

Université Panthéon-Assas-Paris II
Droit – Economie – Sciences sociales

Année universitaire 2008-2009

MASTER RECHERCHE RELATIONS INTERNATIONALES
Option Sécurité et Défense

LES ATTEINTES A LA SÛRETÉ EN HAUTE MER

Mémoire préparé sous la direction
de Mr le professeur Jean-Paul PANCRACIO

Présenté et soutenu publiquement
pour l'obtention du Master recherche Relations internationales

par
Anne-Claire DUMOUCHEL

REMERCIEMENTS

À Mr le Professeur Olivier GOHIN, qui m'a permis de travailler sur un sujet qui me passionne ;

Mr le Professeur Jean-Paul PANCRACIO, qui a accepté de prendre la direction de ce mémoire ;

Pour leur attention et pour m'avoir accordé leur temps

Mr Philippe BERENGUER, Capitaine de frégate et directeur du Centre d'Enseignement Supérieur de la Marine.

Mr Hugues J. EUDELIN, Capitaine de vaisseau (R) ;

Mr Jean-Louis FILLON, Commissaire général ;

Mr Emmanuel FONTAINE, avocat ;

Mr Eric LEVY-VALENSI, chargé de mission à la Délégation à la prospective et à la stratégie, Ministère de l'Intérieur, de l'Outre-Mer et des collectivités territoriales ;

Mr Bruno PAULMIER, Secrétaire général adjoint du SGMer ;

Mr Emmanuel PETON, chargé d'études au CEREM.

Remerciements particuliers au Centre d'Etudes Supérieures de la Marine (CESM), et notamment :

Mr Laurent LETOT, pour son dévouement ;

Mémoire à jour du 7 mai 2009

L'Université n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans le mémoire ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

Table des abréviations

ADM	: arme de destruction massive
AEM	: Action de l'Etat en Mer
AGNU	: Assemblée Générale des Nations-Unies
AIS	: <i>Automatic Identification System</i>
art.	: article
BEM	: <i>Bulletin d'études de la Marine</i>
BMI	: Bureau Maritime International
c/	: contre
CMB	: Convention de Montego Bay
CNV	: Contrôle naval volontaire
CSI	: Container Security Initiative
EPE	: Equipe de protection embarquée
IFM	: Institut français de la mer
ISPS	: <i>International ship and port facility security</i>
OEA	: Opérateur économique agréé
OIT	: Organisation internationale du travail
OMD	: Organisation mondiale des douanes
OMI	: Organisation maritime internationale
ONU	: Organisation des Nations-Unies
PSI	: <i>Proliferation Security Initiative</i>
PUR	: Presses Universitaires de Rennes
PUF	: Presses Universitaires de France
SOLAS	: <i>Convention for the Safety of Life at Sea</i>
SMP	: Société militaire privée
UNCLOS	: Convention des Nations unies sur le droit de la mer

Sommaire

Introduction générale

LA PREVENTION DES ATTEINTES A LA SURETE EN HAUTE MER

Chapitre 1. La prévention terrestre des atteintes à la sûreté en haute mer

Chapitre 2. La prévention maritime des atteintes à la sûreté en haute mer

LES INTERVENTIONS CONTRE LES ATTEINTES A LA SURETE EN HAUTE MER

Chapitre 1. La variabilité des fondements d'intervention

Chapitre 2. La variabilité des techniques d'intervention

LA REPRESSION DES ATTEINTES A LA SURETE EN HAUTE MER

Chapitre 1 : La répression des atteintes à la sûreté en haute mer en droit international

Chapitre 2 : La répression des atteintes à la sûreté en haute mer dans les droits nationaux : l'exemple du droit français

Conclusion générale

INTRODUCTION GENERALE

En son temps, Victor Hugo disait : « *La mer est un espace de rigueur et de liberté* ». Rien n'est plus vrai aujourd'hui. Espace de liberté, accessible à tous, n'appartenant à personne ; espace de rigueur, dans lequel le droit trouve toute sa place et son importance. Espace de liberté, favorisant la criminalité ; espace de rigueur, tendant à la restreindre. Dans ce contexte, comment est appréhendée la criminalité dans l'espace le plus libre qui soit en mer, la haute mer ?

