

AIX-MARSEILLE UNIVERSITÉ



CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

L'UTILISATION DES FORCES ARMÉES PRIVÉES EN MER

Mémoire de recherche pour l'obtention du

MASTER II TRANSPORT MARITIME

Présenté et soutenu par
Natacha SIRAN

Sous la direction de Maître Christian SCAPEL

Année universitaire 2014-2015

« Vous ne devez pas perdre espoir en l'Humanité.

*L'Humanité est un océan :
même si quelques gouttes sont souillées,
l'océan ne le devient pas. »*

Gandhi

Sommaire

Sommaire	3
Liste des abréviations	4
Introduction	6
PREMIERE PARTIE : Des lacunes du droit positif à l'intérêt d'une protection privée	15
Titre 1 : Le cadre normatif préexistant	15
Chapitre I : Les réponses internationales à la piraterie	16
Chapitre II : Le cadre communautaire	20
Chapitre III : Le cadre législatif français.....	24
Titre 2 : La tentation de la protection privée	29
Chapitre I : La défaillance de l'Etat, une hypothèse non envisagée par les conventions	29
Chapitre II : La lutte privée active comme solution	32
SECONDE PARTIE : LE NOUVEAU CADRE JURIDIQUE FRANÇAIS, FORCES ET FAIBLESSES	35
Titre 1 : La nouvelle loi autorisant les APPN	37
Chapitre I : Le projet de loi.....	37
Chapitre II : Contenu de la loi.....	39
Titre 2 : Les difficultés soulevées et les remèdes possibles	44
Chapitre I : Les questions non résolues : l'exemple italien	44
Chapitre II : En l'absence de solution miracle, quelques remèdes à la piraterie	46
CONCLUSION	48
BIBLIOGRAPHIE	49
TABLE DES MATIERES	52
ANNEXES	53

Liste des abréviations

AMSP : Armed Maritime Security Providers

APPN : Activité Privée de Protection des Navires

BIMCO : Baltic and International Maritime Council

BMI : Bureau maritime international

BMP : Best Management Practices

BTL : Bulletin des Transports et de la Logistique

CEDH : Cour européenne des droits l'homme

CEFSI : Club des Entreprises Françaises de Sureté à l'International

CJCE : Cour de Justice des Communautés européennes

CJUE : Cour de Justice de l'Union européenne

CMUE : Comité Militaire de l'Union européenne

CNAPS : Conseil National des Activités Privées de Sécurité

CNUCED : Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement (UNCTAD)

CNUDCI : Conférence des Nations Unies pour le droit commercial international (UNCITRAL)

Code ISPS : Code International pour la sûreté des navires et des installations portuaires (International Ship and port facility security code)

CoPS : Comité politique et de sécurité

DL : Decreto-Legge (décret-loi)

DMF : Droit maritime français

DPLD : Disruption of Pirate Logistic Dumps

EPE : Equipes de Protection Embarquées = VPD : Vessel Protection Detachments

EPPN : Entreprises Privées de Protection des Navires = PMSC : Private Maritime Security Company

ESSD : Entreprises de Service de Sécurité et de Défense

ICoC : International Code of Conduct for Private Security Service Providers

OMI : Organisation maritime internationale

PAM : Programme Alimentaire Mondial

PCASP : Privately Contracted Armed Security Personnel

PESC : Politique Etrangère et de Sécurité Commune

PESD : Politique européenne de sécurité et de défense

PSDC : Politique de sécurité et de défense commune

RIF : Registre international français

SSMUE : Stratégie de Sûreté Maritime de l'Union Européenne

UE : Union Européenne

Introduction

Les mers et océans couvrent plus de 70 % de la surface de la planète¹. Pourtant, les scientifiques estiment que nous connaissons mieux l'univers qui nous entoure que le fond de nos propres océans².

Il est dès lors assez aisé de comprendre que l'Homme n'ait jamais réussi à dompter véritablement la mer. Ajoutez à cela le facteur météorologique et vous obtiendrez le résultat suivant : la sécurité en mer est illusoire. Le risque est inhérent à l'activité maritime même. Ce n'est pourtant pas ce qui a empêché l'homme d'y tenter sa chance.

Le transport maritime est le transport international le plus ancien. Cela est notamment dû à ses caractéristiques spécifiques : il est par nature international dans la mesure où il permet de franchir l'obstacle physique des mers et océans ; caractéristique qu'il partage avec le transport aérien, bien que la comparaison soit impossible, tant la différence d'âge entre ces deux modes de transport est importante³ et tant leurs utilisations répondent à des besoins différents. Effectivement, le transport maritime est un transport massifié : le déplacement des masses et volumes est facilité sur l'eau, ce qui en fait un moyen de transport d'une importance capitale pour les marchandises volumineuses ou en vrac (celles qui ne nécessitent pas un conditionnement particulier).

C'est donc un domaine qui intéresse tout particulièrement la France car elle a la chance d'être bordée par deux mers indispensables dans le transport international : l'océan Atlantique et la mer Méditerranée. Elle est également dotée de ports fondamentaux dans les lignes maritimes qui traversent ces eaux, notamment le port de Marseille⁴, et bénéficie de

¹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Origine_de_l'eau_sur_la_Terre

² http://www.lemonde.fr/sciences/article/2012/03/26/fonds-marins-75-des-zones-tres-profondes-restent-inexplorees_1676015_1650684.html

³ Le transport aérien, pour une destination autre que militaire, n'apparaît que dans la seconde moitié du XX^{ème} siècle.

⁴ En 2011, avec 88,07 millions de tonnes de marchandises traitées, d'après l'American Association of Port Authorities, cela en fait le 1^{er} port maritime français, le 4^{ème} européen et le 41^{ème} mondial.

l'intérêt que représentent les départements et territoires d'outre mer⁵ en matière de commerce international.

Si le transport maritime a toujours bénéficié d'un régime particulier, c'est parce qu'il est par nature lui-même particulier : c'est un transport lent et démesurément risqué, qui a donc imposé, de tout temps, une idée de solidarité et de division du risque⁶. Or, le droit des affaires, hier comme aujourd'hui, se doit de répondre aux impératifs posés par les intérêts des acteurs du marché : la sécurité, la sûreté et la célérité. Même si ces inconvénients viennent contrebalancer les avantages du transport maritime, il n'en reste pas moins un moyen de transport fondamental et nécessaire aux autres modes de transport : le transport terrestre est incapable de franchir les mers et océans tandis que le transport aérien n'est rentable que pour le transport de marchandises coûteuses qui nécessitent un acheminement rapide.

Ces avantages combinés du transport maritime ont fait qu'il a très vite été nécessaire d'édicter des règles concernant les conditions de ces échanges commerciaux et leur sécurisation.

De nos jours, le transport de marchandises par voie maritime représente près de 80% du transport mondial en terme de volume⁷. Il s'agit d'ailleurs d'un élément significatif du développement économique, déterminant pour les pays en voie de développement. On décèle immédiatement l'enjeu de la réglementation et de la sécurisation d'un tel type de transport à une échelle internationale.

Dès lors, qu'entend-on par sécurisation ? Le terme nous vient du latin « *securitas* » qui signifie « *exempt de souci* », mais de quelle sécurité parle-t-on ? De celle des hommes (équipage et ou passagers), du navire ou de la cargaison ? Si l'on peut aisément hiérarchiser pour des raisons éthiques cette question – la sécurité des hommes passant avant la sécurité des choses purement matérielles et remplaçables – il n'en reste pas moins qu'il est nécessaire de trouver des solutions à toutes ces interrogations.

⁵ Les DOM-TOM permettent notamment à la France de se placer au 2^{ème} rang mondial en terme de territoire maritime, derrière les Etats-Unis, avec une zone économique exclusive (jusqu'à 200 miles au-delà des eaux territoriales, selon la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982) de 11 millions de km².

⁶ SCHADEE R., La mer comme mère du droit, in Etudes offertes à René Rodière.

⁷ D'après le rapport de la CNUCED du 4 décembre 2012, UNCTAD/PRESS/PR/2012/041.

C'est ce que se sont évertuées à faire les organisations internationales, à commencer par l'OMI avec les conventions SOLAS. Ensuite apparaîtra le code ISPS.

Fourcaudot⁸ définit la sécurité privée comme « *l'ensemble des activités et des mesures, visant à la protection des personnes, des biens et de l'information, fournies dans le cadre d'un marché compétitif, orienté vers le profit, et où les pourvoyeurs n'assument pas au regard de la loi, des responsabilités de fonctionnaires au service de gouvernement* ».

Féraud note cependant que « *Sécurité et sûreté ne sont pas la même chose ; le premier exprime un sentiment et l'autre un état d'assurance ; on a souvent de la sécurité sans être en sûreté* ».

Si les définitions générales des deux termes se ressemblent beaucoup, ils désignent en droit maritime des situations bien différentes : alors que la question de la sécurité a pu s'améliorer par des normes techniques et des évolutions technologiques toujours plus impressionnantes (on arrivera sous peu à faire naviguer des porte-conteneurs d'une capacité de 20 000 EVP⁹ sans problème particulier, si ce n'est le fait qu'ils ne puissent pas s'arrêter dans n'importe quel port), la question de la sûreté n'a eu de réponse internationale qu'assez récemment¹⁰. La langue anglaise nous piège d'ailleurs un peu à ce niveau dans la mesure où la sûreté se dira *security* tandis que la sécurité sera traduite par *safety*.

La différence réside dans le fait que la sûreté cherche à se prémunir contre malveillance, d'origine humaine et donc intentionnelle, tandis que la sécurité trouve sa raison d'être dans une origine accidentelle (la nature, les erreurs i.e. des éléments non intentionnels, ...). Les questions de terrorisme et de piraterie relèvent donc effectivement en droit maritime de la sûreté.

On ne s'intéressera donc pas à la sécurité à proprement parler dans ce mémoire : il ne sera pas question ici de la fortune de mer. La sécurité est beaucoup trop aléatoire et c'est un idéal qu'on n'atteindra jamais du fait de la limite des capacités humaines, techniques et des circonstances que l'on vient d'évoquer, bien que l'homme, dont l'action est encadrée par des normes cohérentes, ne cesse d'améliorer le degré de sécurité de ses navires.

⁸ FOURCAUDOT, M. (1988), Étude descriptive sur les agences de sécurité privée au Québec, Montréal, École de criminologie, Université de Montréal

⁹ C'est en tout cas ce qu'a commandé le Japonais Mitsui OSK Lines pour 2017.

¹⁰ Si l'on compare cela avec l'âge du commerce maritime lui-même et des premières normes relatives à la sécurité, comme le jet à la mer, qui remonte à la *lex rhodia de jactu*.

