offerte aux armateurs afin d'assurer la sûreté de leurs navires et de leurs équipages n'est alors pas limitée à l'emploi des gardes privés ?

---

<sup>101</sup> [http://www.iutcolmar.uha.fr/internet/recherche/jcerdacc.nsf/1acd2c332c911ea6c1256d2600517e0b/DA8D25D115A78B2EC1256E1D0054CAE5/\\$file/TASS\\_STLO\\_150104.pdf](http://www.iutcolmar.uha.fr/internet/recherche/jcerdacc.nsf/1acd2c332c911ea6c1256d2600517e0b/DA8D25D115A78B2EC1256E1D0054CAE5/$file/TASS_STLO_150104.pdf)

<sup>102</sup> La faute inexcusable de l'employeur fait sauter les plafonds prévus par la Sécurité Sociale et permet une indemnisation intégrale des victimes

A cette question l'amiral Merer lors de son intervention au Café-Défense du 21 février 2012 organisé par le Club du Millénaire sur la piraterie maritime avait avancé une réponse qui ne peut être qu'éloquente :

« Nous sommes actuellement dans une ambiguïté totale : l'armateur a l'obligation de défendre ses équipages, mais il n'a pas le droit dans ce but de placer des hommes armés sur ses bateaux naviguant sous pavillon français».

### § 3 : L'adaptation au principe de sécurité

C'est dans cet objectif de sûreté et de sécurité que les armateurs mais aussi les organismes internationaux ont construit des normes ou des dispositifs matériels permettant de mieux prévenir la sécurité des marins.

Les exemples sont exhaustifs eu égard à l'importance prise par le thème de la sûreté et de la sécurité en mer aujourd'hui. Parmi les principaux mécanismes se retrouve le Code ISPS mis en place par la Convention SOLAS<sup>103</sup>.

**Code ISPS.** Ce code est divisé en deux parties, la première est contraignante pour les Etats alors que la deuxième n'émet que des recommandations.

Le Code ISPS prévoit la présence de personnels spécialisés, l'établissement de plans et de documents, l'installation de matériels spécifiques, la mise en œuvre de procédures d'application.

Il impose 3 fonctions importantes :

- PFSO : *port facility security officer*, agent de sûreté de l'installation portuaire
- CSO : *company security officer*, au siège social : agent de sûreté de la compagnie
- SSO : *ship security officer*, agent de sûreté du navire.

---

<sup>103</sup> Convention sur la Sauvegarde la Vie en Mer entrée en vigueur en 1980 / *Safety of Life At Sea*

Ces 3 agents joueront un rôle primordial dans la coordination avec le port, la compagnie maritime et l'équipage. Ils connaissent les règles applicables et sont les référents entre les organismes.

**SOLAS.** La Convention SOLAS à son chapitre V concerne la sécurité de la navigation avec notamment l'AIS <sup>104</sup> c.à.d. le système automatique d'identification qui permet un échange automatisé d'informations entre navires que ne permettent pas les radars.

**Les dispositifs d'auto-défense.** Mais encore, les armateurs font bénéficier à leurs navires des dispositifs matériels destinés à dissuader ou empêcher les pirates d'attaquer<sup>105</sup>.

Se retrouvent notamment à cet effet les fils barbelés, la citadelle, les canons à eaux, les augmentations de vitesse, les caméras etc. Bien sûr la base de ces préventions réside dans les BMPs.

**Le recours anticipé aux gardes privés par les armateurs.** Pierre de Saqui de Sannes, lors de son intervention au Café-Défense <sup>106</sup> sur la piraterie maritime répétait l'intention de CMA-CGM de « labelliser » les sociétés de sécurité privées pour protéger les navires afin de palier au manque d'effectif de la part de l'Etat français.

C'était la dernière option que les armateurs avaient - à moins « d'armer » leurs marins chose à laquelle ils se refusaient - pour ne pas subir d'un côté les attaques pirates et de l'autre la lourde possibilité de voir leur responsabilité engagée.

---

<sup>104</sup> *Automatic Identification System*

<sup>105</sup> Pour une compréhension en image voir le film *Captain Phillips* réalisé par Paul Greengrass et sorti en 2013 qui retrace la prise d'otage en 2009 par des pirates somaliens du MV *Maersk Alabama*

<sup>106</sup> Café-Défense organisé par le Club du Millénaire, 21.02.12, consacré à la piraterie maritime déjà cité

« CMA CGMA a demandé aux autorités française de « labelliser » des sociétés privées utilisables pour protéger les navires, sachant que nous avons pris la décision de ne pas armer nos équipages : ce sont des marins, pas des soldats, et ils ne sont pas rompus à l'usage des armes. Bien entendu, la présence des militaires français est préférable, puisque cela supprimerait tout problème juridique. C'est ainsi que chaque fois que nous faisons traverser cette zone à un bateau, nous demandons l'appui des forces militaires françaises, même si c'est parfois compliqué parce qu'ils n'ont pas toujours la possibilité de nous escorter. Nous avons par exemple dû annuler une traversée parce que la Marine nationale n'a pas pu appuyer un de nos navires ».

En réalité les armateurs avaient déjà recours à d'autres EPE privées pour leurs navires ne battant pas pavillon français –car la loi ne l'autorisait pas encore.

A cet égard le récit<sup>107</sup> de Pierre de Saqui de Sannes est encore une fois éclairant : « En mars 2010, notre Président a décidé d'embarquer des hommes armés sur nos bateaux qui ravitaillent la côte Est africaine au large du Kenya, de la Tanzanie, du Mozambique. Nos bateaux qui transportent 2000 containers, sont plus petits, ils ont des problèmes de tirant d'eau dans les ports africains et ils étaient régulièrement attaqués. Il y a deux ans, au nom du Groupe CMA CGM, j'avais demandé aux autorités françaises de labelliser certaines sociétés françaises pour nous aider à recruter des personnes fiables afin de protéger nos bateaux. On a rencontré beaucoup de gens, des anciens de la marine nationale, d'anciens gendarmes... »

« Mais, même si pour nous c'était indispensable d'embarquer des personnes armées, la législation française, malheureusement, reste négative sur des bateaux battant pavillon français, on n'a pas le droit de mettre des équipes privées armées. Nos bateaux ravitaillant la côte Est étant sous pavillon UK ou Bahamas, nous avons obtenu l'autorisation de l'Etat du pavillon pour négocier avec une compagnie de surveillance basée en Angleterre mais dont le chef des

---

<sup>107</sup> [http://2011.economiedelamer.evenium.com/uploads/event\\_member/82646/protegerlesintereuropeens.pdf](http://2011.economiedelamer.evenium.com/uploads/event_member/82646/protegerlesintereuropeens.pdf)

opérations est français. Nous avons mis au point ensemble des règles d'engagement strictes, en épluchant tous les CV des personnes embarquées sur nos bateaux. Nous avons vraiment pris toutes les précautions. Puis, nous en avons averti les autorités françaises ».

«Concrètement, nous avons cette protection sur dix de nos bateaux (dont nous sommes propriétaires): il y a des équipes de 4 hommes en permanence qui partent du Golfe Persique et atteignent la côte Est africaine, Mayotte, la Réunion, les Seychelles; puis, ils reviennent dans le Golfe Persique. Les autorités françaises de Mayotte et la Réunion ont été prévenues, naturellement ».

#### **§ 4 : L'effort législatif attendu par les armateurs**

Le gouvernement suivit la demande qui s'élevait de la part des armateurs par la voie ministérielle<sup>108</sup>.

C'est peu dire que les armateurs attendaient impatiemment ce projet de loi. Notamment depuis que l'ancien document élaboré depuis 2011 par une commission *ad hoc* et vérifié par le ministère de la Défense avait été tout simplement anéanti lors de la parution du Livre Blanc de la défense et de la sécurité en avril 2013.

Celui-ci n'incluait plus l'hypothèse d'un recours aux gardes privés à bord des navires français. Il avançait seulement que :

« Pour répondre aux besoins de la sécurité du transport maritime, et lorsqu'il n'est pas possible de recourir aux équipes de protection embarquées de la Marine nationale, des solutions appropriées seront envisagées »<sup>109</sup>.

Leur demande allait enfin être entendue.

Le 2 décembre 2013 avant, peu avant son intervention aux Assises de la Mer qui se tenaient à Montpellier, le Premier ministre Jean-Marc Ayrault dans une

---

<sup>108</sup> Ministère de la Défense ainsi que le ministère des Transports

<sup>109</sup> [http://www.gouvernement.fr/sites/default/files/fichiers\\_joints/livre-blanc-sur-la-defense-et-la-securite-nationale\\_2013.pdf](http://www.gouvernement.fr/sites/default/files/fichiers_joints/livre-blanc-sur-la-defense-et-la-securite-nationale_2013.pdf) - page 78

interview accordée au journal Le Marin<sup>110</sup> répondait par l'affirmative à la question concernant le recours aux EPE privées.

A la question sur la piraterie : « Allez-vous autoriser la sécurité privée à bord des navires ? » le Premier ministre répondit :

« Oui. C'est une demande forte de nos armateurs et nous l'avons entendue. Nous allons autoriser le recours à des équipes privées capables de compléter les missions assurées par la Marine nationale. Ce recours sera encadré. Des autorisations et agréments professionnels seront délivrés pour attester du professionnalisme des entreprises et du respect de règles minimales fixées par décret. C'est un élément majeur pour donner aux armateurs une garantie de sécurisation de leurs équipages et de leurs cargaisons. Cette décision leur permettra de se positionner sur le marché à armes égales avec leurs homologues européens qui bénéficient de ce type de dispositifs ».

Le projet de loi est devenu après adoption par le Parlement, la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2014<sup>111</sup>.

## **Chapitre 2 : La réponse française à la piraterie maritime**

Apaisant les inquiétudes soulevées quant à l'attractivité du pavillon français, la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires offre finalement une réponse aux armateurs français pour les trajectoires croisant les zones à haut risque.

Elle ne peut que renforcer le domaine du transport maritime. Ces derniers dans leurs rapports avec les professionnels du transport doivent faire face à des

---

<sup>110</sup> <http://www.lemarin.fr/articles/detail/items/interview-jean-marc-ayrault-au-marin-des-enjeux-maritimes-immenses-pour-la-france.html>

<sup>111</sup> A cet égard, Pierre de Saqui de Sannes, conseiller institutionnel chez CMA-CGM est interviewé au lendemain de la promulgation de la loi : <https://www.youtube.com/watch?v=VIvLYR1H5tI>

délais commerciaux très contraignants et le déploiement des forces publiques n'était pas toujours compatible<sup>112</sup>. Elle fut attentivement construite.