La haute mer est couramment définie comme une « *zone marine qui, en principe, échappe à toute souveraineté* »¹. Juridiquement, la notion est en réalité bien plus précise. Ainsi peut-on tout d'abord se référer à un des premiers textes internationaux l'ayant définie, la convention de Genève de 1958².

La haute mer est définie négativement et de façon plus restrictive encore, du fait de la définition de nouvelles zones maritimes, par la Convention des Nations Unies pour le droit de la mer de Montego Bay³, UNCLOS, signée le 10 décembre 1982 et entrée en vigueur le 16 novembre 1994, en son article 86 comme « *toutes les parties de la mer qui ne sont comprises ni dans la zone économique exclusive, la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un Etat, ni dans les eaux archipélagiques d'un Etat archipel* ». Elle correspond ainsi à la zone située au-delà des 200 milles nautiques après les côtes. Il convient de remarquer que si l'expression « eaux internationales » se trouve parfois employée, il ne s'agit pas du terme juridique qui reste celui de haute mer. Celle-ci représente 64% de la surface des océans, le reste étant composé des eaux intérieures, de la mer territoriale, de la zone contiguë, de la zone économique (ou ZEE) ainsi que du plateau continental et des eaux archipélagiques, ce qui fait d'elle l'espace le plus vaste de la planète.

Les atteintes sont définies comme le fait de causer à quelque chose, ou quelqu'un, un préjudice, matériel ou moral⁴.

La sûreté est un concept très mal défini juridiquement. La définition traditionnelle l'envisage très largement comme l' « *état de quelqu'un ou de quelque chose qui est à l'abri, qui n'a rien à craindre* ». Il se distingue toutefois de la sécurité, avec laquelle elle est très

¹ V° Haute mer, Gérard CORNU, *Vocabulaire juridique*, Assoc. Henri Capitant, 7^{ème} éd., PUF, 2006, p. 575.

² Art. 1. de la convention.

³ Montego Bay fait partie des plus grandes villes de Jamaïque.

⁴ V° Atteinte, Encyclopédie Larousse.

souvent confondue. En effet la définition juridique s'en rapproche fortement : « *Situation de celui ou de ce qui est à l'abri des risques (s'agissant de risques concrets : agressions, accidents, atteintes matérielles) ; état qui peut concerner une personne (sécurité individuelle), un groupe (sécurité publique), un bien*⁵. »

Or en matière maritime la différence est nette, chaque notion regroupant des aspects différents et réduisant le concept de sûreté à des atteintes particulières. La différence réside ainsi dans le fait que la sécurité soit relative aux risques, alors que la sûreté est relative aux menaces, selon la distinction de Bernard Dujardin⁶. On peut alors retenir la définition suivante : « *la sûreté maritime désigne la prévention et la lutte contre tous actes illicites (terrorisme, malveillance) à l'encontre du navire, de son équipage et de ses passagers, où à l'encontre des installations portuaires*⁷ », dont ne nous intéresserons pas à la dernière partie qui ne concerne pas la haute mer. Il faut aussi se méfier de la traduction anglaise de ces termes, trompeuse : *safety* est l'équivalent de sécurité ; *security* celui de sûreté.

Le risque est défini comme un « *évènement dommageable dont la survenance est incertaine, quant à sa réalisation ou la date de cette réalisation ; se dit aussi bien de l'éventualité d'un tel évènement en général, que de l'évènement spécifié dont la survenance est envisagée*⁸. » Quant à la menace, elle correspond à la « *situation qui présente objectivement (quelle qu'en soit la cause) un risque de dommage*⁹. »

La distinction n'est ainsi pas simple à identifier. Nous retiendrons ici que la menace correspond à un évènement dommageable d'origine criminelle et le risque à un évènement dommageable d'un autre type (environnemental, sécuritaire). Dans le risque nous classerons la pollution maritime, les abordages, les infractions aux normes internationales de la pêche et de la sécurité maritime. S'ils peuvent bien évidemment se produire en haute mer nous ne nous y intéresserons pas ici, car ils relèvent de la sécurité maritime.