Il existe d'ailleurs des codes, des normes techniques et des évolutions technologiques pour tenter de palier un maximum aux risques.¹¹

Malheureusement, le sujet dont il est ici question dépend d'un facteur peut-être plus dangereux que la nature elle-même : la volonté de nuire de l'homme.

C'est notamment après les événements du 11 septembre 2001 dont on se souvient bien que la question de la réglementation se posera au droit maritime. Des « pirates de l'air » avait alors détourné un avion pour venir le faire s'écraser sur deux tours emblématiques de l'économie nord-américaine. La réaction à cet événement reflète d'ailleurs parfaitement la façon dont la communauté internationale réagit : il faut attendre que des catastrophes se produisent pour envisager d'y trouver des remèdes¹².

Avec l'adoption du Code ISPS en 2002, une nouvelle étape dans l'harmonisation des normes internationales est franchie : intégré dans la convention SOLAS, ce texte vise à empêcher l'introduction à bord des navires d'armes, de substances ou engins dangereux en prévoyant notamment, en cas de menace, des procédures d'évacuation. Quand on connaît la capacité et le gigantisme des nouveaux navires, on espère sincèrement qu'ils ne serviront pas eux-mêmes d'armes.

L'objet de notre mémoire part du constat simple – et peut-être un des rares qui soit universellement reconnu – que le vol, en tant que « *soustraction frauduleuse de la chose d'autrui*¹³ », doit être puni. Le fait qu'il soit accompli avec violence aggrave nécessairement la sanction.

Quant au « facteur humain » qui retient notre attention, on devine qu'il s'agit des pirates. Le terme évoque dans l'imaginaire collectif ceux des récits des temps passés ou popularisés par les différents *blockbusters* des dernières décennies : le pirate au bon cœur qui, à la manière de Robin des Bois, ne dépouillait ses victimes que pour servir la bonne cause ou pour trouver un sens à sa vie – but noble s'il en faut.

La réalité est néanmoins toute autre : le pirate, du grec *peiratês*, « celui qui se hasarde sur la mer » désigne plutôt celui qui s'empare

¹¹ Marie Esvelin, *Histoire de la piraterie maritime*

¹² Pour ne citer qu'un exemple parmi tant d'autres, rappelons l'obligation de double-coque après le naufrage du Titanic en 1912.

¹³ article 311-1 du Code pénal

indument et souvent par la force de biens d'autrui. La définition de la piraterie, si elle ne fait pas consensus, renvoie tout de même dans la majeure partie des cas à la notion de violence. Une définition possible de l'acte de piraterie serait donc « *un acte de déprédation ou de violence commis contre un navire, son équipage ou sa cargaison*¹⁴ ».

Après la découverte du Nouveau Continent et dans les siècles qui suivirent, la tentation de piller ces navires revenant chargés de richesses était grande et les Etats ont pu, par moment, légitimer la piraterie : c'est à cette époque qu'apparaît d'ailleurs le concept de « corsaire », sorte de pirate légal car reconnu par le Royaume pour lequel il travaille mais ne faisant pas partie de la marine officielle¹⁵.

D'ailleurs, si aujourd'hui « armer » un navire signifie simplement l'équiper de façon à ce qu'il puisse prendre la mer, on imagine qu'en ces temps révolus, le terme ait pu signifier « le pourvoir d'armes », pour le même but – prendre la mer – dans une certaine sérénité car le navire était alors apte à se défendre.

En ce qui concerne le droit positif, les conventions internationales, lois nationales, et autres textes n'ont pas trouvé d'accord sur une définition consensuelle et reconnue de la piraterie.

Effectivement, il existe différents types de pirateries, qui peuvent être classés selon divers critères et dans un nombre plus ou moins grand de catégories, quoique nous ayons retenue la suivante :

- la petite piraterie de type économique exercée, de fait, par de « petits » pirates qui pillent pour leur survie et avec les moyens du bord ;
- la grande piraterie économique où les moyens employés par les pirates sont bien plus conséquents et relèvent quasiment du professionnalisme ;
- piraterie politique, organisée, structurée, qui s'apparente plutôt à une organisation terroriste.

Comme nous le verrons dans notre développement, seule une définition – qui plus est très restrictive – a été retenue par les conventions internationales. On s'attendait pourtant, face à différents types de piraterie,

¹⁴ P. Polere, *La piraterie maritime aujourd'hui* DMF 2005.659

¹⁵ La Déclaration de Paris du 16 avril 1856 vient mettre fin à ce statut.

à avoir différentes réponses possibles de lutte ou une définition plus large permettant de toutes les englober. Ce n'est pas la solution retenue par la communauté internationale. C'est aussi la raison pour laquelle les acteurs du commerce maritime international ont cherché différents moyens de lutte que ceux généralement admis et dont l'efficacité reste parfois encore à prouver.

En effet, si la piraterie avait presque disparu au siècle dernier, elle a fait son retour sur le devant de la scène internationale depuis quelques dizaines d'années. Force est de constater que la communauté internationale, malgré les moyens déployés et que nous verrons plus en avant¹⁶, peine à éradiquer la menace. Les chiffres sont d'ailleurs plutôt alarmants¹⁷ : le nombre d'attaques de pirates en 2013 en Asie avait atteint le plus haut score depuis 2006. Il faut dire aussi que la communauté internationale s'est principalement concentrée autour de l'Afrique, et notamment au large des côtes de la Somalie où la violence avait touché un point critique. Les efforts fournis et la présence de différentes marines nationales a finalement permis de réduire le nombre d'attaques dans cette zone, sans pour autant l'anéantir complètement.

On constate aujourd'hui que la situation semble se dégrader malgré les moyens humains et matériels mis en œuvre pour combattre la piraterie. On se demande comment cela est possible alors même que les relations internationales du XXI^{ème} sont les plus apaisées.

Une explication possible réside dans le fait que le terrorisme soit devenu économique ou politique. Le gigantisme des navires et des plateformes pétrolières en fait des cibles de choix : les dégâts en cas d'attaque seraient énormes.

A cela s'ajoute le fait que, les zones dans lesquelles la piraterie récidive depuis quelques années sont des zones de trafic important.¹⁸

De plus, ces mêmes zones sont généralement à craindre du fait de l'inactivité des autorités locales.

La haute mer, sans être une zone de non-droit voit s'appliquer une multitude de lois du pavillon. D'où la lacune des conventions : en n'ayant pas

¹⁶ Voir les opérations mises en place.

¹⁷ <http://www.reuters.com/article/2015/01/14/asia-piracy-idUSL3N0US1VJ20150114> voir également infra pour plus de développement sur les chiffres.

¹⁸ Voir tableau 1 – Fragile Index States 2014

envisagé l'hypothèse qu'un Etat puisse être défaillant, la Convention de Montego Bay n'envisage donc la piraterie qu'en haute mer.

La conséquence est sans appel : elle est complètement inverse au résultat escompté, c'est à dire que les pirates trouvent refuge et une certaine immunité dans la mer territoriale, normalement placée sous l'autorité de l'Etat côtier. Ajoutez à cela une guerre civile et/ou une extrême pauvreté : voici la recette d'un développement de la piraterie réussi.

Si la question de la sûreté en mer représente un intérêt économique majeur, les Etats ont également d'autres problématiques, peut-être plus nationales, et sur plusieurs fronts, qu'il faut gérer. Tous les moyens de tous les Etats ne peuvent pas matériellement se concentrer à un point précis du globe pour une affaire qui touche essentiellement certains acteurs du commerce maritime.

L'intérêt des sociétés privées est donc perceptible dans cette brèche, cette défaillance des Etats dans la lutte, alors même que ces derniers sont censés détenir le « *monopole de la violence légitime* », selon le mot de Weber¹⁹.

Il faut toutefois faire attention, malgré la logique économique actuelle, que, pour des questions de rentabilité, nous n'oublions pas la sécurité des marins. Les armateurs, grâce aux évolutions technologiques, sont aujourd'hui en contact permanent avec le navire. Les prérogatives du capitaine – qui était autrefois « *seul maître à bord après Dieu* » – sont désormais moins importantes dans la mesure où il peut recevoir toutes les informations de l'armateur en temps réel.

Pour des raisons tenant principalement à la sécurité cependant, le capitaine peut être légitimé à ne pas obéir aux consignes.

Son rôle a de nouveau vocation à s'étendre avec la nouvelle problématique des gardes privés armés à bord des navires, fraîchement autorisés par la législation à travailler sous pavillon français après les demandes répétées des armateurs.

Le gouvernement a fini par céder, dans la mesure où il allait aussi de la compétitivité du pavillon français, déserté depuis quelques années²⁰. Il se peut en conséquence que la question de la nationalité du capitaine revienne

¹⁹ <http://lignesdedefense.blogs.ouest-france.fr/archive/2015/06/12/piraterie-maritime-en-2014-l-etat-des-lieux-de-oceans-beyond-14249.html>

²⁰ en témoigne le RIF

dans les discussions avec l'Union Européenne²¹ si ces prérogatives de puissance publiques deviennent plus importantes...

Dès lors, il nous est difficile de délimiter un tel sujet, dans la mesure où une multitude de questions peuvent être soulevées. Notre choix s'arrêtera principalement sur le point de savoir si le recours et l'utilisation de gardes armés privés à bord des navires constituent véritablement une solution et un remède efficace et durable contre la piraterie, étant donné que le sujet a déjà été abordé de diverses manières par des mémoires précédents.

Si la question a été débattue si longtemps et qu'aucune solution nationale ne fait consensus, c'est que les arguments qui s'y opposent sont nombreux : l'efficacité véritable de la solution est discutée dans la mesure où elle participe à une sorte de surenchère de la violence ; les problèmes relatifs à la détermination des responsabilités sont loin d'être résolus et dépendent de chaque Etat du pavillon, voire de plusieurs lois en conflits si un incident a lieu dans des eaux territoriales ; l'Etat n'a plus le monopole de la violence légitime ; ...

Nonobstant ces arguments, la France a récemment fait le choix de cette solution « privatiste », qui présente, en balance, certains avantages. La mobilité, l'adaptabilité et la charge du coût et des risques que représentent ces nouvelles milices privées sont sans aucun doute un avantage, à la fois pour les armateurs, dans la mesure où la gratuité des anciens dispositifs français ne leur profitaient pas et pour l'Etat, qui voit les armateurs prendre à leur charge des coûts énormes pour le petit budget de la Marine nationale.