Si la promulgation de la loi répond aux attentes des acteurs maritimes français, autoriser les hommes en armes à bord des navires soulève des questions d'ordre juridique. Aussi le cadre législatif devait être clair et strict. A cet effet la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2014 opère un contrôle strict et continu sur les sociétés privées (Section 1). Son champ d'application est également précisé bien que certaines notions requièrent une précision pratique ou règlementaire (Section 2).

### **Section 1 : Un accès au secteur rigoureusement encadré**

L'écho de l'affaire *Blackwater* résonne toujours dans les mémoires. Afin d'éviter des déboires ainsi que la création de sociétés qui auraient un avenir incertain, l'accès au domaine des activités privées de protection est fortement règlementé.

#### **§ 1 : L'activité privée de protection des navires**

La loi nouvelle commence par définir l'activité privée de protection des navires à son article 1<sup>er</sup> qui devient l'article L. 5441-1 nouveau du Code des Transports.

**Définition.** Il s'agit : « Dès lors qu'elle n'est pas exercée par des agents de l'Etat ou des agents agissant pour le compte de l'Etat, (de) l'activité qui consiste, à la demande et pour le compte d'un armateur, à protéger, contre les menaces extérieures, des navires battant pavillon français ».

L'article exclut ainsi les agents privés agissants pour le compte de l'Etat ou plus directement les agents d'Etat.

---

<sup>112</sup> Dalloz Actualité, 8 juillet 2014, Xavier Delpéch « La réponse française à la piraterie maritime »

Il est possible d'imaginer que le législateur ait choisi le terme « menaces extérieures » plutôt que « piraterie » afin d'élargir au maximum la notion. Pourtant la création même de la loi repose entièrement et uniquement sur la lutte contre la piraterie.

**Refus de l'escorte.** L'article 1<sup>er</sup> indique que : « l'activité ne peut s'exercer qu'à bord du navire qu'elle a pour but de protéger ». Cette précision vient semble t'il clarifier l'impossibilité pour l'entreprise de sécurité privée d'agir en tant que navire escorte.

Cette manœuvre était utilisée par la Marine nationale notamment dans le cadre de l'opération Européenne Atalante<sup>113</sup>. En pratique, au lieu d'être embarqués sur le navire les militaires étaient dans un navire escorte qui encadrait le navire à protéger.

**L'absence de prérogative étatique.** L'article 7 est parfaitement clair à ce sujet : « L'autorisation d'exercice ne confère aucune prérogative de puissance publique à l'entreprise ou aux personnes qui en bénéficient ».

Privatisation d'une activité de protection ne signifie pas délégation des compétences au sens juridique. L'Etat reste détenteur de la prérogative de la violence légitime basée sur la Constitution de la République.

La loi nouvelle vient compléter le Code de la Sécurité Intérieure. Il modifie également le Code des Douanes, le Code Général des Impôts.

Il modifie également le Code des Transports en y ajoutant un Titre relatif aux activités privées de protection des navires : « Le Livre IV de la cinquième partie

---

<sup>113</sup> Voir l'article pour un exemple plus précis avec la frégate Nivôse qui escorta un navire du PAM : <http://www.defense.gouv.fr/operations/piraterie/actualites/piraterie-le-nivose-escorte-un-navire-du-pam>

du code des transports est complété par un titre IV intitulé : « Activités privées de protection des navires »<sup>114</sup>.

**ESSD et E3PN.** Avant l'apparition du projet de loi et la promulgation de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2014, était utilisé le terme ESSD (Entreprise de Service de Sécurité et de Défense) ou encore apparaissait parfois le terme E3PN (Entreprise Privée de Protection Physique des Navires).

Ces termes apparaissaient encore dans le rapport sur la compétitivité des entreprises de transport et services maritimes français du député Arnaud Leroy<sup>115</sup>.

Aujourd'hui la définition unique française est donnée dès l'article premier : « 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 ».

## **§ 2 : La mission des entreprises privées de protection des navires**

Le but de ces sociétés privées est d'aider les armateurs dans l'application de leur obligation de sécurité quant à la sécurité de leurs équipages.

En effet, les entreprises privées qu'ils emploieront ont pour mission de : « garantir la sécurité des personnes embarquées sur le navire, équipages et passagers. Elle pourvoit également à la protection des biens embarqués », article 1 de la loi.

---

<sup>114</sup> La loi n° 2014-742 du 1<sup>er</sup> juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires

<sup>115</sup> <http://www.assemblee-nationale.fr/14/rapports/r1861.asp>

### § 3 : Un contrôle permanent

Le contrôle est effectué sur un champ d'application temporel large. Il encadre scrupuleusement l'accès à l'activité de protection des navires, mais aussi l'exercice de cette activité ainsi qu'une surveillance des agents privés.

Les articles 2 à 8 renseignent sur les « conditions d'exercice de l'activité privée de protection des navires ».

D'après les articles, deux conditions sont inhérentes à l'autorisation d'accès au secteur : le nécessaire agrément administratif que doit obtenir la société privée de protection des navires ainsi que l'obtention d'une certification.

Le site du CNAPS affiche au lendemain de la parution de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2014 au JO :

« L'accès au secteur est rigoureusement encadré, par la mise en place d'un agrément administratif et d'une certification obligatoire des entreprises, devant être obtenue en amont de l'autorisation d'exercice »<sup>116</sup>.

**L'agrément par le CNAPS.** Le Centre National de Sécurité des Activités Privées est un établissement public administratif placé sous tutelle du ministère de l'Intérieur. Sa mission est d'attribuer de contrôler et conseiller les professions de sécurité privées ainsi que d'attribuer l'agrément administratif dont elles ont besoin pour exercer<sup>117</sup>.

Il est l'organisme qui délivrera l'agrément administratif nécessaire aux sociétés privées de protection des navires, article 4 de la loi nouvelle.

Ce contrôle est perçu par les opérateurs maritimes comme un choix juste et censé qui permet une « garantie que nous attendions car il nous faut des

---

<sup>116</sup> <http://www.cnaps-securite.fr/le-cnaps-est-desormais-charge-de-la-regulation-et-du-contrôle-administratif-des-activites-privées-de-protection-des-navires/>

<sup>117</sup> <http://www.cnaps-securite.fr/>

professionnels de la sécurité, des gens fiables qui garantissent la sécurité des équipages »<sup>118</sup>.

**La certification ISO/PAS 28007-2012 ?** L'article 5 de la loi nouvelle indique :  
« (...) cette activité est en outre soumise à une certification ».

Rien n'est affirmé ici quant à cette certification si ce n'est le site du CNAPS qui renseigne sur la nécessité de l'obtenir « en amont »<sup>119</sup>.

L'article 6 quant à lui indique que les modalités seront précisées par décret.

Pourtant tout porte à croire qu'il s'agira de la certification ISOPAS 28007-2012 *Ships and marine technology – Guidelines for Private Maritime Security Companies providing privately contracted armed security personnel on board ships (and pro forma contract)*<sup>120</sup>.

Cette norme concerne les Navires et technologie maritime, et est un Guide destiné aux sociétés privées de sécurité maritime (PMSC) fournissant des agents de protections armés embarqués sous contrat privé (PCASP) à bord de navires.

En effet, la norme ISO/PAS 28007 est la seule norme internationale publiée à ce jour dans le domaine des gardes armés à bord des navires. Le document fournit des informations essentielles quant au choix des prestataires de sécurité par les armateurs et des informations pour les sociétés elles-mêmes. Le sérieux des normes ISO devrait donc réjouir tous les acteurs de la scène économique maritime.

---

<sup>118</sup> <http://www.meretmarine.com/fr/content/gardes-privés-vers-un-retard-de-lexamen-du-projet-de-loi-sur-la-piraterie> , propos d'Armateurs de France

<sup>119</sup> Ibid. 113

<sup>120</sup> [http://www.iso.org/iso/catalogue\\_detail?csnumber=42146](http://www.iso.org/iso/catalogue_detail?csnumber=42146)

La traduction de la définition de la norme ISO/PAS 28007-2012 indique ainsi tous les sujets qu'elle traite<sup>121</sup> :

« Le document définit les éléments d'un système de management de la sécurité, à savoir la résilience, la planification, les ressources, la formation et la sensibilisation, la communication et la documentation. Il décrit les exigences opérationnelles pour les aspects relatifs à la gestion du lieu de l'attaque et à la gestion des blessés, les rapports et enquêtes sur les incidents, la santé et la sécurité, et les plaintes des clients.

L'ISO/PAS 28007 comprend également des recommandations pour l'évaluation des performances telles que la surveillance, les audits, la gestion et l'amélioration continue. Sa mise en œuvre aidera les entreprises privées de sécurité maritime à démontrer qu'elles sont capables de déployer, à bord des navires, un personnel de sécurité armé engagé sous contrat privé ».

L'article 6 indique également qu'une autorisation d'exercice provisoire (de 6 mois maximum) pourra être délivrée par le CNAPS si la société de sécurité n'a encore jamais exercé. Cette autorisation sera soumise à la demande parallèle d'une certification par la société privée de protection des navires.

#### **§ 4 : Une professionnalisation des agents**

Le contrôle rigoureux est également opéré sur les agents eux-mêmes. Aussi le Chapitre II de la loi nouvelle comprend une « Section unique : Agents employés par les entreprises privées de protection des navires ».

**La carte professionnelle.** Modifiant le Code de la Sécurité intérieure, l'article 9 de la loi démontre la sévérité et la précision du contrôle opéré.

---

<sup>121</sup> [http://www.iso.org/iso/home/news\\_index/news\\_archive/news.htm?refid=Ref1717](http://www.iso.org/iso/home/news_index/news_archive/news.htm?refid=Ref1717) - pour la traduction voir : <http://www.83-629.fr/article-la-norme-qualite-iso-pas-28007-2012-obligatoire-pour-les-futures-entreprises-privées-de-protecti-121929413.html>

En effet : « Pour exercer l'activité 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 ».

L'agent privé sera donc soumis à une accréditation qu'il peut considérer provisoire (1 an) sauf à démontrer une attitude professionnelle et un sérieux dans l'exercice de son activité qui lui offrira sa carte définitive.