Nous tenterons de répondre à ces interrogations au cours de notre réflexion, à la lumière du cadre juridique positif et des raisons (première partie) qui ont conduit à l'adoption de la nouvelle loi du 1^{er} juillet 2014 qui marque un tournant pour les armateurs français en ce qu'elle autorise désormais la présence desdits gardes privés armés sur navire – ce qui était, jusqu'alors, strictement prohibé. Nous tenterons d'expliquer l'encadrement opéré par ladite nouvelle loi. Cependant, si les armateurs se félicitent du passage à l'acte du gouvernement, on est également en droit de s'inquiéter des conséquences que cela peut avoir sur les relations diplomatiques, du fait

²¹ La CJCE avait interdit une discrimination entre ressortissants de l'UE, sans pour autant interdire la condition de nationalité du capitaine sur un navire français dans des arrêts de 2003.

notamment du port d'armes et de l'utilisation de la violence, et sur la diminution des chiffres de la piraterie. Effectivement, l'erreur étant humaine, rien ne nous garantit que nous soyons à l'abri des « bavures » et, si cela se produit, il faudra répondre justement aux questions de responsabilité de chaque acteur (seconde partie).

PREMIERE PARTIE : Des lacunes du droit positif à l'intérêt d'une protection privée

Du fait des données exposées en introduction, nous comprenons que les acteurs du commerce maritime ait voulu se doter d'un arsenal juridique, technologique et humain pour prévenir ces situations de piraterie. Les réponses apportées et les moyens mis en œuvre avaient d'ailleurs presque permis d'anéantir la piraterie. L'explication qui en sera donnée tiendra compte des précédents travaux effectués, que nous ne reprendrons que succinctement.

Cependant l'apparition d'une nouvelle forme de piraterie depuis la seconde moitié du XIX^{ème} siècle nous impose de nous interroger sur l'efficacité des dispositifs mis en place depuis plusieurs années. En effet, ceux-ci, malgré les lourds moyens employés, n'ont toujours pas permis de sécuriser durablement les zones concernées.

Titre 1 : Le cadre normatif préexistant

Pour aborder le sujet de l'intérêt de la protection privée à bord des navires, il est tout d'abord nécessaire de comprendre quel était l'état du droit avant que la piraterie ne refleurisse et pourquoi il a fallu changer de stratégie.

L'étude du droit international actuel exige en premier lieu de préciser la définition, afin de lutter plus efficacement, de façon mondialisée et concertée, contre les actes de piraterie.

Le phénomène est tout de même assez récent : alors que la piraterie est quasiment éradiquée au milieu du siècle dernier, la communauté internationale sort d'un véritable carnage, d'une guerre épouvantable et totale. Les organisations qu'elle va enfanter jouent aujourd'hui un rôle international prépondérant.

Nécessairement, la Société des Nations, puis, plus tard, l'Organisation des Nations Unies œuvrent pour la paix et la coopération internationale. C'est à partir de ce moment que vont se multiplier des conventions diverses

et variées, touchant à la fois au commerce²², à l'environnement²³, au travail²⁴ ou encore à la sécurité²⁵.

Grâce à une certaine stabilité nouvelle et une volonté de collaboration sur le plan international, il est effectivement devenu envisageable de vouloir harmoniser du mieux possible les normes sur des sujets qui ont vocation, par essence, à être internationaux comme le transport maritime, activité internationale par excellence.

Chapitre I : Les réponses internationales à la piraterie

Sur la question qui nous intéresse, à savoir sur la sûreté de la navigation, les plus grandes puissances maritimes ont voulu se mettre d'accord sur les moyens de contrer la piraterie et les actes terroristes.

La tâche n'est pas aisée : dans chaque Etat, les normes diffèrent, il est même impossible de trouver une définition de la piraterie qui fasse l'unanimité. De plus, la communauté internationale a oublié l'hypothèse qu'un Etat puisse ne pas remplir son rôle, chamboulant ainsi le panel de conséquences envisageables.

De plus, le simple fait d'avoir des relations à peu près sereines entre les pays ne suffit pas : il faut également harmoniser les normes, pour tenter d'instaurer une égalité de traitement entre les différents acteurs. Cela passe également par la volonté commune de lutte contre les crimes : c'est ici que l'on retrouve la piraterie moderne, véritable fléau pour le commerce. Deux conventions, principalement, vont tenter d'en définir le cadre et les moyens de lutte.

²² On notera les travaux de la CNUDCI.

²³ A titre d'exemple : la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques de 1992.

²⁴ On notera les nombreux travaux effectués par l'Organisation Internationale du Travail.

²⁵ On citera pour mémoire la Convention SOLAS (Safety of Life at Sea) déjà évoquée.

Section 1 : Les conventions internationales

Paragraphe I : La Convention de Genève

La convention de Genève sur la haute mer de 1958 définit une première fois « internationalement » la piraterie : il s'agit de « *tout acte illégitime de violence, de détention ou de 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*²⁶ ».

Hormis la qualification d'« *illégitime* » qui sonne déjà étrangement à nos oreilles, nous pouvons également nous étonner de la restriction de la définition aux actes commis « en haute mer ». Quid des autres zones maritimes ? Les actes de même nature, sous prétexte qu'ils ne soient pas commis à plus de 200 milles des côtes, ne seraient donc pas des actes de piraterie ? Le futur de la définition ne va malencontreusement pas répondre aux attentes des acteurs de la sûreté maritime.

Paragraphe II : La Convention de Montego Bay

Il est malheureux de constater que la même définition, à un « *illicite* » près, ait été reprise dans la Convention de Montego Bay de 1982²⁷, convention ayant vocation à remplacer la précédente et ayant remporté un franc succès dans la mesure où elle a été ratifiée par plus de 150 Etats.

En effet, l'article 101 est rédigé de la façon suivante :

« *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

²⁶ Article 15

²⁷ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer

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. »

L'article 105 énonce en outre que « 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. »

Enfin, l'article 111.5 prévoit un droit de poursuite des navires pirates :
« Le droit de poursuite ne peut être exercé que par des navires de guerre ou des aéronefs militaires ou d'autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'il sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet. »

Si les raisons qui tendent au respect du pouvoir souverain des Etats sur leurs eaux territoriales sont tout à fait valables, c'est un effet inverse aux solutions voulus qui s'est imposé : les eaux territoriales sont devenues un refuge et un repère de pirates dans la mesure où l'Etat côtier défailant n'a ni la volonté, ni les moyens de les combattre.

Ainsi les restrictions posées par la Convention, qui avait pour but de protéger et respecter la souveraineté des Etats, se sont-elles retournées contre la communauté internationale : un navire de guerre, ou assimilé, battant pavillon d'un Etat autre que l'Etat côtier où se réfugiaient les pirates ne pouvait poursuivre les pirates qu'en haute mer, sauf à obtenir l'accord de l'Etat côtier pour continuer la course au-delà de la ligne de démarcation avec la haute mer.

Il est heureux que, par trois résolutions – bien que temporaires - adoptées par le Conseil de Sécurité des Nations Unies en 2008, un « droit de poursuite inverse » ait été autorisé dans les eaux territoriales somaliennes.

Ce droit permet en effet, dans cette zone, de continuer la poursuite aux fins d'arraisonner le navire pirate repéré en haute mer. Au délai du délai d'un an d'applicabilité des résolutions, il faut de nouveau obtenir l'accord de l'Etat somalien pour poursuivre les pirates en deçà de la haute mer.

Les attaques furtives se sont alors multipliées et les pirates jouissaient – nous ne pensons pas que le terme soit exagéré – d'une immunité à l'intérieur des eaux territoriales de l'Etat défaillant. Il était devenu urgent d'intervenir, au vu de la menace pour la vie humaine et du coût que la piraterie représentait.

Section 2 : Les opérations internationales

Afin de combattre la piraterie, principalement au large de la Somalie – puisque c'est là qu'elle est réapparue avec le plus de force – différentes opérations ont été lancées par les forces marines internationales.

Nous pouvons citer dans un premier temps l'opération Ocean Shield, débutée en août 2009, décidée par l'OTAN, et qui poursuivra sa lutte contre la piraterie jusque fin 2016. Cette opération fait suite à une première opération Allied Provider lancée en octobre 2008, dont la fonction était d'escorter les navires du Programme Alimentaire mondial à travers les zones à risque.

Cela se traduisait physiquement par la présence de patrouilles de dissuasion et des missions de surveillance. Un travail de coordination de longue haleine a notamment permis de faire échouer des tentatives de détournement. Une évolution de la stratégie en 2012 a conduit à la neutralisation de certains navires pirates grâce à la pose de balises de localisation sur les bateaux-mères. L'autorisation de l'utilisation de la force était devenue indispensable²⁸.

Une autre opération, appelée Combined Task force 151, en charge du même genre de mission mais regroupant les marines des Etats-Unis, de la

²⁸ http://www.nato.int/cps/fr/natohq/topics_48815.htm

République de Corée, de Singapour et de la Turquie²⁹ a également été mise en place à la même période.

Ces opérations internationales travaillent en étroite coopération avec les autres opérations de lutte anti-piraterie.

Chapitre II : Le cadre communautaire

La note du Secrétariat général du Conseil de l'UE sur la stratégie de sûreté maritime de l'Union Européenne du 24 juin 2014 nous rappelle à quel point il est important d'avoir une Politique étrangère et de sécurité commune (PESC) au plan maritime.

En effet, selon le rapport, plus de 70% des frontières extérieures de l'UE sont maritimes. L'intérêt d'ouvrir et de protéger cette interface est donc primordial sur le plan économique mais également pour des considérations d'ordre écologique, touristique ou encore énergétique. En terme d'approvisionnement et de bonne santé de l'économie, l'UE est en définitive largement tributaire du transport maritime.

Dans le cadre des discussions sur la nouvelle loi française autorisant la présence de gardes armés privés sur les navires de commerce, le Premier Ministre français a pu rappeler qu'il était nécessaire pour la France de sécuriser son approvisionnement en pétrole. Cela vaut également pour le reste de l'Union européenne. En effet, l'Europe doit pouvoir, pour sa propre « *sécurité énergétique*³⁰ », éviter de dépendre de la protection opérée par des pavillons étrangers.

La SSMUE constitue un cadre global afin de pouvoir naviguer dans un environnement maritime sûr. Elle s'allie pour cela et opère de concert avec la SES Stratégie européenne de sécurité, la PMI (politique maritime intégrée), et la SSI (stratégie de sécurité intérieure).

Tout cet engrenage doit s'effectuer dans le respect des valeurs fondatrices de l'UE, à savoir : les droit de l'homme, la liberté et la démocratie et conformément aux traités, aux législations nationales et de l'UE et au droit

²⁹ pour plus de détails sur les opérations ainsi que sur la mission, cf. Mémoire soutenu par Lea Meggiolaro, *La garde privée sur les navire de commerce*, 2014

³⁰ http://www.lemonde.fr/international/article/2013/12/03/paris-va-autoriser-des-gardes-armes-a-bord-des-navires_3524290_3210.html

international positif (représenté principalement par la convention de Montego Bay).