A cet effet, la loi indique que la durée sera fixée par décret. Il ne reste qu'à attendre le décret pour connaître ce délai. Il est aisé d'imaginer qu'il pourrait ressembler à ce que pratiquent nos proches voisins et notamment l'Allemagne qui donne une carte d'une validité de 2 ans par exemple.

La demande de la carte professionnelle doit être accompagnée : « d'une lettre d'intention d'embauche rédigée par une entreprise titulaire de l'autorisation d'exercice » à peine d'irrecevabilité, article 9 toujours.

#### **§ 5 : Des modalités d'exercice de l'activité privée particulièrement précisées**

A l'instar des réglementations érigées au niveau international, la loi française précise les conditions relatives aux armes, leur embarquement, le nombre d'agents par navire qui se regroupent dans le « Chapitre II : Nombre, tenue et armement des agents » du « Titre III : Modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires ».

**Nombre d'agents.** L'article 14 indique que le nombre d'agents sur les navires dépend d'un consensus entre l'armateur et l'entreprise privée de protection des navires, après analyse du risque pour le trajet envisagé. En effet le principe du

consensualisme ne saurait être ingéré par la loi nouvelle. De plus il serait impossible d'établir un nombre correspondant à toutes les zones dangereuses des mers et océans vu la fluctuation du risque à l'heure actuelle.

Toutefois il est possible d'envisager un minimum requis aussi l'article 14 poursuit: « ce nombre ne peut être inférieur à trois ».

**Quid de l'embarquement, du stockage des armes à bord et de la prolifération des armes.** Cette problématique fut solutionnée par les circulaires du Comité Maritime de Sécurité de l'OMI comme évoquant la nécessaire soumission au droit de l'Etat côtier.

Il aurait été souhaitable d'avoir des précisions au niveau national comme par exemple des conditions de stockage ou d'embarquement ou de débarquement lorsque les Etats côtiers n'autorisent pas l'emport des armes sur les navires.

Pourtant les articles 17 et 18 de la loi nouvelle n'apportent pas autant de précision à ce jour. Il faudra attendre les décrets d'application de la loi.

« Les entreprises exerçant l'activité (de protection privée des navires) 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 ».

Outre la possible circulation dans l'Union Européenne et parallèlement l'interdiction de faire circuler les armes en dehors de celle-ci rien n'est indiqué en l'attente des décrets d'application. Des difficultés techniques et juridiques se présenteront. Obligeant parfois les gardes embarqués à enfermer leurs armes

dans un espace dédié lors de la traversée des eaux territoriales d'un Etat tiers. Cela tend vers une conclusion d'accords avec ces Etats afin dans un objectif préventif de difficultés opérationnelles une fois en mer.

L'article 18 ajoute par ailleurs : « 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 précédent, en attente du décret donc). Le nombre d'armes autorisé est fixé par décret ».

Le projet de loi décrivait sur le sujet que seraient autorisées des armes de calibre « raisonnable ». A l'heure de cet écrit il faut donc se satisfaire de ce terme et s'armer de patience en attendant les décrets d'application.

## **§ 6 : Droit et obligations**

**Obligations de l'armateur.** L'armateur a obligation d'insérer une annexe au contrat passé avec l'entreprise privée de protection des navires.

Notamment selon l'article 19 de la loi il devra demander : « 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 ».

Pèse donc une obligation sur l'armateur de renseignement et d'information poussée puisqu'il doit les retranscrire dans l'annexe au contrat conclu, obligation devenant une obligation de vérification.

De plus il ne s'agit pas que de vérifier si l'entreprise a reçu l'autorisation d'exercer, mais bien de définir au préalable quels seront les agents qui participeront à la protection du navire et s'ils ont tous leur carte professionnelle. Le tout à jour avant embarquement.

L'armateur devra ensuite selon la suite de l'article 19 prévenir l'Etat français du recours à ce service de protection privée de navire.

**La primauté de l'autorité du capitaine.** Le commandement à bord du navire est effectué par le capitaine.

Ce principe est entériné en droit français par la définition légale du capitaine fixée à l'article 2 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande (CDPM), qui le définit comme « la personne qui exerce régulièrement, en fait, le commandement du navire ».

Le principe fameux en droit maritime est également inscrit à l'article L5531-1 du Code des Transports qui dispose que :

« 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 ».

« Dépositaire de l'autorité publique, il peut employer à ces fins tout moyen de coercition nécessité par les circonstances et proportionné au but poursuivi. Il peut également requérir les personnes embarquées de lui prêter main-forte ».

Cette autorité ne saurait être remise en question par les gardes privés dans l'appui qu'ils lui apportent à l'égard de sa mission de sûreté et sécurité du navire et des personnes sous son commandement.

L'article 21 de la loi nouvelle indique à cet effet que les gardes armés seront « placés sous l'autorité du capitaine en application de l'article L5531-1 du Code des Transports ».

L'adage connu du capitaine qui reste « seul maître à bord après Dieu » ne sera donc pas réduit par la création de ces entreprises privées de protection des navires. Ceci est sûrement vrai dans l'absolu et c'est remarquable que l'écrit juridique le fixe, mais en pratique les situations peuvent être plus compliquées.

Il est possible que le capitaine et le chef des agents ne soient pas d'accord sur la décision à prendre lors d'une situation de crise. Notamment lorsque le capitaine aura à l'esprit le cadre juridique strict alors que le chef des gardes privés essaiera plutôt de réfléchir à la tactique de réponse qui devra être apportée à l'offenseur, à l'usage ou non des armes, à la protection des marins etc.

S'inspirant de la hiérarchie existante dans la marine marchande, la loi prévoit la nécessité de nomination d'un chef parmi les agents embarqués.

Toutes les décisions et démarches seront retranscrites dans une annexe au contrat conclu entre l'armateur et la société privée.

Les articles 19 à 25 de la loi de 2014 disposent ainsi des modalités à suivre quant à l'embarquement des gardes, au cas d'incidents (rédaction d'un rapport de mer etc). Le tout est ensuite transmis une fois encore au CNAPS.

#### **§ 7 : L'importance du contrôle administratif à bord du navire et sur le territoire national**

A cet égard l'effort accru de vérification ressort des articles 26 à 29 qui figurent parmi les plus détaillés de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2014 relative aux entreprises privées de protection des navires.

Ils énumèrent quantité de possibilités quant au contrôle des navires armés de ces gardes privés.

Notamment, ces derniers peuvent être effectués « à toute heure », article 27.

La loi rappelle la longue liste des agents d'Etats pouvant participer à ces contrôles (des personnes dépassant le cadre des Affaires Maritimes).

L'atout majeur de la loi de 2014 est bien d'avoir prévu des mécanismes de procédure adéquats. Le passé et notamment l'affaire Medvedyev auront aidé à ne pas reproduire les mêmes erreurs dans la création de cette loi.

Le fait de s'opposer à un contrôle sera sanctionné par une amende de 15 000€ et est passible d'un an d'emprisonnement, article 28.

### **§ 8 : Sanctions**

Enfin la loi de juillet 2014 prévoit des sanctions disciplinaires et pénales dans un Titre V.

A cet effet l'article 30 de la loi indique que sera 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 (...) ».

« 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 ».

Mais encore, il est interdit aux entreprises privées de protection des navires de sous-traiter leur contrat.

Cela eu égard au fort contrôle opéré en amont et en continu sur celles-ci ce qui laisse supposer qu'est ainsi créé un caractère *intuitu personae* dans l'emploi d'une entreprise privée de protection et de certains de ces agents pour une mission déterminée.

Aussi l'article 30 poursuit : « 3° Le fait, pour l'entreprise contractant avec l'armateur, de sous-traiter l'exercice de l'activité

Si les définitions apparaissent précises et définies, le champ d'application à certains égards reste flou et soulève des questions qui ne seront probablement résolues que par la pratique à l'avenir.

## **Section 2 : Les critères fluctuants du champ d'application de la loi**

### **§ 1 : Le champ ratione loci**

La première limite définie par la loi et soumise à interprétation future concerne le champ d'action des gardes privés.

L'article 13 de la loi est le seul article du Chapitre 1<sup>er</sup> intitulé « Champ d'action » intégré au Titre III relatif aux modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires.

Celui-ci énonce : « (...) Sans préjudice de l'application d'accords internationaux, l'activité (...) est exercée au-delà de la mer territoriale des Etats, dans des zones fixées par arrêté du Premier ministre en raison des menaces encourues. Un comité réunissant notamment des représentants des armateurs, du ministre de la défense, du ministre chargé des transports et du ministre des affaires étrangères peut, de sa propre initiative, recommander au Premier ministre de redéfinir ces zones au regard de l'évolution des menaces identifiées ».

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

L'activité est autorisée en premier lieu : « au delà de la mer territoriale des Etats, dans des zones fixées par arrêté du Premier ministre en raison des menaces encourues ».

Le problème dès lors apparaît être encore une fois le problème de l'embarquement des gardes privés armés et le débarquement ou le stockage des armes au port.

En effet si la piraterie sévit en haute mer (par définition, autrement l'acte est requalifié de vol à main armée) le navire a techniquement un point de départ et un point d'arrivée fixe : le port.

Certes l'article précise que l'activité de protection privée sera effectuée : « Sans préjudice de l'application d'accords internationaux ». Il est vrai qu'à l'heure actuelle de nombreux accords ont été conclus entre les Etats à cet effet.

Pourtant ce n'est pas le cas tous les Etats dont les eaux territoriales sont traversées par des navires battant pavillon étranger.

Les difficultés juridiques pourront alors toujours surgir, bien que, le principe est posé : celui de la primauté du droit de l'Etat côtier qui reste souverain dans ses eaux territoriales<sup>122</sup>. Celui-ci pourra vouloir que les gardes enferment leurs armes dans un coffre scellé le temps de passage dans ses eaux.

Enfin il reste à espérer que les zones où seront autorisées les activités de protection privée des navires et définies « par arrêté du Premier ministre » seront le reflet des zones réellement menaçantes.

Aujourd'hui en effet le Golfe d'Aden tend à voir sa criminalité se réduire alors qu'elle augmente parallèlement dans le Golfe de Guinée par exemple.

Doit-on s'attendre à inclure des zones de terrorisme en plus des zones « piratogènes » par exemple.

---

<sup>122</sup> Exception étant faite de la Somalie qui accepte à ce propos l'ingérence par les Etats tiers afin d'améliorer la lutte contre la piraterie.

## **§ 2 : Les navires concernés**

L'article 13 poursuit par l'exposé des navires susceptibles d'être concernés par l'embarquement de gardes privés armés à bord :

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

Aussi en l'attente dudit décret, il n'est pas possible à ce jour d'en savoir plus. Il est fort à penser que les navires à passagers seront exclus de ce mécanisme de protection privée.

L'article 30 de la loi (concernant les sanctions) expose ainsi que :

« Est puni de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende : (...) 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 (...) ».

## **§ 3 : La nécessaire légitime défense dans l'usage de leurs armes**

La notion laissant le plus de perplexité semble être le choix pris par le législateur d'imposer aux gardes privés une restriction stricte quant à l'usage de leurs armes.

Sur le plan moral, il est certain que face aux inquiétudes soulevées jusqu'à l'adoption de la loi par le Parlement il fallait une réponse modérée sur le sujet.

Sur le plan pratique pourtant, est-il vraiment envisageable de laisser une notion pénale si stricte que la légitime défense en France régir le comportement que doivent adopter des gardes privés au cas d'attaque pirate ?

C'est l'article 16 de la loi nouvelle, insérant un article nouveau L5442-5 au Code des Transports qui expose les motifs controversés.

Ainsi : « 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 ».

Le Titre II du Code Pénal traitant « De la responsabilité pénale » comporte en son Chapitre II « Des causes d'irresponsabilité ou d'atténuation de la responsabilité » les articles relatifs à la légitime défense.

Ainsi, l'article 122-5 du Code Pénal concernant la légitime défense indique :

« N'est pas pénalement responsable la personne qui, devant une atteinte injustifiée envers elle-même ou autrui, accomplit, dans le même temps, un acte commandé par la nécessité de la légitime défense d'elle-même ou d'autrui, sauf s'il y a disproportion entre les moyens de défense employés et la gravité de l'atteinte »

« N'est pas pénalement responsable la personne qui, pour interrompre l'exécution d'un crime ou d'un délit contre un bien, accomplit un acte de défense, autre qu'un homicide volontaire, lorsque cet acte est strictement nécessaire au but poursuivi dès lors que les moyens employés sont proportionnés à la gravité de l'infraction ».

Il ressort de cette définition stricte le problème d'adaptation de la notion de légitime défense au cas des gardes privés embarqués.

**Sur la nécessité.** Outre l'essence de la mission incombant à l'équipe d'agents employée dans le but de la sécurité de l'équipage et des biens et du navire, il est indéniable que si le navire subit une attaque armée de la part de pirates la nécessité d'action est la base.

**Sur la proportionnalité.** A cet égard en effet, il est possible d'imaginer qu'il existe une gradation dans l'usage de la force. D'ailleurs, les règles au niveau

international ou par exemple le contrat type de la BIMCO le GUARDCON tentent d'établir une hiérarchie dans la violence. Commencent toujours par prôner une réponse non violente, et l'usage des armes en dernier recours.

Mais comment le juge qui sera mené à étudier la question pourra-t-il définir si la proportion dans l'usage de la force lors de la réponse apportée à l'assaillant fut respectée alors qu'il s'agit de situations totalement différentes de celles pour lesquelles la notion de légitime défense était initialement prévue ?

L'article 122-6 du Code Pénal prévoit en effet que :

« Est présumé avoir agi en état de légitime défense celui qui accomplit l'acte :

1° Pour repousser, de nuit, l'entrée par effraction, violence ou ruse dans un lieu habité ;

2° Pour se défendre contre les auteurs de vols ou de pillages exécutés avec violence ».

Alors qu'en est-il des pirates arrivant subrepticement et cherchant à monter sur le navire armés, pour piller le *safer* (coffre fort) et kidnapper l'équipage afin d'obtenir une rançon. S'agit-il d'une légitime défense contre les auteurs d'un vol ou d'un pillage ?

Quid encore du moment auquel les gardes peuvent user de leurs armes ?

Pour que la riposte soit proportionnée il semblerait que le « juste » moment ne soit qu'une fois les pirates à bord du navire – trop tard alors.

En effet, comme l'avancait très justement Bruno Delamotte, PDG de Risk & CO<sup>123</sup> lors d'un entretien<sup>124</sup> avec le journal l'Opinion le 5 janvier 2014, qu'est – ce – que la proportion lorsque :

« Les équipes de protection ouvrent le feu à une distance moyenne de 600 mètres, face à des pirates armés de kalachnikov et de lance-roquettes RPG. (...) Considèrera-t-on qu'un fusil de précision peut être une arme de légitime défense

---

<sup>123</sup> La première entreprise française de sûreté internationale

<sup>124</sup> <http://www.lopinion.fr/blog/secret-defense/contre-piraterie-micro-marche-societes-francaises-7829>

ou se contentera t-on d'autoriser les armes de poings et les fusils à pompe ou semi-automatiques ? »

La notion de légitime défense en France est une des plus strictes d'Europe. Le problème de la piraterie étant international des disparités pourraient à nouveau subsister repoussant la France en recul par rapport à ses Etats voisins.

### **Section 3 : Le choix controversé de la protection privée**

Si les armateurs français attendaient la promulgation de la loi avec impatience, Bertrand Monnet, spécialiste des risques criminels estimait que le choix d'une protection privée sur les navires ne répond qu'à un type de piraterie et ne serait qu'une réponse partielle au problème.

Lors d'un entretien avec l'Express le 3 décembre 2013, Bertrand Monnet expliquait<sup>125</sup> :

« L'annonce du Premier ministre est perçue comme décisive dans la lutte contre la piraterie. Elle l'est, mais pour lutter contre une piraterie en particulier, celle du Golfe d'Aden, qui en voie de résolution. En revanche, le problème s'est développé en miroir, à l'Ouest de l'Afrique, dans le Golfe de Guinée. Sur la même période, alors que "seuls" dix bateaux étaient attaqués en Somalie, on recensait 40 attaques dans cette zone le long des côtes africaines »

« Le Nigéria est le sixième pays à être entré dans l'Opep, l'Organisation des pays exportateurs de pétrole et l'extraction de l'or noir se fait majoritairement offshore, grâce à des plateformes, des barges et des bateaux. Dans le Golfe de Guinée, les pirates s'attaquent donc aux plateformes, aux barges et aux bateaux et ne menacent pas les flux de pétrole brut, mais plutôt la production pétrolière. Contrairement au Golfe d'Aden, les pirates nigériens sont des professionnels systématiquement violents. Au Nigéria, les pétroliers et les armateurs font face

---

<sup>125</sup> [http://www.lexpress.fr/actualite/monde/gardes-privées-sur-les-bateaux-cela-ne-repond-qu-a-un-type-de-piraterie\\_1304809.html](http://www.lexpress.fr/actualite/monde/gardes-privées-sur-les-bateaux-cela-ne-repond-qu-a-un-type-de-piraterie_1304809.html)

à un risque maximal, bien plus fort à mon avis qu'en Somalie. Mais l'Etat nigérian interdit strictement à quiconque d'être armé. Les pétroliers n'ont aucune possibilité de faire reposer leur sécurité sur des groupes privés. La décision de Jean-Marc Ayrault n'aura absolument aucun effet dans cette région ».

Le problème de la piraterie ou de la criminalité en général semble être celui-ci : elle s'adapte aux évolutions prises par les Etats et se déplace dans les zones où elle pourra toujours persister.

Raymond Vidil, Président d'Armateurs de France se réjouissait pour sa part du soutien montré par le gouvernement dans le secteur maritime et notamment l'aide apportée au pavillon français via la promulgation tant attendue de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2014.

Pour preuve, un extrait d'un Edito paru sur le site d'Armateurs de France au lendemain de l'adoption par le Parlement du projet de loi :

« (...) Enfin! Armateurs de France a engagé ce combat vital pour la sécurité de nos navires et de nos équipages en 2011. Il nous aura fallu 3 ans pour obtenir que nos navires puissent être protégés lorsque l'Etat n'est pas en mesure de le faire »

« (...) Le socle réglementaire est tout aussi fondamental: la règle de droit doit permettre l'épanouissement de nos activités à l'international, elle doit être à l'écoute des entreprises et garantir des conditions juridiques similaires à nos principaux concurrents européens »

« (...) Incontestablement, ce vote est un signal positif envoyé à la communauté maritime française en matière de sécurité comme de compétitivité ».

En effet, le Bureau Maritime International a recensé encore 230 actes de piraterie sur l'ensemble du globe en 2013.

#### Section 4 : Quid de la responsabilité ?

**Responsabilité.** A cet égard rien n'apparaît dans la loi de 2014 si ce n'est l'autorité du capitaine sur les gardes privés.

Bertrand Monnet dans son entretien auprès de l'Express<sup>126</sup> exprimait très bien la problématique :

« Avoir des hommes armés sur des bateaux peut dissuader les pirates, mais qu'en est-il de la responsabilité juridique de cette personne, de l'entreprise qui l'emploie et de l'armateur, si un pirate somalien est blessé, voire tué après avoir voulu défendre le transporteur ? Ces questions juridiques expliquent la résistance de l'Etat français. Les armateurs ont réclamé cette autorisation et pour l'instant, je n'ai pas eu vent de dispositions juridiques particulières ».

A l'instar du spécialiste de la criminalité, le Conseil Supérieur de la Marine Marchande avait soulevé également le problème, comme l'exposent les propos issus du site Fortunes de Mer sur le dossier<sup>127</sup> dédié au projet de la future loi de juillet 2014 :

« Le Président du CSMM, appuyant la demande d'Armateurs de France, a convaincu le Conseil de la nécessité de voter ce texte même imparfait afin de protéger dans l'immédiat notre flotte sous pavillon français et ses marins. Il est cependant regrettable que rien ne soit réellement prévu quant à la détermination des responsabilités en cas d'incident. Car c'est bien là le point névralgique sur lequel le débat s'est en majorité focalisé : quid des responsabilités en cas de débordement ? Le texte ne nous renseigne guère plus sur ce point, qui semble pourtant primordial ».