Section 1 : La PESC et la PSDC

Paragraphe I : La PESC

« La sûreté maritime s'entend comme une situation du domaine maritime mondial dans laquelle le droit international et la législation nationale sont appliqués, la liberté de navigation est garantie et les citoyens, les infrastructures, les transports, l'environnement et les ressources marines sont protégés³¹ »

Les principes et objectifs de l'UE dans le cadre de la PESC sont les suivants :

- Une approche intersectorielle : rassembler tous les acteurs de la sécurité maritime européens et des membres de l'UE (nationaux) doivent coopérer
- Une intégrité fonctionnelle : l'action doit se faire dans le respect des compétences, droits souverains des Etats membres et compétences respectives de l'UE et des Etats membres ;
- Le respect des règles de droit international et des valeurs fondatrices de l'UE ;
- Un multilatéralisme maritime : coopérer avec les autres organisations internationales régionales pour une certaine harmonisation et donc cohérence des actions menées.

Il est question d'avoir un point de vue global sur les questions de sûreté et de sécurité afin de répondre plus efficacement, de promouvoir une « *bonne gouvernance* », une « *meilleure coordination* », dans le respect du droit de la concurrence afin de renforcer la croissance européenne. C'est également un moyen puissant d'asseoir le rôle l'UE et de le légitimer sur la scène internationale.

Il découle de ce que nous venons de voir que la notion fondamentale qui touche à la sûreté en mer reste celle de solidarité. Comme nous l'avons

³¹ Note 11205/14 du secrétariat général du conseil de l'union européenne du 24 juin 2014

vu pour l'opération Ocean Shield : sans coopération, ni solidarité des Etats, le dispositif serait totalement inefficace. Cela repose sur l'échange d'informations, la coordination concertée des opérations, la mise en commun des moyens matériel et humain. Les Etats ne manqueront pas d'oublier que toutes ces opérations sont réalisées dans l'intérêt économique de chacun.

La CJUE exerce un certain contrôle³² sur le respect de la délimitation et les compétences de la PESC. Le parlement européen a également un rôle à jouer dans le contrôle des opérations : la décision de la CJUE, Affaire C-658/11, du 24 juin 2014, intervient alors qu'un nouvel accord avec Maurice sur le transfert des suspects de piraterie a été conclu. Pourtant le Parlement européen refuse cet accord car, selon lui, il ne concerne pas exclusivement la PESC, ce qui signifie donc qu'on aurait dû recueillir son approbation. La Cour considère que c'est accessoire et que par conséquent, l'approbation du parlement n'était pas nécessaire.

Mais le parlement européen estime également que le conseil devait l'informer avec « immédiation et pleinement à toutes les étapes de la procédure ». Quand bien même il n'y a pas eu d'atteinte aux prérogatives du parlement européen et pas d'impact sur le contenu de l'accord, le droit de regard ainsi que le point de vue du parlement européen n'ont en revanche pas été respectés. Il y a donc bien eu atteinte aux conditions d'exercice des fonctions du parlement européen. La décision a été annulée mais ces effets sont restés en vigueur, probablement pour des raisons diplomatiques.

Paragraphe II : La PSDC

Elle a pour vocation de remplacer la PESD : elle permet à l'UE de mener des missions dans d'autres pays. Le maintien de la paix est l'un des objectifs principaux, avec le renforcement de la sécurité internationale. Ce sont les Etats membres qui mettent à disposition des moyens civils et militaires.

Avant l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne, les missions étaient principalement à vocation humanitaire, de maintien de la paix et de gestion de crise.

³² Article 275 du TFUE

Avec le Traité, de nouvelles missions de désarmement, de conseil et d'assistance militaires et de stabilisation (quand les conflits s'arrêtent) voient le jour.

Section 2 : La réponse européenne sur le terrain

Pour faire un rapide récapitulatif de la position européenne sur le terrain, il faut tout de même remonter à 1995 quand Euromarfor et Eurofor, structures de forces européennes navales, voient le jour après plusieurs années de discussions et de mise en place des opérations.

L'opération Atalante, qui faite suite à la décision 2008/851/PESC du Conseil du 10 novembre 2008 est la première opération purement maritime de l'UE. Elle s'inscrit dans le respect des conventions internationales, conformément à la volonté de l'UE. Elle agit dans le Golfe d'Aden et sert notamment à la répression de la piraterie somalienne.³³

L'UE a décidé de poursuivre l'opération au moins jusque fin 2016³⁴. Débutée en décembre 2008, l'opération a été rendue possible grâce à la mise à disposition par les Etats membres de navire de combats, d'avions principalement chargés de surveillance et de reconnaissance au large des côtes somaliennes.

Cela intervient alors même que la piraterie surgit à nouveau dans cette zone. Au total, près de 900 militaires sont présents dans la zone, à la fois à bord des navires et dans les patrouilles aériennes.

Il est pénible mais réaliste de reconnaître que, malgré tous les efforts fournis – à la fois par les forces marines de la communauté internationale, regroupant les opérations Ocean Shield, Task Force 151 et Atalante, auxquelles s'ajoutent des coopérations ponctuelles de certains pays – la piraterie n'est jamais vraiment éradiquée.

³³ voir pour plus de détails le Mémoire de Olivier Gallais, La protection des navires marchands face aux actes de piraterie maritime, 2012, CDMT

³⁴ http://www.lantenne.com/L-UE-prolonge-l-operation-Atalante-jusqu-a-fin-2016_a21522.html

Il faut dire que la menace ne doit pas seulement être combattue en mer, où la lutte est rendue difficile par les conditions propres à l'océan (son immensité et ses caprices) et par l'état du droit international public sur la question, mais aussi à terre.

L'accent a véritablement été mis sur la coopération entre les différentes missions pour une meilleure efficacité. En effet, la communication dans ce genre de situations est primordiale. La formation militaire de effectifs humains locaux donne bon espoir quant à la pérennité de l'action.

Chapitre III : Le cadre législatif français

Jusqu'à 2014, la France a refusé d'autoriser la présence de gardes armés privés sur les navires, alors même que des voisins tels que le Danemark, l'Espagne ou encore le Royaume-Uni l'avait intégrée à leur législation.

Il est important de revenir sur les raisons de cette interdiction pour mieux comprendre les problèmes soulevés par sa future application.

Section 1 : La loi de 1825

Elle représentait la référence en matière de lutte contre la piraterie dans le droit maritime français. Restée en vigueur pendant près de deux siècles, elle prévoyait des sanctions allant de la peine de mort à la réclusion pour le crime de piraterie, défini comme la « *commission, à main armée de tout acte de déprédation ou de violence* » envers les navires français ou amis de la France.

Les dispositions ont été abrogées par une loi du 20 décembre 2007. La solution n'est pas heureuse puisqu'elle prive le droit français d'une qualification d'infraction et de sanctions (bien que le texte eût nécessité une certaine actualisation) propres au profit d'une définition internationale peu satisfaisante.³⁵

³⁵ Philippe Weckel, **Journées méditerranéennes sur la piraterie maritime** » DMF 2010.710

Section 2 : Les équipes de protection embarquées comme solution temporaire

Paragraphe I : La solution des EPE

Avec le nouveau dispositif prévu dans un arrêté de 2007³⁶, des Equipes de Protection Embarquées, dépendantes de la Marine nationale, sont mises, depuis 2009, à la disposition des armateurs qui souhaitent bénéficier d'une protection contre les risques de piraterie.

Seulement, au vu du coût et des moyens humains que cela représente³⁷, on comprends parfaitement que les EPE ne puissent pas être présentes sur tous les navires battant pavillon français traversant la zone.

Ainsi, seuls seront équipés, selon les disponibilités, les navires les plus vulnérables. L'avantage est tout de même conséquent : pour les navires battant pavillon français, cela évite d'avoir à mobiliser tout l'arsenal (en navires, en hommes et en armes) que nécessite une escorte.

De plus, leur adaptabilité, leur professionnalisme et leur mobilité sont particulièrement appréciés des armateurs.

Il faut dire que le constat est sans appel : aucun navire avec à son bord des gardes armés en guise de protection n'a été victime d'une attaque réussie de pirates³⁸.

Cependant, la solution n'est pas parfaitement durable : mettre à disposition des armateurs des EPE, c'est renoncer à des moyens humains et matériels qui seraient peut-être nécessaires pour d'autres missions, de plus grande envergure et donc l'impact serait plus efficace, comme les opérations Atalante ou Ocean Shield déjà citées.

³⁶ Arrêté du 22 mars 2007

³⁷ voir infra note 41

³⁸ Fighting back, Maritim Risks, piracy, november 2011, Anthony Carroll

Paragraphe II : Le coût des EPE

En outre, comme il s'agit de l'utilisation des pouvoirs publics, il n'existe pas de contrepartie financière à la requête d'EPE. On estime à environ 2000 à 3000 euros par jour le coût de mise à disposition d'EPE pour le compte d'armateurs³⁹. On appréhende dès lors le gouffre financier que cela représente pour la Marine nationale et donc pour l'Etat français.

Il serait d'ailleurs intéressant de savoir, à titre de comparaison, le coût de la piraterie maritime pour la communauté internationale.⁴⁰

Paragraphe III : La responsabilité des EPE

La question de la responsabilité des EPE, sans aller jusqu'à excéder la complexité de celle regardant les EPPN, est aussi à poser.

Du fait qu'il s'agisse de militaires et donc d'agents de l'Etat, c'est ce dernier qui engage sa responsabilité en cas d'incident⁴¹.

Un nouveau rebondissement est d'ailleurs intervenu ce Lundi 24 août 2015 dans l'affaire des deux marines Italiens détenus en Inde depuis 2012 pour avoir confondu des pêcheurs avec des pirates et avoir ouvert le feu, tuant deux personnes non armées.

Un tribunal maritime international a rejeté la demande de l'Etat italien qui visait à faire relâcher les deux marines. Le Tribunal international du droit de la mer, qui siège à Hambourg, a pourtant demandé à l'Inde de suspendre les poursuites contre les marines, laissant la compétence à un arbitrage international qui devrait avoir lieu à La Haye.

Pour éviter d'envenimer les relations diplomatiques entre les deux pays, le Tribunal d'Hambourg a également décidé que les deux pays devaient

³⁹ <http://www.senat.fr/rap/r11-499/r11-4999.html>

⁴⁰ voir infra

mettre fin à toutes les procédures en cours qui pourraient aggraver la situation.⁴²

Effectivement, en Italie, les EPE jouissent d'un statut particulier. Ils ont des fonctions de police judiciaire. Le commandant de l'unité est considéré comme un officier de police judiciaire pour certains types de crimes, au même titre que le capitaine du navire. Les matières criminelles concernées ne sont cependant pas les mêmes (infractions commises à bord en cours de navigation), afin d'éviter une superposition des prérogatives et un conflit de compétence.