Ce dernier point apparaît comme le plus sensible. Surement est-ce pour cela qu'aucun article de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2014 ne traite de la responsabilité au cas

---

<sup>126</sup> Déjà cité : [http://www.lexpress.fr/actualite/monde/gardes-privés-sur-les-bateaux-cela-ne-repond-qu-a-un-type-de-piraterie\\_1304809.html](http://www.lexpress.fr/actualite/monde/gardes-privés-sur-les-bateaux-cela-ne-repond-qu-a-un-type-de-piraterie_1304809.html)

<sup>127</sup> <http://www.fortunes-de-mer.com/mer/fr/droit-et-assurances-maritimes/a-propos.html>

d'incident. Pourtant le régime de la protection privée a été acceptée par de nombreux Etats de par le globe.

## **Titre II : Le choix d'une protection privée par delà les mers et les océans**

---

S'il s'avère que la protection privée sur les navires semble être la seule qui soit d'une efficacité sans faille à ce jour, elle reste pour autant la plus controversée. Notamment eu égard aux questions de responsabilité qu'elle soulève et à l'absence de réelle réponse apportée. Il semblerait que la responsabilité dépasse le cadre dans lequel elle s'inscrit pour toucher les questions plus complexes de l'assurance du crime (Chapitre 1). Il faut garder à l'esprit que sont en jeu des intérêts cargaison dont les montants sont exhaustifs et des rançons aux sommes mirobolantes. Le tout faisant partie d'une économie mondiale puisque 90% des marchandises transitent par mer. Malgré les dissidences créées par la protection privée sur les navires, elle est appliquée dans de nombreux Etats, chacun ayant leur opinion sur les enjeux qu'elle soulève (Chapitre 2).

### **Chapitre 1 : L'économie du risque : les assurances**

Si la lutte est un combat mené par tous les Etats et acteurs de la *shipping industry*, le problème est une « pépite d'or » pour les assureurs – les P&I Clubs. Aussi dur que ce soit à admettre lorsque les armateurs perdent, les assureurs eux ne peuvent jamais vraiment faire de pertes.

En effet si les montants qu'ils ont du déboursier au titre des rançons et des polices souscrites ont été trop élevés sur l'année encourue, il leur suffit de

répercuter le coût de leur perte sur les primes annuelles que paieront les armateurs.

**Le risque assuré.** Comme le rapporte les auteurs de l'étude « *The economics of piracy. Pirate ransoms and livelihoods off the coast of Somalia* »<sup>128</sup> :

« Il n'y a pas de scénario du pire pour les compagnies d'assurance puisqu'elles répercutent simplement leurs pertes sur le montant des primes ».

### **§ 1 : Les chiffres de l'assurance maritime**

Le risque assuré a des conséquences définitivement non négligeables sur les primes payées par les armateurs. A titre d'exemple<sup>129</sup>, une police d'assurance couvrant un navire pour un voyage traversant la HRA en 2007 coûtait 500 \$ US. Ce même navire et même voyage coûtait 20 000 \$US en 2008. Enfin, en 2010 le coût de la police était de 150 000 \$ US.

Les primes sont toujours fixées au cas par cas, trajet par trajet.

Vu l'accroissement du coût sur les primes d'assurances, il est compréhensible que les armateurs aient voulu placer une protection sur leurs navires. Même si cela implique les questions techniques juridiques et opérationnelles qui ont été soulevées.

### **§ 2 : L'assurance « anti-pirates de la mer » de la Lloyd's**

La *Lloyd's* dont la renommée n'est plus à faire a su s'adapter à ce risque et proposa une couverture d'assurance « anti-pirate de la mer ».

---

<sup>128</sup> [http://www.geopolicity.com/upload/content/pub\\_1305229189\\_regular.pdf](http://www.geopolicity.com/upload/content/pub_1305229189_regular.pdf)

<sup>129</sup> Chiffres extraits du document UNODC: « *United Nations Office on Drugs and Crime: The globalization of Crime, a Transnational Organized Crime Threat Assessment* » de 2010

Le correspondant à Londres du Monde<sup>130</sup> Marc Roche relate très précisément la couverture proposée par la *Lloyd's* :

« Jusqu'à l'été 2008, les armateurs opérant en haute mer se contentaient d'assurer le navire, la cargaison et l'équipage. Pionnier de la couverture des risques de guerre couvrant la piraterie, le Lloyd's s'est adapté à la multiplication des incidents en proposant un nouveau produit : l'assurance "anti-pirates de la mer". La police type offre le remboursement de la rançon, le paiement des frais légaux ou l'acheminement de l'argent aux ravisseurs. Par ailleurs, les armateurs peuvent se protéger contre le manque à gagner dû à l'immobilisation de leur navire. Aussi, les propriétaires peuvent bénéficier de l'assistance d'experts extérieurs pour gérer la crise ».

### § 3 : L'assurance « *Kidnap & Ransom* »

A l'instar des primes d'assurance, les sommes demandées par les pirates pour les rançons ont incroyablement augmentées.

A titre d'exemple, elles sont passées de 150 000 \$ US à 5 400 000 \$ US en 2010. Le total des paiements des rançons sur les années 2009 et 2010 est estimé à 415 millions de \$ US.

**Police française d'assurance.** La police française d'assurance maritime sur corps de tous navires tous risques<sup>131</sup> exclut spécifiquement la piraterie de sa couverture.

**Waterborne.** La garantie « Waterborne »<sup>132</sup> est une des Conventions spéciales de l'assurance maritime. Elle a pour champ d'application les marchandises

---

<sup>130</sup> [http://www.lemonde.fr/economie/article/2009/04/16/la-piraterie-fait-exploser-les-primes-d-assurances\\_1181520\\_3234.html](http://www.lemonde.fr/economie/article/2009/04/16/la-piraterie-fait-exploser-les-primes-d-assurances_1181520_3234.html)

<sup>131</sup> Annexe V : un extrait du contrat de police d'assurance

transportées par voie maritime contre les risques de guerre, de terrorisme et de grève.

Elle couvre en son article 2 la « piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ».

**K&R.** Il existe par ailleurs une assurance spécifique « enlèvements & rançons » qui couvre entre autres les extorsions de fonds, le versement et la perte de rançons mais également les éléments accompagnant une demande rançon.

Par exemple le voyage pour aller remettre la rançon sera couvert, le détournement du navire, la détention, les dommages corporels et encore les frais déboursés pour les experts en la matière. Le mécanisme va jusqu'à couvrir la perte d'exploitation<sup>133</sup>.

Si l'assurance K&R couvre largement tout ce qui a trait aux rançons et aux enlèvements, le défaut qui peut lui être apporté est celui d'agir « après coup ». C.à.d. une fois la capture effectuée et le danger encouru. C'est d'ailleurs le défaut qui peut être relevé à l'égard de toutes les polices d'assurance.

Les assurances sont indubitablement nécessaires mais elles ne peuvent qu'agir en aval, laissant une fois encore la place à la protection privée sur les navires comme la meilleure solution ou en tout cas comme la solution la plus viable pour le commerce et les opérateurs maritimes, bien qu'elle ne soit pas forcément la plus pragmatique.

---

<sup>132</sup>Pour voir le spécimen :

[http://www.ffsa.fr/sites/upload/reprise/docs/application/pdf/2010-03/m13\\_016\\_spe.pdf](http://www.ffsa.fr/sites/upload/reprise/docs/application/pdf/2010-03/m13_016_spe.pdf)

<sup>133</sup> Un exemple d'assureur parmi d'autres pour la police « K&R » : <http://www.catlin.com/en/unitedkingdom/insurance/war-political-risk/kidnap-ransom-insurance>

#### **§ 4 : Les clauses du contrat GARDCON**

Le contrat type stipule en sa « *Section 6 : Insurance, fees and Taxes* » impose à la société de protection privée d'être couverte par une assurance tout au long de l'exécution du contrat.

La « *section 7 : Legal and Liabilities* » prévoit une clause « *Knock for knock* » dégageant chaque partie de ses responsabilités envers l'autre.

La BIMCO conseille par ailleurs de ne pas modifier le contrat type sauf modification importante, eu égard à l'attention portée dans les détails de la rédaction de ce contrat.

### **Chapitre 2 : La mise en pratique par les Etats à travers le monde**

#### **§ 1 : Les USA**

Les Etats-Unis laissent la place à une large interprétation sur le sujet.

La directive A76 de 1966 et la *Policy Letter 92-1 on Inherently Governmental Functions* de 1992 laissent croire à la délégation de l'usage de la force aux *contractors*.

Récemment, les Américains ont lancé un appel d'offres en ligne pour recruter des *contractors* privés afin de servir d'agents de sécurité aux ports, aux quais et sur les navires marchands.

La *United States Coast Guards* (garde côtière des USA) requière depuis une réglementation de 2009 que les navires marchands traversant le Golfe d'Aden lui soumettent au préalable les dispositifs de sécurité qu'ils ont choisi.

Les armateurs ont la liberté quant au choix de prendre une protection privée sur les navires ou non.

## **§ 2 : L'Inde**

En mai 2011, le gouvernement Indien faisait paraître un document nommé « *Guidelines on Deployment of Armed Security Guards on Merchant Ships* ».

New Delhi annonçait ne plus être hostile aux gardes armés embarqués. Les mesures choisies par le document s'appliquent aussi aux navires battant pavillon étranger et croisant les eaux territoriales de l'Inde.

Le document énumère plusieurs conditions quant au stockage des armes et notamment de « *secure their firearms and ammunition in a guarded secure 'strong room'* », c.à.d de sécuriser leurs armes et munitions dans une pièce fortement surveillée.

Mais encore, l'obligation est faite bien sur d'avoir une licence valable d'exercice pour la société privée ainsi que pour chacun des agents.

Enfin, il leur faudra se déclarer auprès des autorités Indiennes lorsqu'ils arriveront proches des eaux Indiennes afin d'établir un processus d'enregistrement et de vérification.

### § 3 : L'acceptation par la majorité des Etats Européens

Le rapport<sup>134</sup> du député Arnaud Leroy relatif à la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2014 expose que la majorité des Etats européens avait déjà accepté la garde privée comme protection de leurs navires marchands.