La nouveauté avec le DL 107/2011 par rapport aux normes italiennes préexistantes en matière d'opérations militaires italiennes à l'étranger est la suppression de la nécessité de l'intervention pour protéger le navire. Les règles concernant l'engagement des EPE émaneront du Ministère de la défense.

Le problème résidera dans le rapport de forces entre les EPE et les pirates. Il faut se référer à tout un corps de règles éparses pour connaître le cadre juridique dans lequel ils évoluent (codice penale, codice penale militare di pace, ...).

Il n'y a cependant pas à attendre que les pirates tirent en premier mais la réponse à l'attaque doit à tout prix être graduée afin d'éviter les bains de sang à la première menace :

- 1) analyser la situation : quelles sont les intentions des pirates ? Quel est leur *modus operandi* ? Qu'a-t-il l'habitude de se passer dans cette zone ?
- 2) opérer des mesures d'avertissement et graduer l'utilisation de la force
- 3) savoir se retirer en cas de danger plutôt que d'augmenter la violence à outrance⁴³

Il semblerait dans le cas concret de « bavure » évoqué ci-dessus que le protocole n'ait pas été respecté, l'ouverture du feu ne devant intervenir qu'en dernier recours...

Nous venons donc de voir que la solution des EPE est une alternative satisfaisante à l'utilisation massive de moyens militaires. Cependant, nous

⁴²

<http://www.reuters.com/article/2015/08/24/us-italy-india-court-idUSKCN0QT18N20150824> affaire de l'Enrica Lexie

⁴³ Impiego di NMP e guardie giurate in funzione antipirateria – Poteri di arresto e uso della forza, Matteo Tondini

avons également évoqués le coût et le manque d'effectifs pour permettre de répondre à la demande de tous les navires battant pavillon français traversant les zones à risque.

Les armateurs étaient donc fondés à exiger du gouvernement français qu'il change sa politique à l'égard de l'APPN.

Titre 2 : La tentation de la protection privée

Comme nous venons de le voir, les Conventions internationales ont adopté une définition assez restrictive de la piraterie. Ce sont effectivement des conventions qui apparaissent après la Seconde Guerre Mondiale, alors même que la piraterie a presque complètement disparu.

La communauté internationale, si elle promeut la paix, espère en revanche qu'elle a affaire à des Etats capables de gérer leurs propres conflits internes. C'est l'hypothèse qui a été retenue lorsqu'il a été décidé que les navires battant pavillons étranger ne pourraient pas poursuivre les pirates dans les eaux territoriales d'un autre Etat, ce dernier étant censé prendre le relai ou, éventuellement, donner son accord pour les poursuites.

Le constat de la Somalie met fin à l'illusion de la capacité de l'Etat à gérer son propre territoire. Dans tous les autres cas, délimiter unilatéralement le cadre juridique de son intervention n'est plus possible pour un Etat seul, d'où l'apparition d'acteurs privés.

Chapitre I : La défaillance de l'Etat, une hypothèse non envisagée par les conventions

*« A la mondialisation de l'économie s'impose ainsi une internationalisation de la réponse des Etats ».*⁴⁴

Les États ayant perdu leur légitimité connaissent des niveaux de corruption généralement élevés qui s'inscrivent dans le cadre d'instabilité politique. Y investir nécessite donc au choix de bâtir des architectures de sécurité, ou d'avoir recours à des sociétés privées. Leurs missions consistent à protéger les infrastructures et le personnel (expatriés, voyageurs d'affaires, commerciaux).

⁴⁴ Internationalisation et privatisation de la lutte contre la piraterie maritime : approche comparative de la Corne de l'Afrique et du Golfe de Guinée
Gwenaële Proutière-Maulion et Cedric Leboeuf DMF 2015.771

La sûreté à l'international devient une condition essentielle de la croissance d'une entreprise. Enfin, la sécurité du personnel, non plus seulement une obligation de moyens, est devenue une obligation de résultat.

Dans des pays où la protection n'est plus assurée par l'Etat, il est devenu primordial et même vital pour les sociétés étrangères désireuses de s'y implanter – le manque de gouvernement stable n'a jamais signifié le manque de richesse – d'avoir recours à des milices privées, engagées et payées par leur soins.

Les armateurs, par les mesures prises, se responsabilisent, ce dont il faut se féliciter. Toutefois, le risque est que les Etats s'extirpent alors de leur obligation (dictée par le droit international) de protection des navires sous leur pavillon.

En effet, assurer la sécurité et la sûreté revient cumulativement aux Etats et aux armateurs d'où une articulation nécessaire des obligations cumulatives et opposables de sécurité (de la cargaison et surtout des hommes).

La superposition d'acteurs privés avec les acteurs publics déjà existants est néanmoins problématique : les deux nourrissent des ambitions différentes.

Dans la mesure où il est généralement admis que c'est l'Etat qui dispose du monopole de la contrainte légitime, il est difficile d'imaginer, dans un pays comme la France – qui a reconnu cette compétence comme régaliennne et refusé jusqu'à présent de la déléguer – que les sociétés puissent faire appel à des acteurs, dont les motivations sont bien différents de celle des agents publics. Ce genre de considération n'est certainement pas posé en ces termes dans des pays comme les Etats-Unis où le port d'armes n'est pas formellement interdit⁴⁵.

Pour éviter de sauter trop rapidement sur l'occasion de pouvoir entamer une lutte active contre les menaces à la sûreté, le code ISPS qui a été édité suite aux attentats du 11 septembre 2001 prévoit toute une série de mesures visant à améliorer la sûreté au travers notamment de normes techniques.

⁴⁵ Il y est même au contraire promu dans le deuxième amendement.

Il s'agit essentiellement de prévention. On pourra parler de lutte passive. L'idée principale est d'élaborer un plan d'action en fonction de différents niveaux de menaces. Cette prévention qui peut suffire dans certaines régions du globe ne fonctionne pas toujours dans les eaux les plus infestées de pirates.

Rank	Score (out of 120)		Score (out of 120)		Score (out of 120)
Very High Alert					
1.	112.9	South Sudan	29.	92.8	Bangladesh
2.	112.6	Somalia	30.	92.6	Sri Lanka
3.	110.6	Central African Republic		91.0	Egypt
4.	110.2	Congo, Democratic Rep.	+ 31.	91.0	Nepal
5.	110.1	Sudan		91.0	Timor-Leste
High Alert					
6.	108.7	Chad	34.	90.5	Rwanda
7.	106.5	Afghanistan	Very High Warning		
8.	105.4	Yemen	35.	89.9	Sierra Leone
9.	104.3	Haiti	36.	89.8	Mali
10.	103.0	Pakistan	37.	89.6	Congo (Republic)
11.	102.8	Zimbabwe	38.	89.1	Malawi
12.	102.7	Guinea	39.	89.0	Burkina Faso
13.	102.2	Iraq	40.	88.5	Cambodia
14.	101.7	Cote d'Ivoire	+ 41.	87.8	Libya
15.	101.6	Syria	42.	87.8	Togo
16.	100.6	Guinea Bissau	43.	87.4	Angola
Alert					
17.	99.7	Nigeria	44.	87.2	Iran
18.	99.0	Kenya	45.	87.1	Djibouti
+ 18.	97.9	Ethiopia	46.	86.9	Lebanon
	97.9	Niger	47.	86.4	Solomon Islands
21.	97.1	Burundi	48.	86.3	Uzbekistan
22.	96.0	Uganda	49.	86.2	Zambia
23.	95.5	Eritrea	50.	85.9	Mozambique
+ 24.	94.3	Liberia	51.	85.8	Swaziland
	94.3	Myanmar	+ 52.	85.3	Equatorial Guinea
26.	94.0	North Korea		85.3	Philippines
27.	93.1	Cameroon	54.	85.1	Comoros
28.	93.0	Mauretania	55.	84.6	Tajikistan
			56.	84.3	Laos
			57.	84.1	Papua New Guinea
			58.	83.9	Kyrgyz Republic
				83.1	Colombia
			+ 60.	83.1	Gambia
				83.1	Madagascar
			61.	82.8	Senegal
			62.	82.7	Georgia
			64.	80.9	Bhutan
			65.	80.8	Tanzania
			66.	80.3	Guatemala
			High Warning		
			67.	79.5	Israel (incl. West Bank)
				79.0	China
			+ 68.	79.0	Fiji
			70.	78.9	Bolivia
			71.	78.8	Algeria
			72.	78.6	Lesotho
			73.	78.4	Nicaragua
			+ 74.	78.2	Benin
				78.2	Turkmenistan
			76.	77.9	Honduras
			77.	77.8	Azerbaijan
			78.	77.5	Tunisia
			79.	77.3	Ecuador
			80.	77.0	Thailand
			81.	76.9	India
			82.	76.8	Indonesia
			+ 83.	76.7	Jordan
				76.7	Venezuela
			85.	76.5	Russia
			86.	75.9	Bosnia & Herzegovina
			87.	75.8	Sao Tome & Principe
			88.	75.4	Maldives
			89.	75.1	Moldova

Tableau 1 – Fragile States Index 2014

En l'absence de lutte active efficace du fait de la défaillance de l'Etat, comme c'est le cas en Somalie⁴⁶, et du fait de l'insuffisance des règles passives vu l'arsenal militaire des pirates dans cette zone, les armateurs se sont tournés vers une solution privée de lutte active.