D'ailleurs plus d'Etats européens sont favorables aux EPE privées qu'aux EPE militaires, comme l'expose le tableau suivant :

<b>Pays</b>	<b>Position sur la présence d'équipes militaires à bord des navires sous pavillon national</b>	<b>Position sur la présence d'entreprises privées armées à bord des navires sous pavillon national</b>
Belgique	Autorisée	Autorisée
Chypre	Autorisée	Autorisée
Allemagne	Autorisée	Autorisée
Danemark	Autorisée	Autorisée
Grèce	Non autorisée	Autorisée
Espagne	Non autorisée	Autorisée
Finlande	Pas de base légale	Réflexion en cours
<b><i>France</i></b>	<b><i>Autorisée</i></b>	<b><i>Non autorisée</i></b>
Italie	Autorisée	Autorisée
Luxembourg	Non autorisée	Autorisée
Malte	Autorisée	Autorisée au cas par cas
Pays-Bas	Autorisée	Projet de loi en cours de rédaction
Pologne	Non autorisée	Autorisée
Suède	Non autorisée	Autorisée
Royaume-Uni	Non autorisée	Autorisée
Norvège	Réflexion en cours	Autorisée

<sup>134</sup> <http://www.assemblee-nationale.fr/14/rapports/r1861.asp>

## Conclusion

---

Chacun à leur rythme, les armateurs ont opté en leur plus grande majorité pour une protection privée de leurs navires via des gardes privés. Les législations nationales fortement inspirées du droit international applicable en la matière permettent actuellement d'encadrer les sociétés privées de protection des navires et de régir les enjeux qui en découlent. Ce choix n'est pas sans conséquence et l'affaire récente de *l'Enrica Lexie* est toujours dans les mémoires. Probablement doit-on s'attendre à en avoir d'autres encore si le phénomène de maritimisation de la sécurité poursuit son expansion. Les forces navales interrégionales ont obtenu des chiffres forts, preuve de leur efficacité. Les EPE privées d'autant plus vu le sans faute accompli. A l'heure actuelle, aucun navire n'a été détourné ou équipage capturé lorsqu'il était protégé par des gardes privés. Pour autant la menace de la piraterie perdure et le phénomène, s'il se déplace, ne disparaît pas.

**Le caractère mobile de la piraterie.** En France, les armateurs étaient pressants ces dernières années quant à la promulgation de la loi relative aux gardes privés sur les navires marchands car ils avaient conscience qu'un navire protégé par une EPE privée a un effet dissuasif certain. Mais encore, il est indéniable que les chiffres concernant les attaques piraterie ont diminué dans les zones où transitent les forces aéronavales armées (Atalante etc.) pour autant le phénomène qui est observé en parallèle est celui de la mobilité des pirates. Puisqu'elle est fortement contrôlée au large de la Somalie, dans le Golfe d'Aden, elle augmente dans le Golfe de Guinée. Or la piraterie est dans cette région particulièrement violente.

Olivier Auzon écrivait en ce début d'année un article<sup>135</sup> sur le sujet. Il fournit quelques chiffres et explications allant dans le sens d'une recrudescence de la piraterie dans le bassin Africain alors que tous les moyens sont mis en œuvre pour lutter contre la piraterie moderne dans le Golfe d'Aden et le long des côtes Somaliennes :

« L'Afrique dans son ensemble connaît assurément un nombre élevé d'actes de piraterie, la baisse constatée en Somalie et dans le golfe d'Aden étant compensée en partie par une hausse continue des incidents dans le golfe de Guinée. Les pirates qui sévissent dans cette région sont particulièrement violents et le risque est qu'ils étendent leur zone d'opérations du Nigeria. Dans ce contexte, 966 marins ont été victimes d'attaques en mer dans le golfe de Guinée en 2012, contre 861 au large de la Somalie. Les statistiques du Bureau Maritime International font état, pour la première fois, du dépassement des actes de pirateries de la zone ouest-africaine par rapport au très surveillé bassin somalien. Le Bureau Maritime International recensait en septembre 2013, plus de 40 attaques en Afrique de l'Ouest, et sept navires pris en otage sur un total de dix dans le monde. Le BMI fait aussi état d'un mode opératoire très différent dans le golfe de Guinée, « très violent » et visant principalement au siphonage des navires transportant des hydrocarbures ».

**L'éradication de la piraterie par l'Etat de droit.** L'amiral Merer l'affirmait avec conviction déjà en 2012<sup>136</sup> : l'importance de réintégrer la Somalie dans la communauté internationale. La sortir de cette quasi-condition d'Etat de non-droit poussant les Etats à conclure des accords avec elle afin de pouvoir ingérer sa souveraineté même dans ses eaux territoriales.

Mais comment faire autrement lorsque la Somalie n'a pas la capacité de poursuivre elle-même les présumés pirates ?

---

<sup>135</sup> [http://fr.intstrat.org/article/la\\_piraterie\\_maritime\\_a\\_bondi\\_dans\\_le\\_golfe\\_de\\_guinee/](http://fr.intstrat.org/article/la_piraterie_maritime_a_bondi_dans_le_golfe_de_guinee/)

<sup>136</sup> Lors du Café-Défense organisé par le Club du Millénaire, le 21.02.12, consacré à la piraterie maritime - déjà cité

Selon l'amiral Merer, dans la lutte contre la piraterie : « S'il y a une chose à retenir, c'est que le problème n'est pas la piraterie, mais la Somalie elle-même. Quand nous aurons réintégré ce pays au sein de la communauté internationale, quand nous aurons résolu les problèmes économiques et sociaux et donné du travail aux Somaliens qui, il y a 10 ans vivaient de la pêche et de l'exportation du bétail, nous aurons également réglé le problème de la piraterie ».

Il est impossible de ne pas s'accorder avec ses propos. L'on ne peut que vouloir les évolutions juridique, étatique, et économique de la Somalie.

**Hypothèse d'un tribunal spécial ?** A l'heure actuelle, les deux Cours capables de traiter du droit de la mer sont : la Cour internationale de justice (la Cour de La Haye) et le Tribunal international du droit de la mer (à Hambourg). Pourtant elles n'ont pas la compétence en matière criminelle ni envers les individus.

Aussi faudrait-il créer une juridiction pénale internationale spéciale qui répondrait au but poursuivi par le Chapitre VII de la Charte des Nations-Unies : action en cas de menace contre la paix ?

## BIBLIOGRAPHIE

---

### I. – Ouvrages

Modern Piracy, Legal Challenges and Responses, Douglas Guilfoye

La piraterie maritime, Droit pratique enjeux, Jean Paul Pancraccio

Cicéron, De Officiis Livre III « *hostis humani generis* »

Eric Banel et Cécile Bellord, « La sécurisation des approvisionnements par la voie maritime : le point de vue des armateurs », Etudes marines n°3, janvier 2013, p.106

### II. – Codes et législations

Directive-cadre européenne relative à la sécurité et à la santé au travail (directive 89/391 CEE) adoptée en 1989

Loi du 15 juillet 1994 modifiée par la loi du 29 avril 1996

Loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer

Loi n°2003-340 du 14 avril 2013 relative à la répression de l'activité de mercenaire

La loi n° 2014-742 du 1er juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires

Circulaire du 13 juillet 2011 relative à la lutte contre la piraterie maritime et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer. NOR : JUSD1119584C

Article L.4121-1 du Code du travail

Article L.121-3 du Code pénal

### III. – Jurisprudence et commentaires

CJCE : affaires jointes C-402/05 Yassin Abdullah et C-415/05 Al Barakaat international, Fondation contre Conseil et Commission

Arrêt de la Cour EDH, 5° section, n°3394/03, 10 juillet 2008

Décision du Conseil d'Etat, Dame Fatima A. n°291561

Cour de cassation chambre sociale, Audience publique du mercredi 5 mars 2008, N° de pourvoi: 06-45888

Dalloz Actualité, 8 juillet 2014, Xavier Delpech « La réponse française à la piraterie maritime »

#### IV. – Rapports

Rapport sénatorial de 2012 intitulé « Lutte contre la piraterie maritime : une loi utile, une mission sans fin » de François Trucy et Jean-Claude Peyronnet

Rapport n°1861 rectifié au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire relatif à la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2014

#### V. – Règlementations internationales

MSC.1/Circ.1405/Rev.2 qui concerne les armateurs, les capitaines et les acteurs de l'industrie maritime dans l'emploi de gardes privés sur les navires dans la zone à haut risque

MSC.1/Circ.1408 : Revised Interim Recommendations For Port And Coastal States Regarding The Use Of Privately Contracted Armed Security Personnel On Board Ships In The High Risk Area1

Best Management Practice

Guidance on Rules for the Use of Force, 7

BIMCO Guidance on Rules for the Use of Force, 5 : « Self-defense and the inherent right to exercise it »

Convention sur la Sauvegarde la Vie en Mer entrée en vigueur en 1980 / Safety of Life At Sea

#### VI. – Sites internet

<http://eunavfor.eu/mission/>

<http://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>

<http://www.franceonu.org/la-france-a-l-onu/espace-presse/interventions-en-seance-publique/conseil-de-securite/article/19-novembre-2012-piraterie-somalie>

<http://clubdumillenaire.fr/evenements/amiral-merer-general-de-saqui-de-sannes-la-lutte-contre-la-piraterie-maritime/>

[http://www.imo.org/Documents/IMO\\_Piracy\\_Guidance.pdf](http://www.imo.org/Documents/IMO_Piracy_Guidance.pdf)

<http://www.eda.admin.ch/eda/fr/home/recent/media/single.html?id=36144>

[http://www.corpguard.fr/Signature-convention-ICOC\\_a22.html](http://www.corpguard.fr/Signature-convention-ICOC_a22.html)

<http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/piracy/Documents/1339.pdf>

<https://www.intertanko.com/About-Us/>

<http://www.seasecurity.org/sami-certification-for-pmscs/>

[http://sentinelle-droit-international.fr/bulletins/a2013/20131215\\_bull\\_370/bulletin\\_sentinelle\\_370.php#658](http://sentinelle-droit-international.fr/bulletins/a2013/20131215_bull_370/bulletin_sentinelle_370.php#658)

<http://www.senat.fr/rap/r11-499/r11-4999.html>

<http://www.defense.gouv.fr/marine/actu-marine/zoom-sur-la-formation-des-equipes-de-protection-embarquees>

<http://www.meretmarine.com/fr/content/piraterie-armateurs-de-france-refuse-lembarquement-de-milices-armees>

<http://www.fortunes-de-mer.com/mer/fr/17-legislation-francaise/146-projet-loi-protection-privee-navire-fin-serpent-mer.html>

[http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Publication\\_au\\_premier\\_juillet\\_2013.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Publication_au_premier_juillet_2013.pdf)