⁴⁶ Qui se place en 2^{ème} place du Fragile States Index 2014

Chapitre II : La lutte privée active comme solution

Section 1 : le coût de la piraterie

Pour comprendre que la tentation de milices privées soit forte du côté des armateurs qui ont choisi le pavillon français, et qui, donc, avaient une interdiction d'employer des gardes armés privés, il suffit de regarder les chiffres de la piraterie :

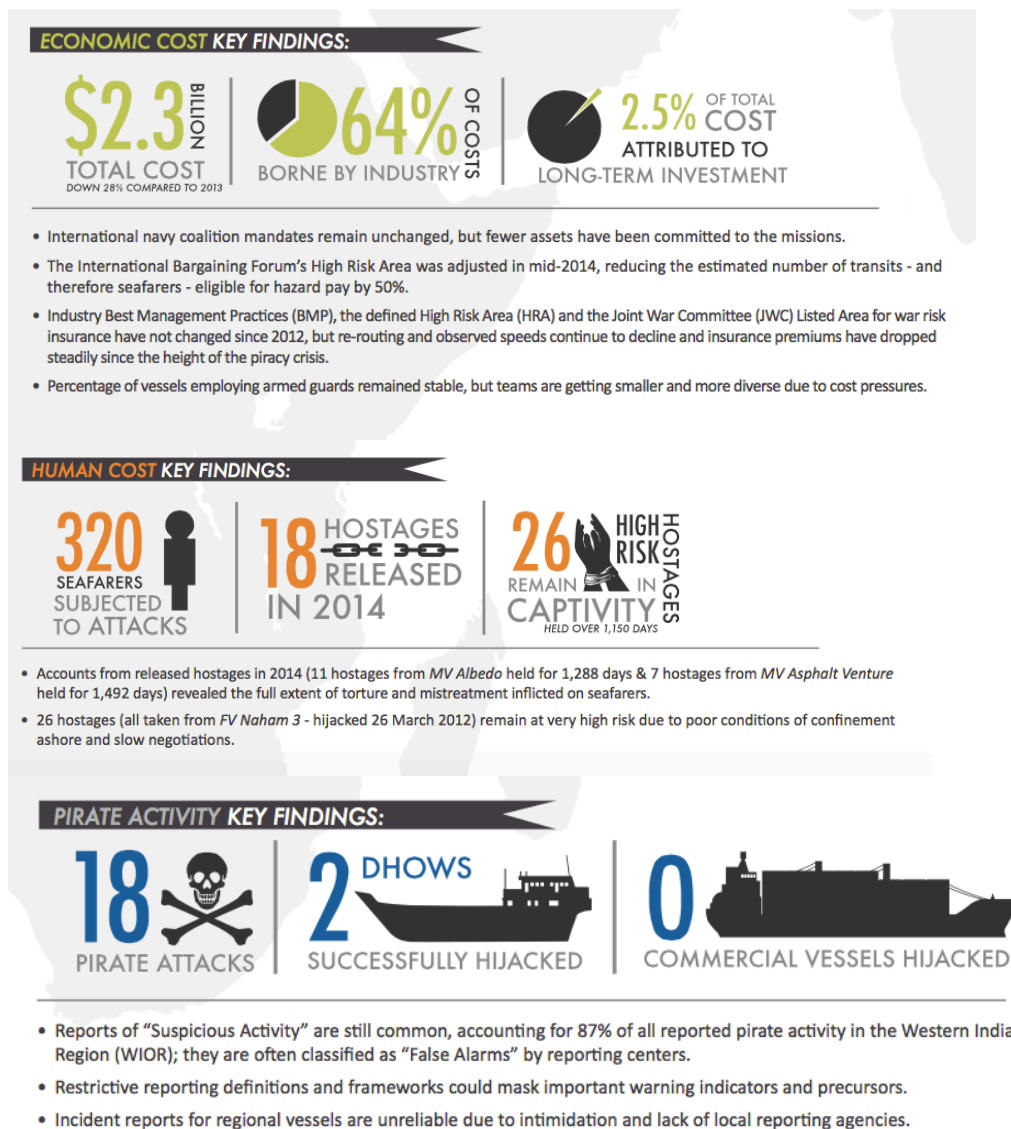


Tableau 2 - Oceans Beyond Piracy - Chiffres

Section 2 : Les EPPN : une solution efficace et rentable ?

On passe à une lutte active quand on fait appel à l'armée, mais les moyens et effectifs ne sont plus présents, d'où le recours aux gardes armés privés, dans le Golfe d'Aden principalement, mais qui restent interdits en Indonésie, en Malaisie et à Singapour où ils peuvent être identifiés eux-mêmes comme des terroristes à cause de la non déclaration de leurs armes.

Ils représentent effectivement de nouvelles menaces dans les ports dans lesquels ils font escale. Que faire des armes dans les zones où elles sont interdites ? On pourrait les accuser d'import illégal d'armes. En plus, seul l'Etat a la capacité de saisir un navire et d'appréhender les pirates. Autre argument contre les ESSD: les échanges de tirs peuvent finir par aller à l'encontre du devoir du capitaine de porter assistance à personne en danger en mer (obligation internationalement reconnue).

Il est donc nécessaire de délimiter clairement les compétences et responsabilités respectives de ces sociétés, des Etats et des armateurs. QUI est responsable en cas de problème ? Quand bien même les ESSD auraient une formation militaire, leur responsabilité oscillerait entre responsabilité pénale, délictuelle, contractuelle ...). Alors, certes, les navires de commerce sont protégés, mais à quel prix ?

La solution réside peut-être dans une responsabilisation sociale des entreprises à travers une éthique de la mondialisation. Les armateurs, par les mesures prises, se responsabilisent effectivement du fait des assurances plus chères, plus réticentes. Même si les entreprises françaises voient peser sur elles une obligation résultat de sécurité de leurs employés.

Il faut tout de même faire attention à ce que le l'intérêt économique passe après la sécurité des hommes et de la marchandise. Parfois, avec les nouveaux moyens, les armateurs ont tendance à un peu presser leurs hommes : les hommes sont alors dans des états de stress total car ils peur de mourir et/ou de se faire virer.

Outre les nouveaux besoins des grandes entreprises, la privatisation de la sécurité est aussi le résultat des contraintes budgétaires qui pèsent sur l'Etat. Parce qu'il doit recentrer les armées et les forces de l'ordre sur leur cœur d'activité, l'Etat est obligé d'externaliser une partie de la sécurité, en commençant tout d'abord par certaines de ses infrastructures logistiques.

*« L'aide publique « gratuite » n'est plus un argument de poids pour des pays comme l'Angola, le Congo ou la RDC qui ont les moyens de faire appel à des sociétés privées de sécurité pour former et entraîner leurs propres armées et forces de sécurité intérieure. Traditionnellement considérée comme une fonction régaliennne, l'utilisation de mesures de protection (dont le recours possible à la force) par des sociétés privées au profit d'Etats ou de groupes privés, s'est largement déployée dans le monde et généralisée dans les relations sociales ».*⁴⁷

Joue aussi la question de compétitivité du pavillon français. Déjà avec le RIF⁴⁸, on savait que le pavillon français est en déclin. Avant, la protection par l'armée pouvait jouer en sa faveur mais aujourd'hui, il y a trop peu de moyens, d'effectifs et c'est fiscalement trop lourd pour qu'il soit intéressant, donc la solution privée peut-être un bon moyen de relancer le pavillon français.

Le problème restant « l'image sulfureuse » des sociétés privées ...

⁴⁷ <http://usp-securite.org/les-essd-un-marche-porteur-pour-la-france/>

SECONDE PARTIE : LE NOUVEAU CADRE JURIDIQUE FRANÇAIS, FORCES ET FAIBLESSES

Les sociétés militaires privées sont peu populaires en France : elles sont pourtant très efficaces à l'étranger, pour protéger les intérêts de groupes français (Areva au Niger par exemple⁴⁹). En effet, l'ombre de Blackwater⁵⁰ plane encore sur leur tête et l'Etat français reste très attaché à sa mission régaliennne.

Le phénomène de mondialisation a pourtant entraîné depuis une vingtaine d'années, un besoin de sécurité et de sûreté à l'international. Pour aller à la rencontre de la croissance, les entreprises françaises doivent effectivement parfois s'aventurer dans des zones à risques⁵¹. Ils doivent alors affronter des Etats souvent défailants, des hommes d'Etat corrompus et une situation sécuritaire peu reluisante, comme nous en avons dressé le portrait⁵².

Les entreprises qui veulent s'implanter dans ces zones font alors face à un dilemme : les raisons économiques sont confrontées à la sécurité des hommes et des infrastructures.

En effet, depuis la loi sur le mercenariat de 2003, les entreprises françaises travaillant à l'étranger dans des zones à risque sont obligées de recourir à l'emploi de ESSD étrangères.

S'il paraît évident, sur le plan éthique, que la sécurité de la vie des salariés passe avant les raisons économiques, il a tout de même fallu en faire une obligation juridique⁵³. « *En cas d'incident de sûreté, l'approximation et l'improvisation ne sont pas tolérées par les juges, qui vérifient si l'entreprise a assumé ses responsabilités en termes d'information sur le niveau de risque du*

⁴⁹http://www.lemonde.fr/international/article/2013/05/29/les-societes-militaires-privées-françaises-veulent-operer-plus-librement_3420080_3210.html

⁵⁰ La société privée avait été accusée par le gouvernement Irakien d'avoir ouvert le feu sans raison, faisant un bilan de 17 morts non armés et 18 blessés. Pour plus d'information : http://www.lemonde.fr/proche-orient/article/2014/07/11/au-proces-blackwater-le-recit-accablant-du-massacre-de-bagdad-en-2007_4455267_3218.html

⁵¹ Moyen-Orient, Afrique subsaharienne, ...

⁵² voir supra

⁵³ Articles L. 4121-1 et suivants du Code du travail

pays, de formation du personnel et de mise en place de mesures de protection appropriées⁵⁴. »

Il n'en reste pas moins que ces sociétés tentent tout de même leur chance, en prenant alors leurs propres mesures de protection : c'est là qu'interviennent les ESSD. Il est alors nécessaire de pouvoir se référer à un cadre juridique harmonisé, au niveau national mais aussi et surtout au niveau international. Pour cela des recommandations sont émises respectivement par l'AFNOR (Association française de normalisation) et par l'Organisation Internationale de normalisation (les normes ISO⁵⁵).

⁵⁴ Diane de Laubadère, rédactrice en chef de Défis. Article extrait de Défis n°2, Business en milieu hostile, la protection des entreprises à l'international.

⁵⁵ <http://www.iso.org/iso/home.html>

Titre 1 : La nouvelle loi autorisant les APPN

Chapitre I : Le projet de loi

Si le gouvernement a fini par céder à la pression exercée par les armateurs, tout n'est pas complètement libre. Le gouvernement a d'ailleurs bien insisté sur la volonté d'opérer un encadrement « très strict » du dispositif. C'est effectivement ce qui est réalisé avec la loi du 1^{er} juillet 2014. Il s'agissait, selon Frédéric Cuvillier, « *de défendre le pavillon maritime français. Il est fondamental que tout armateur de navires français puisse garantir à 100% à ses clients qu'il aura la possibilité de faire voyager les marchandises avec le maximum de sécurité. En effet, l'incertitude est source de perte de marchés pour les navires français*⁵⁶ ».

Jusque là, des moyens purement pacifiques⁵⁷ étaient opérés par les intérêts privés. En effet, jusqu'à présent, le gouvernement estimait que l'activité relevait du ressort de la Marine nationale, en tant que mission régaliennne. Le Gouvernement français, et même le Cluster Maritime français, étaient vivement opposés⁵⁸ à l'idée de déléguer ce monopole de la « violence légitime » selon le mot de Max Weber⁵⁹. Effectivement considéré comme un pouvoir régalien, il était dès lors difficile d'imaginer que des entreprises privées puissent se prévaloir des mêmes prérogatives alors même que les questions de responsabilité que cela engendre sont d'une extrême complexité. Le gouvernement avait donc refusé jusqu'en 2014 à s'aventurer sur cette pente glissante. Le pas est désormais sauté.

Il faut dire que l'attente des professionnels à cet égard était grande : il est vrai qu'il faut rappeler que c'est à l'armateur, propriétaire ou transporteur, de s'assurer de la sûreté de son transport, incluant personnes et biens. Dans la mesure où il est, pour le bien de l'économie et la viabilité

⁵⁶ <http://www.lefigaro.fr/flash-actu/2014/01/02/97001-20140102FILWWW00227-piraterie-une-loi-pour-protger-les-navires.php>

⁵⁷ <http://www.lemarin.fr/secteurs-activites/shipping/20884-piraterie-sagem-devoile-son-systeme-de-protection-des-navires>

⁵⁸ Selon Francis VALLAT, « *cette solution n'est pas sans risque et pose de nombreux problèmes de responsabilité en cas de pépin* »

⁵⁹ *Le Savant et le Politique*

des transports maritimes, impossible d'éviter les grandes routes maritimes (rappelons à tout hasard que 30% des besoins en pétrole de l'Union européenne et 70% des conteneurs au départ ou à l'arrivée de l'UE passent par des zones menacées⁶⁰).

⁶⁰ IFM fiche documentaire n°2/12

Chapitre II : Contenu de la loi

La loi n°2014-742 du 1^{er} juillet 2014 vient modifier certaines dispositions du code des transports, notamment l'article L5441-1. Elle autorise désormais « l'activité qui consiste, à la demande et pour le compte d'un armateur, à protéger, contre des menaces extérieures, des navires battant pavillon français ».

Section 1 : Champ d'application

Après la promulgation de la loi, les armateurs attendaient avec impatience les décrets d'application. Datés du 28 novembre 2014, les décrets d'application n°2014-1415 à -1419 et l'arrêté du 7 janvier 2015 viennent permettre la mise en œuvre du texte.

Paragraphe I : L'activité concernée

Le nouvel article L. 5441-1 code des transports dispose désormais que « est soumise au présent titre... 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 ».

Egalement, l'activité doit, selon l'article 13, être exercée « *au-delà de la mer territoriale des Etats* » : on retrouve la définition de la Convention de Montego Bay sur la délimitation de la zone de piraterie maritime susceptible d'être poursuivie.

Paragraphe II : Les acteurs concernés

Le nouvel article L. 5441-1 code des transports dispose désormais que « *est soumise au présent titre, dès lors qu'elle n'est pas exercée par des agents de l'Etat ou des agents agissant pour le compte de l'Etat* ». On exclut

ici l'activité de protection des navires dispensés par des agents de l'Etat, ceux qu'on appelle les EPE, qui font déjà l'objet d'une réglementation de 2007⁶¹.

On parle, concernant le privé, d'EPPN i.e. d'entreprises privées de protection des navires, dont les employés seront dénommés agents.

Ces EPPN ont besoin d'une autorisation, art. 4 de la loi, qui est soumise à une certification, art. 5 dont elles doivent justifier auprès du CNAPS. La modalité de désignations des organismes certificateurs sont précisées par décret.

Paragraphe III : Les navires concernés

L'activité « ne peut s'exercer qu'à bord du navire qu'elle a pour but de protéger ».

Le décret n°2014-1418 définit plus précisément le type de navires éligibles au titre de la loi. Il dresse notamment négativement une liste des navires qui n'y sont pas éligibles, à savoir : les navires de plaisance et les navires à passagers, en prévoyant toutefois des dérogations, au cas où, par exemple, il n'y aurait pas de passagers à bord.

Paragraphe IV : Les zones concernées

Concernant les zones à risques, la promulgation de la loi n'a créé aucune surprise : ce sont les zones dans lesquelles le plus d'actes de piraterie ont été recensés : le golfe de Guinée (Afrique de l'Ouest), la mer Rouge et l'Océan Indien (Afrique de l'Est).

En effet, la loi n'avait certainement pas pour but d'autoriser de façon générale la présence de gardes armés privés sur les navires, juste par précaution. Au regard des problèmes de responsabilité que cela engendre, il était nécessaire d'encadrer strictement son champ d'application.

⁶¹ voir supra

Section 2 : Les obligations des parties

Paragraphe I : Les obligations de l'armateur

Il ne peut y avoir qu'une EPPN par armateur et par prestation. Il existe également un nombre plancher d'agents de protection à bord : 3, dont 1 leader.

L'armateur est obligé de déclarer aux autorités compétentes qu'il a décidé d'avoir recours à une EPPN. Il doit préciser

Le capitaine du navire concerné est également obligé de vérifier les identités des personnes embarquées, déclarer aux autorités de l'Etat leur embarquement et débarquement, ainsi que de contrôler les armes qui montent à bord et qui y seront stockées.

Un décret décide d'ailleurs du type d'armes utilisées.

Le capitaine a pleine autorité sur les agents embarqués.

Le capitaine du navire qui tient le journal de bord a l'obligation de relater tout incident ayant entraîné l'intervention de l'EPPN ou relatif à leurs armes et munitions. Il doit obligatoirement transmettre ce journal au CNAPS⁶².

En cas d'incident, un rapport spécial devra être rédigé⁶³.

Si un individu menaçant a été appréhendé, le capitaine doit également prévenir la représentation française du pays de la prochaine escale du navire.

Paragraphe II : Les obligations de l'EPPN

Le texte rappelle tout d'abord que l'autorisation d'exercice ne confère « aucune prérogative de puissance publique à l'entreprise ou aux personnes qui en bénéficient ». Le texte marque là la nette différence avec les EPE qui

⁶² Article 23 de la loi

⁶³ Article 24 de la loi

agissent au nom et pour le compte de l'Etat et bénéficient donc de son régime de responsabilité⁶⁴.

Les EPPN doivent remplir certaines conditions pour pouvoir contracter avec les armateurs. Tout d'abord elles doivent être agréées et autorisées par l'autorité administrative compétente. Il s'agit du CNAPS, qui est « *chargé du contrôle et de la régulation de l'ensemble des activités mentionnées aux titres I et II du livre VI du Code de la sécurité intérieure est un établissement public administratif placé sous la tutelle du ministre de l'Intérieur* »⁶⁵. Les agents doivent avec une carte professionnelle délivrée par un organisme compétent.

Cette carte professionnelle est provisoirement d'une durée d'un an. Passé ce délai, la carte est délivrée pour une durée déterminée par décret ou bien refusée à l'agent. On imagine que législateur entend par là instaurer une sorte de « période d'essai » pendant laquelle les compétences et le comportement de l'agent seront mis à l'épreuve.

Le texte ajoute que l'activité de protection exercée par les agents doit être exclusive de toute autre activité « *à l'exception du conseil et de la formation en matière de sûreté maritime* ». C'est ici une exigence de professionnalisme qui est posée.

La tenue des agents ne doit pas pouvoir être confondue avec celle des EPE et autres marines.

Le port d'armes est autorisé ainsi que l'usage de la force. Il aurait effectivement été étrange d'en décider autrement dans la mesure où c'est justement pour ces prérogatives que les armateurs veulent engager des EPPN.

Le leader doit rédiger un rapport pour le capitaine, avec qui il communique, chacun étant référant des hommes qu'il a sous son commandement, le capitaine ayant autorité sur l'agent.

Les entreprises doivent finalement tenir un registre de leurs activités à bord. Il pourra leur être demandé par des agents de contrôle (qui sont énumérés à l'article L. 611-2 du code de la sécurité intérieure et au nouvel article L. 616-4. Lors du contrôle, les autorités peuvent visiter l'intégralité du

⁶⁵ <http://www.cnaps-securite.fr>

navire. Ils dresseront un procès verbal de visite qui sera contresigné par le capitaine (article 27).

Section 3 : Les sanctions

Toute infraction à l'une quelconque des obligations énumérées ci-dessous est punie de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende selon l'article 30 de la loi :

- avoir recours à une EPPN non agréée ;
- violer les obligations édictées ;
- sous traiter l'activité ;
- ne pas respecter les zones concernées ;
- ne pas respecter les dispositions réglementaires relatives à la détention d'armes
- exercer l'activité sur un autre navire
- importer des armes et munitions à Etats tiers sur le territoire de l'UE ou revendre dans des Etats tiers des armes acquises en UE ;
- ne pas avoir le nombre plancher d'agents à bord
- avoir une autre activité

Est puni de 3 750€ d'amende le fait de :

- porter une tenue portant à confusion
- ne pas tenir les registres
- pour l'armateur, de ne pas informer l'Etat du recours à une EPPN
- pour le capitaine, de ne pas informer les autorités de l'embarquement/débarquement des EPPN.

La loi encadre ainsi strictement le sort des armes, afin de prévenir les trafics peu scrupuleux.

Le fait de s'opposer à l'exercice des fonctions des agents des douanes est passible d'un emprisonnement d'un an et d'une amende de 15 000 €.

Titre 2 : Les difficultés soulevées et les remèdes possibles

Chapitre I : Les questions non résolues : l'exemple italien

Le problème majeur concernant les EPPN est qu'il s'agit, comme nous venons de le voir, d'une escorte privée qui ne peut être assimilée aux EPE. Le recours à de telles entités ne devrait se faire qu'en cas de carence des EPE. Il faut aussi régler la question de la gestion des armes. Différents types d'armes ont été prévus par le DL italien⁶⁶ tout comme dans les décrets d'application de la loi française. Certaines sociétés ont d'ailleurs pris pour habitude de jeter leurs armes par dessus bord avant de traverser des zones où elles sont interdites pour éviter d'être en infraction avec la loi du pays concerné. D'autres sociétés, avec plus de moyens ont des lieux de stockage offshore pour leurs armes.

Quant à la question de la responsabilité, d'aucuns ont pu arguer du fait que la légitime défense était une cause d'irresponsabilité pénale. L'argument se discute dans la mesure où il est quand même assez difficile de se prévaloir de légitime défense quand on est armé...