[http://www.iutcolmar.uha.fr/internet/recherche/jcerdacc.nsf/1acd2c332c911ea6c1256d2600517e0b/DA8D25D115A78B2EC1256E1D0054CAE5/\\$file/TASS\\_STLO\\_150104.pdf](http://www.iutcolmar.uha.fr/internet/recherche/jcerdacc.nsf/1acd2c332c911ea6c1256d2600517e0b/DA8D25D115A78B2EC1256E1D0054CAE5/$file/TASS_STLO_150104.pdf)

[http://www.iutcolmar.uha.fr/internet/recherche/jcerdacc.nsf/1acd2c332c911ea6c1256d2600517e0b/DA8D25D115A78B2EC1256E1D0054CAE5/\\$file/TASS\\_STLO\\_150104.pdf](http://www.iutcolmar.uha.fr/internet/recherche/jcerdacc.nsf/1acd2c332c911ea6c1256d2600517e0b/DA8D25D115A78B2EC1256E1D0054CAE5/$file/TASS_STLO_150104.pdf)

[http://2011.economiedelamer.evenium.com/uploads/event\\_member/82646/potegeerlesinteretseuropeens.pdf](http://2011.economiedelamer.evenium.com/uploads/event_member/82646/potegeerlesinteretseuropeens.pdf)

[http://www.gouvernement.fr/sites/default/files/fichiers\\_joints/livre-blanc-sur-la-defense-et-la-securite-nationale\\_2013.pdf](http://www.gouvernement.fr/sites/default/files/fichiers_joints/livre-blanc-sur-la-defense-et-la-securite-nationale_2013.pdf)

<http://www.lemarin.fr/articles/detail/items/interview-jean-marc-ayrault-au-marin-des-enjeux-maritimes-immenses-pour-la-france.html>

<http://www.defense.gouv.fr/operations/piraterie/actualites/piraterie-le-nivose-escorte-un-navire-du-pam>

<http://www.assemblee-nationale.fr/14/rapports/r1861.asp>

<http://www.cnaps-securite.fr/le-cnaps-est-desormais-charge-de-la-regulation-et-du-contrôle-administratif-des-activites-privees-de-protection-des-navires/>

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

<http://www.meretmarine.com/fr/content/gardes-prives-vers-un-retard-de-lexamen-du-projet-de-loi-sur-la-piraterie> , propos d'Armateurs de France

[http://www.iso.org/iso/catalogue\\_detail?csnumber=42146](http://www.iso.org/iso/catalogue_detail?csnumber=42146)

[http://www.iso.org/iso/home/news\\_index/news\\_archive/news.htm?refid=Ref1717](http://www.iso.org/iso/home/news_index/news_archive/news.htm?refid=Ref1717)

<http://www.83-629.fr/article-la-norme-qualite-iso-pas-28007-2012-obligatoire-pour-les-futures-entreprises-privees-de-protecti-121929413.html>

<http://www.lopinion.fr/blog/secret-defense/contre-piraterie-micro-marche-societes-francaises-7829>

[http://www.lexpress.fr/actualite/monde/gardes-prives-sur-les-bateaux-cela-ne-repond-qu-a-un-type-de-piraterie\\_1304809.html](http://www.lexpress.fr/actualite/monde/gardes-prives-sur-les-bateaux-cela-ne-repond-qu-a-un-type-de-piraterie_1304809.html)

[http://www.geopolicy.com/upload/content/pub\\_1305229189\\_regular.pdf](http://www.geopolicy.com/upload/content/pub_1305229189_regular.pdf)

[http://www.lemonde.fr/economie/article/2009/04/16/la-piraterie-fait-exploser-les-primas-d-assurances\\_1181520\\_3234.html](http://www.lemonde.fr/economie/article/2009/04/16/la-piraterie-fait-exploser-les-primas-d-assurances_1181520_3234.html)

[http://www.ffsa.fr/sites/upload/reprise/docs/application/pdf/2010-03/m13\\_016\\_spe.pdf](http://www.ffsa.fr/sites/upload/reprise/docs/application/pdf/2010-03/m13_016_spe.pdf)

<http://www.catlin.com/en/unitedkingdom/insurance/war-political-risk/kidnap-ransom-insurance>

[http://fr.intstrat.org/article/la\\_piraterie\\_maritime\\_a\\_bondi\\_dans\\_le\\_golfe\\_de\\_guinee/](http://fr.intstrat.org/article/la_piraterie_maritime_a_bondi_dans_le_golfe_de_guinee/)

## TABLE DES ANNEXES

---

**ANNEXE I** : l'International Recommended Transit Corridor

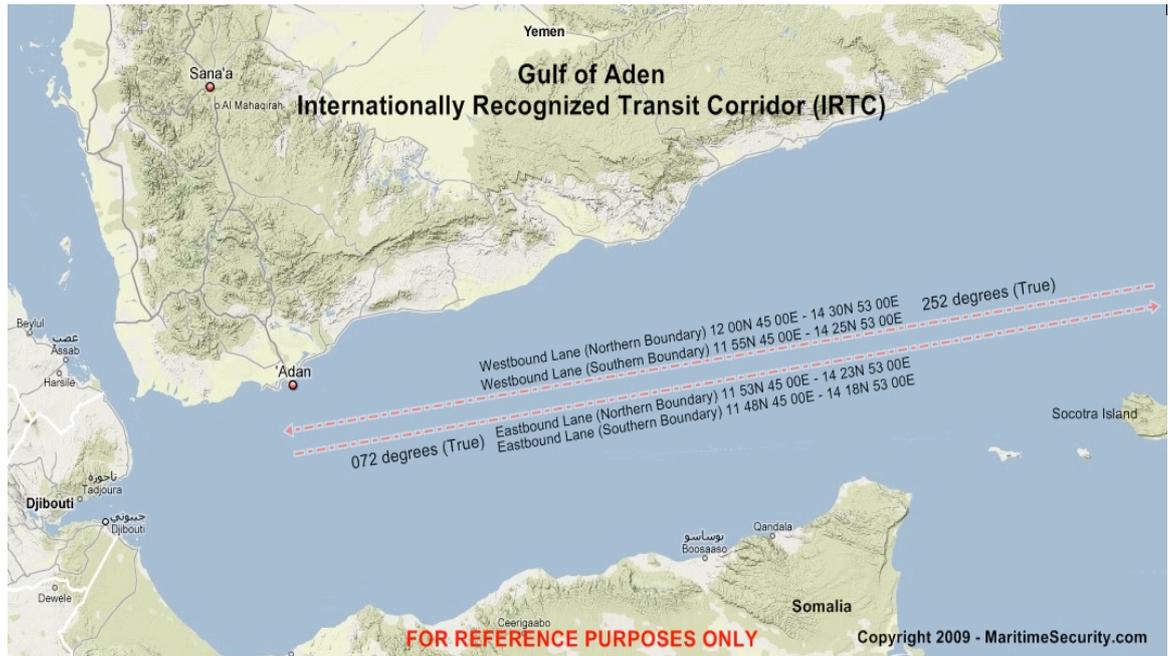
**ANNEXE II** : GUARDCON, extrait du contrat

**ANNEXE III** : Guidance on the rules for the use of force (extrait)

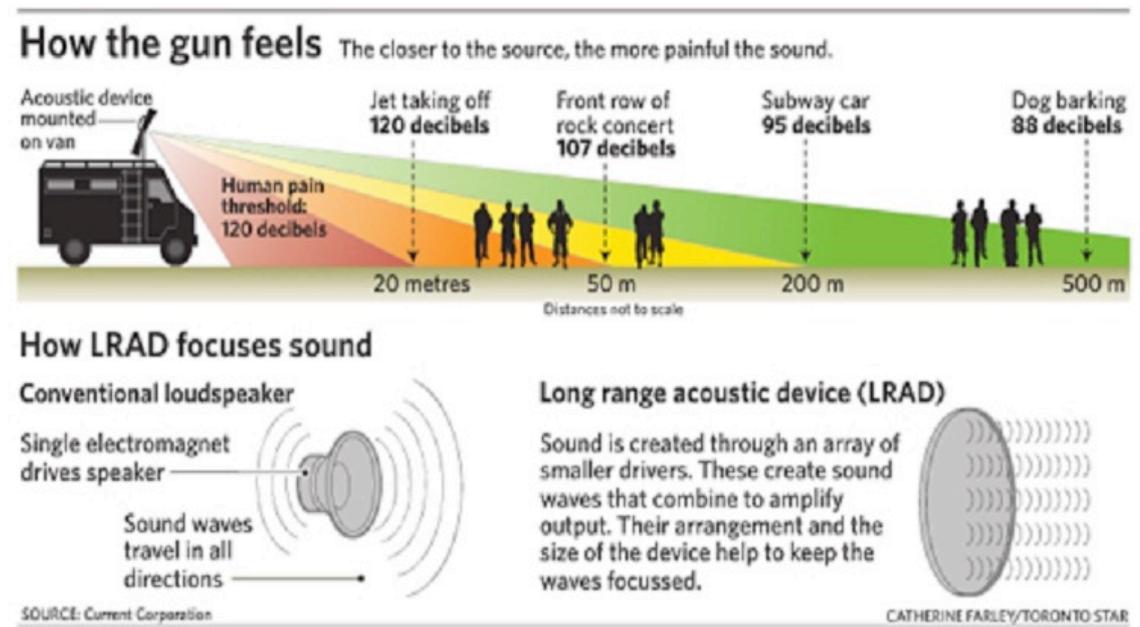
**ANNEXE IV** : système LRAD

**ANNEXE V** : Police française d'assurance corps des navires (extrait)

## ANNEXE I : L'international Recommended Transit Corridor



## Annexe IV : système LRAD



## Annexe II : GUARDCON (extrait)

Explanatory Notes for GUARDCON are available from BIMCO at [www.bimco.org](http://www.bimco.org)

First published 2012

 <h1 style="margin: 0;">BIMCO</h1>		<h1 style="margin: 0;">GUARDCON</h1> <p style="margin: 0;">CONTRACT FOR THE EMPLOYMENT OF SECURITY GUARDS ON VESSELS <b>PART I</b></p>	
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. 26)		21. Communication (state full style contact details for communicating with the Contractors) (Cl. 6 and 26)	

Copyright, published by BIMCO, Copenhagen

It is mutually agreed between the party stated in [Box 3](#) and the party stated in [Box 4](#) that this Contract consisting of PART I and any additional clauses, if agreed and stated in [Box 18](#), and PART II as well as Annexes "A" (Security Equipment), "B" (Rules for the Use of Force), "C" (Instruction Notice), "D" (Individual Waiver), "E" (Schedule of 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.