Tentons alors de nous recentrer sur la mission qui leur est confiée : est-elle privée ou d'ordre public ? Dans cette dernière hypothèse, y a-t-il eu délégation de service public ? Ils n'ont pas la fonction d'officier de police judiciaire en droit italien, contrairement aux EPE, et ils n'ont aucune prérogative de puissance publique en droit français. Même s'il est tout à fait discutable que leur mission ne soit pas d'ordre public : certes, ils agissent pour le compte d'un armateur en particulier pour une mission temporaire particulière, mais à travers cette mission, c'est le pavillon français qui est en définitive défendu malgré la carence de la Marine nationale française. Cela pourrait justifier qu'ils soient reconnus en tant que tels.

Nous n'oublions pas non plus qu'ils restent sous les ordres du capitaine qui lui est investi de prérogatives d'ordre public, même si elles ont eu tendance à s'atténuer avec le temps, car, comme nous l'avons vu, le

⁶⁶ Impiego di NMP e guardie giurate in funzione antipirateria, Matteo Tondini

capitaine n'est plus livré à son seul jugement en mer, vu qu'il peut de nos jours rester en contact permanent avec la terre.

On compte ici beaucoup sur le rôle de la communication, rendue plus facile grâce aux nouvelles technologies. L'arrestation de pirates sera possible dès lors que le ministère public pourra valider dans les 48h son bien fondé dans l'ordre juridique italien. Il faudra cependant expliquer aux détenus les conditions de leur détention ainsi que leur moyens juridiques de défense, dans le respect du principe de la liberté des personnes.

En droit français, la nouvelle loi ne prévoit pas de date limite de réponses des autorités françaises en cas de capture d'un pirate. On imagine cependant facilement que ce délai doit être raisonnable, comme l'exige régulièrement la CEDH même si cela concerne plutôt les temps d'attente français avant un jugement.⁶⁷

Cela est à concilier avec le droit de l'Etat côtier ou du port qui pourrait vite se retourner contre le capitaine et les EPPN pour séquestration.

Dans l'hypothèse où le capitaine donnerait l'ordre d'utiliser la force en dehors du cadre de la légitime défense, il est à supposer de façon assez intuitive qu'il engagerait là sa propre responsabilité.

Comme l'Italie assimile assez aisément EPE et les EPPN, reste la question de l'accord avec les pays concernés par la piraterie : il faut qu'il existe un accord avec l'Italie pour les question d'arrestation, d'extradition, ... en somme pour les questions de relations internationales⁶⁸.

Les questions non réglées dans d'autres pays le sont en Italie à condition qu'on trouve normal que le capitaine porte toute la responsabilité.

Quant à la question de savoir si la généralisation de ces milices privées ne va pas provoquer une aggravation et même faire grimper l'échelle de la violence, les données sont pour le moment trop peu nombreuses pour évaluer le risque.

Sur un plan purement théorique, certes les EPPN ont la possibilité d'utiliser la force, mais toutes les recommandations, internationales comme nationales, qui leur sont faites préconisent d'utiliser d'abord tous les moyens pacifiques de dissuasion avant de passer graduellement à l'usage de la force.

⁶⁷ Cela concerne notamment les pirates capturés lors de l'attaque du Ponant en 2008 et qui ont du attendre 2012 pour être jugés.

⁶⁸ Ce que semble difficile dans l'histoire de l'Enrica Lexie, où les relations Italie/Inde semblent tendues.

Cela peut notamment commencer par des tirs d'avertissement, et finir, en dernier recours, par des tirs visant des personnes, en passant par des tirs visant plutôt le matériel (navire pirate notamment).

Chapitre II : En l'absence de solution miracle, quelques remèdes à la piraterie

Il existe effectivement des solutions anti-pirates qui ont fait leurs preuves, malgré la non éradication totale du problème :

- la coopération entre pays⁶⁹ ;
- les forces marines des pays/pavillons concernés ;
- les moyens techniques (très coûteux) ;
- les moyens juridiques (le droit de poursuite inversé et l'interpellation dans les eaux territoriales. Mais cette solution se heurte au principe de portée internationale de non ingérence dans les affaires d'autrui) ;
- les mesures ISPS (à titre préventif).

En 1953, année de la dernière édition du droit maritime de Ripert, la piraterie était un risque « *considéré d'ailleurs à l'heure actuelle, comme bien léger* » d'après les mots de ce dernier. Plus de 60ans plus tard, cela a bien changé.

Les définitions des conventions internationales sont inadaptées à la piraterie d'aujourd'hui.

Cela vient d'une volonté de ne pas empiéter sur les pouvoirs des Etats côtiers. Mais quand il n'y a pas d'Etat ? Ou que celui-ci est complètement instable ? Cela n'a pas été pris en compte dans la convention. La situation a pris une tournure contraire à ce qui était prévu : les eaux territoriales sont devenues un repère de pirates dans la mesure où ils ne peuvent pas y être poursuivis, sauf autorisation de l'Etat côtier, ce qui est en pratique long, difficile et donc inefficace⁷⁰. Il convient donc de modifier la définition de la piraterie et le droit international qui s'y rapporte.

⁶⁹ Par exemple le Tokyo Appeal, une procédure d'inspection.

⁷⁰ par exemple pour le Ponant.

On ne peut pas parler d'échec concernant l'état de la lutte internationale contre la piraterie, mais c'est également loin d'être une victoire.

Alors que la lutte dure depuis maintenant plusieurs années, il est peut-être temps de remettre en question la stratégie appliquée.

Il faudrait bien sûr tout d'abord lutter sur les deux fronts, à savoir terre et mer. L'on sait bien que si les approvisionnements du PAM ne sont pas pillés directement en mer, elles le sont une fois à terre et parviennent rarement jusqu'à leur destination finale. L'effort déployé, s'il a été efficace sur une partie du trajet, est complètement réduit à néant par le non achèvement de la mission.

Au niveau maritime, d'autres solutions sont également proposées, dans la mesure où elles doivent d'appliquer dans le respect des droits de l'homme universellement reconnus. Par exemple, un blocus des zones à risques, l'imposition de convois obligatoires, l'aide privée (les gardés armés) généralisée, ...

La question de la prise des navires et de la capture des pirates doit également être réglée, tout en restant dans le respect des droits de l'homme universellement reconnus, bien sûr.⁷¹

Toutes ces propositions sont autant de solutions qui permettraient de combattre de manière durable la piraterie, à condition qu'elles soient menées de front, dans le respect du droit international et en communiquant le plus possible pour une coopération efficace à différents niveaux.

⁷¹ De quelques remèdes à la piraterie maritime, DMF 2011.726, Daniel Mathonnet

CONCLUSION

La solution des gardes armés privés sur les navires de commerce est en réalité devenu une nécessité aujourd'hui pour le pavillon français : pour rester compétitif, il fallait réaliser un compromis, qui à la fois était une solution économique pour le gouvernement français et qui satisfaisait les acteurs du commerce maritime. En effet, les EPPN lui coûteront certainement moins cher que la mise à disposition des EPE car ce sont les armateurs qui paieront la prestation de service.

Cependant, l'Etat a renoncé l'année dernière à une importante prérogative régaliennne qu'il avait su tenir jusqu'à présent, alors même que certains de nos voisins européens nous forçaient la main en adoptant de telles législations.

La chose est faite, et le premier centre agréé de formation des EPPN a reçu son agrément il y a peu de temps.

Peu après, le 12 juin 2015, ont suivi les décisions autorisant les trois premières EPPN à exercer cette activité⁷². Il restera donc à connaître l'évolution du cadre juridique sur la question, ce qui risque d'arriver seulement après la première « bavure », comme a tendance à évoluer le droit.

⁷² <http://www.lemarin.fr/secteurs-activites/shipping/22226-lutte-contre-la-piraterie-trois-societes-privees-agreees>

BIBLIOGRAPHIE

I. Ouvrages

BEURIER Jean-Pierre, *Droits maritimes*, Dalloz Action, 2^{ème} édition, 2009

BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, *Traité de droit maritime*, L.G.D.J., 2^{ème} édition, 2010

CHAPLEAU Philippe, PANCRACIO Jean-Paul, *La piraterie maritime, Droit Pratique et enjeux*, 2014

II. Codes et législations

Code Civil

Code du Travail

Code des transports

Code pénal

Code de la sécurité intérieure

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

Décret n°2014-1415 du 28 novembre 2014 relatif aux conditions d'exercice de l'activité privée de protection des navires

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

Décret n°2014-1417 du 28 novembre 2014 relatif aux normes et référentiels admis en application de l'article L. 616-1 du code de la sécurité intérieure

Décret n°2014-1418 du 28 novembre 2014 pris pour l'application de l'article L. 5442-1 du code des transports

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

Arrêté du 28 novembre 2014 fixant les zones dans lesquelles les entreprises privées de protection des navires peuvent exercer leur activité

Arrêté du 7 janvier 2015 relatif à l'aptitude professionnelle des dirigeants et des salariés des entreprises privées de protection des navires et relatif aux agréments des organismes délivrant une formation professionnelle aux dirigeants et agents des entreprises privées de protection des navires

III. Jurisprudence

CJCE, Anker e.a. C-47/02.

CJCE, Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española, C-405/01, Rec. p. I-10391

CJUE, Affaire C-658/11, du 24 juin 2014

IV. Sites internet

<http://www.iso.org/iso/fr/home.htm>

<http://www.legifrance.gouv.fr>

<http://www.wk-transport-logistique.fr/>

<http://www.lemarin.fr/>

<http://www.lefigaro.fr/>

<http://www.prorisk-international.fr>

<http://aspida.org/ghsse-solutions/sea/maritime-security/>

<http://usp-securite.org/>

<http://www.lanthe.com/>

<http://www.bruxelles2.eu/>

<http://www.reuters.com/>

<http://www.nato.int/>

<http://www.nytimes.com/>

<http://www.forbes.com/>

<http://oceansbeyondpiracy.org/publications/state-maritime-piracy-2014>

<http://foreignpolicy.com/fragile-states-2014/>

<http://www.missiontoseafarers.org/>

<http://lignesdedefense.blogs.ouest-france.fr/>

TABLE DES MATIERES

ANNEXES

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

Décret n°2014-1415 du 28 novembre 2014 relatif aux conditions d'exercice de l'activité privée de protection des navires

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

Décret n°2014-1417 du 28 novembre 2014 relatif aux normes et référentiels admis en application de l'article L. 616-1 du code de la sécurité intérieure

Décret n°2014-1418 du 28 novembre 2014 pris pour l'application de l'article L. 5442-1 du code des transports

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

Arrêté du 28 novembre 2014 fixant les zones dans lesquelles les entreprises privées de protection des navires peuvent exercer leur activité

Arrêté du 7 janvier 2015 relatif à l'aptitude professionnelle des dirigeants et des salariés des entreprises privées de protection des navires et relatif aux agréments des organismes délivrant une formation professionnelle aux dirigeants et agents des entreprises privées de protection des navires