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

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

## Annexe III : Guidance on the rules for the use of force (extrait)

- (c) Consistent with the aim of protecting and defending the crew and vessel;
- (d) Consistent with the use of force only being used when essential and then using the minimum level necessary;
- (e) Part of a detailed and graduated response plan which is reasonable and proportionate;
- (f) Clear in setting out the roles of the Master and the Team Leader of the PCASP;
- (g) Documented, agreed and signed by the Owners and the Contractors as an Annex to any contract/agreement for the provision of security services on board a ship; and
- (h) Recommended to be submitted by the Owners to the Flag State prior to embarkation of the PCASP.

#### 4. PMSC and PCASP Obligations

The RUF should reflect the obligations imposed and agreed under any contract/agreement and should ensure that the PMSC Team Leader (TL) and the PCASP confirm that they understand these obligations. The RUF should contain guidance that PCASP:

- (a) Are trained and qualified to relevant documented PMSC standards in the appropriate use of force in accordance with Flag state law;
- (b) If they use force it is in a manner consistent with applicable law;
- (c) If they use force it does not exceed what is strictly necessary;
- (d) Use of force is proportionate and appropriate to the situation;
- (e) Have clear and unambiguous instructions and training on when and how force may be used; and
- (f) Take all reasonable steps to avoid the use of lethal force.

#### 5. Self-Defence and the inherent right to exercise it

The RUF should reflect that each of the Security Personnel shall always have the sole responsibility for any decision taken by him for the use of lethal force, including targeting and weapon discharge, always in accordance with the Rules for the Use of Force and applicable national law. Under most national laws individuals have a right to use reasonable force to prevent a serious crime and the right to use force in their own personal self-defence, and the RUF should reflect these rights as appropriate.

## Annexe V : Police française d'assurance corps des navires (extrait)

Au titre des garanties du présent article, le montant de l'indemnité incluant les frais de procédure et de justice à la charge de l'assureur ne peut excéder par événement la valeur agréée du navire.

### 1.2 Risques exclus

#### 1.2.1 Exclusions générales

##### **A/ Sont exclus de la garantie les pertes, les dommages, les recours de tiers et les dépenses résultant de :**

- 1°) Non respect par l'assuré, dès la prise d'effet du contrat et pendant toute la période de garantie, des obligations imposées par l'État du Pavillon du navire assuré relatives à la construction, la mise aux normes, l'état, l'aménagement, l'équipement, le fonctionnement de ce navire ainsi qu'au recrutement de ses équipages ;
- 2°) Faute intentionnelle ou inexcusable de l'assuré ou de son personnel de Direction à terre – auquel l'assuré a délégué tout pouvoir de décision dans la gestion du navire – commise soit avec l'intention de provoquer le dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ;
- 3°) Vice propre, vétusté ;
- 4°) Retraitement, enlèvement, destruction ou balisage de l'épave du navire assuré et des équipements en location ainsi que de toute marchandise ou bien à bord du navire assuré ;
- 5°) Toute forme de saisie ou arrêt du navire assuré, caution ou autre garantie financière ;
- 6°) Violation de blocus, contrebande, commerce prohibé ou clandestin ;
- 7°) Confiscation, mise sous séquestre et réquisition.

##### **B/ Sont exclus de la garantie les recours de tiers, les coûts et les dépenses :**

- 1°) Relatifs aux pertes ou dommages, y compris les pertes d'exploitation et le retard, causés à tout autre navire, bateau de navigation intérieure, objet ou structure fixe ou flottant ou à tout autre bien, dus à un événement autre qu'un abordage ou un heurt avec le navire assuré.
- 2°) Consécutifs à la pollution ou à la contamination, ou à la menace de pollution ou de contamination, résultant de fuites ou de rejets de substances polluantes émanant du navire assuré. Cette exclusion ne s'étend pas à la responsabilité du navire assuré pour des dommages par pollution ou contamination subis par un navire, une embarcation, ou par tout objet fixe ou flottant (ou leurs cargaisons), du fait de leur abordage ou heurt avec le navire assuré.

Est ainsi exclue de la garantie « l'indemnité spéciale » payable à l'assistant sous l'empire de l'article 14 de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, dans les conditions indiquées par le paragraphe 4 de cet article ou en vertu de la clause SCOPIC ou de toute autre disposition de portée semblable.

Néanmoins, cette exclusion ne s'étend pas aux frais exposés pour l'assistance et le sauvetage du navire assuré lorsque les compétences et efforts du sauveteur dans la prévention ou la minimisation des dommages à l'environnement ont été pris en compte (en vertu de l'article 13 paragraphe 1 (b) de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance) ;

- 3°) Relatifs aux dommages à l'environnement ou à la faune et la flore ;
- 4°) Relatifs aux cargaisons transportées par le navire assuré ;
- 5°) Relatifs aux engagements contractuels de l'assuré y compris les recours de l'équipage et des passagers ;
- 6°) Relatifs aux dommages corporels ou décès.

##### **C/ Sont exclus de la garantie :**

- 1°) Les dépenses de réparation ou de remplacement des pièces affectées de vice caché. Cette exclusion ne s'étend pas au coût de réparation des pertes ou dommages matériels au navire assuré résultant de ce vice caché ;

<b>Introduction.....</b>	<b>4</b>
<b>Partie 1 : La piraterie dans le droit international et les dispositifs coercitifs privés .....</b>	<b>9</b>
<b>Titre I : La complexité du cadre juridique de la piraterie .....</b>	<b>9</b>
Chapitre 1 : La piraterie dans le droit international contemporain .....	10
§ 1 : La convention de Genève.....	10
§ 2 : La convention de Montego-Bay.....	11
§ 3 : Les critères de l'infraction.....	11
§ 4 : La définition de l'acte de piraterie par l'OMI.....	13
§ 5 : La compétence universelle d'intervention .....	13
§ 6 : Le droit de poursuite dit « inversé ».....	14
§ 7 : Remettre, juger ou extradier ?.....	14
Chapitre 2 : La rigueur du cadre normatif Européen.....	16
Section 1 : Sécurité internationale, un contrôle effectif de la CJUE.....	16
Section 2 : La jurisprudence stricte de la Cour Européenne des droits de l'homme	17
Chapitre 3 : La recherche d'efficacité répressive par les Etats .....	20
Section 1 : L'absence d'applicabilité directe de la Convention de Montego-Bay	21
Section 2 : Législation et répression étatiques.....	22
§ 1 : L'évolution du cadre législatif interne Français .....	22
§ 2 : La législation Belge .....	24
§ 3 : Des législations strictes .....	25
<b>Titre II : De la coopération internationale armée vers l'externalisation de la sécurité maritime .....</b>	<b>26</b>
Chapitre 1 : L'Union Européenne et l'opération « Atalante » .....	27
Chapitre 2 : Les autres opérations: l' <i>Ocean Shield</i> et la <i>Combined Task Force 151</i>	28
Chapitre 3 : La nécessité d'une réglementation internationale encadrant l'emploi de gardes privés .....	30
Section 1 : La maritimisation de la sécurité.....	30
Section 2 : Les compagnies de sécurité privées sur le champ de bataille.....	32
§ 1 : Notions et définitions .....	33
§ 2 : La standardisation internationale du régime sur les PCASP.....	35
§ 3 : Document de Montreux : le premier pas.....	36
§ 4 : Le Code de Conduite Internationale des prestataires privés de service de sécurité .....	36
§ 5 : La pratique recommandée, les BMP .....	37
§ 6 : Les évolutions apportées lors du <i>Maritime Safety Committee 90</i>	38
§ 7 : Une hiérarchisation dans l'emploi de la force .....	41
<b>Partie 2 : L'accès à la protection privée pour les armateurs.....</b>	<b>45</b>
<b>Titre I : Cadre et enjeux des activités de protection des navires en France</b>	<b>45</b>
Chapitre 1 : Le changement de cap concernant les gardes privés à bord des navires	46

Section 1 : L'histoire des activités dites sensibles .....	46
§ 1 : Une mission régalienn e dans la sécurité des biens et des personnes.....	46
§ 2 : La crainte du mercenariat .....	48
Section 2 : Le pavillon français, victime de la mondialisation .....	50
§ 1 : La compétitivité du pavillon français mise en jeu .....	51
§ 2 : La responsabilité de l'armateur quant à la sécurité de ses équipages .....	54
§ 3 : L'adaptation au principe de sécurité.....	57
§ 4 : L'effort législatif attendu par les armateurs.....	60
Chapitre 2 : La réponse française à la piraterie maritime .....	61
Section 1 : Un accès au secteur rigoureusement encadré .....	62
§ 1 : L'activité privée de protection des navires .....	62
§ 2 : La mission des entreprises privées de protection des navires.....	64
§ 3 : Un contrôle permanent .....	65
§ 4 : Une professionnalisation des agents.....	67
§ 5 : Des modalités d'exercice de l'activité privée particulièrement précisées.....	68
§ 6 : Droit et obligations.....	70
§ 7 : L'importance du contrôle administratif à bord du navire et sur le territoire national.....	72
§ 8 : Sanctions.....	73
Section 2 : Les critères fluctuants du champ d'application de la loi .....	74
§ 1 : Le champ rati on e loci .....	74
§ 2 : Les navires concernés .....	76
§ 3 : La nécessaire légitime défense dans l'usage de leurs armes .....	76
Section 3 : Le choix controversé de la protection privée.....	79
Section 4 : Quid de la responsabilité ?.....	81
<b>Titre II : Le choix d'une protection privée par delà les mers et les océans</b>	<b>82</b>
Chapitre 1 : L'économie du risque : les assurances .....	82
§ 1 : Les chiffres de l'assurance maritime.....	83
§ 2 : L'assurance « anti-pirates de la mer » de la Lloyd's .....	83
§ 3 : L'assurance « <i>Kidnap &amp; Ransom</i> » .....	84
§ 4 : Les clauses du contrat GARDCON .....	86
Chapitre 2 : La mise en pratique par les Etats à travers le monde.....	86
§ 1 : Les USA.....	86
§ 2 : L'Inde .....	87
§ 3 : L'acceptation par la majorité des Etats Européens.....	88
<b>Conclusion.....</b>	<b>89</b>