La problématique est donc la suivante : comment la communauté internationale ménage-t-elle la sûreté en haute mer face aux menaces qui la guettent ? Quels sont les instruments juridiques permettant d'agir, et sont-ils suffisants et efficaces ?

⁵ V° Sécurité (1), Gérard CORNU, *Vocabulaire juridique*, Assoc. Henri Capitant, éd. 7, PUF, 2006, p. 839.

⁶ Bernard Dujardin, « Sûreté de la frontière européenne maritime et sauvegarde maritime », in *BEM*, juin 2005.

⁷ Définition donnée par le Ministère des transports, http://www.mer.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=2441 .

⁸ V° Risque (1), Gérard CORNU, *Vocabulaire juridique*, Assoc. Henri Capitant, éd. 7, PUF, 2006, p. 819.

⁹ V° Menace (2), Gérard CORNU, *op. cit.*, p. 574.

La haute mer est donc aujourd'hui caractérisée par l'absence de soumission à une souveraineté, ce qui n'a pas toujours été évident, tant les querelles doctrinales se sont opposées sur le sujet.

L'historique de la liberté de la haute mer

Sous l'Antiquité déjà était proclamé le principe de la communauté de la mer, *res communis omnium*. Ce fut chez les auteurs latins que cette idée se restreint au droit privé, avec Ulpien (*mare quod natura omnibus patet*) et Celse (*maris communem usum omnibus hominibus ut aeris*) qui ne reconnaissent la liberté de la mer que pour le peuple romain. Les choses évoluèrent dans le sens de l'emprise des Etats sur les mers, pour diverses raisons : commerciale, douanière, préservation des intérêts étatiques, entre autres.

Avant le XVI^e siècle en effet les Etats riverains considéraient la mer comme un objet de souveraineté¹⁰. De nombreuses revendications ont ainsi été recensées : l'emprise de Gênes sur le Golfe du Lion et la mer Ligurienne au XII^e siècle (exercée sur le fondement du Traité de Guilhem VI de Montpellier avec les Génois de 1143) ; les prétentions du Danemark sur les détroits baltiques du Sund et du Belt... Les exemples sont légion, et leur situation reconnue et justifiée par certains auteurs. Ainsi, pour légitimer les droits que s'était arrogée la République de Venise sur la mer Adriatique¹¹, Jules Pacius (1550-1635) se fonde-t-il sur l'occupation, la coutume et la prescription ainsi que sur la force reconnue par les traités et la coutume.

Toutefois l'idée de l'appropriation des mers était loin d'être unanimement admise. Plusieurs personnages y manifestèrent leur opposition, notamment le Pape Alexandre III dans sa Lettre pontificale du 11 octobre 1169 contre les Génois, mais aussi Jean Faber au XIV^e siècle ou encore Nicolas Evrardi, au XV^e siècle, pour qui la mer était chose commune.

L'intérêt porté au statut des mers et à la controverse concernant leur liberté s'accrochèrent avec la découverte de l'Amérique (12 octobre 1492). En effet des traités et accords furent

¹⁰ Gilbert GIDEL, *Droit international public de la mer, t.1 Introduction : La haute mer*, Etablissements Mellottée, 1932.

¹¹ Reconnus notamment par l'art. 10 du Traité du 18 août 1209 conclu entre l'Empereur Otthon IV et le Duc de Venise.

conclus, instituant des partages et des interdictions d'accès, consacrant l'idée d'appropriation des mers. Les plus célèbres d'entre eux furent la Bulle « *Inter Caetera* » du 4 mai 1493 du Pape Alexandre VI réservant à l'Espagne la propriété de la partie du Nouveau Monde située à l'Ouest et au Sud d'une droite; ainsi que le Traité de Tordesillas du 4 juin 1494 établissant un nouveau partage entre l'Espagne et le Portugal sur la base d'un méridien. Or, dans le même temps, ce concept fut l'objet de nombreuses contestations, élevées notamment par Henri VIII et la reine Elisabeth 1^{ère} d'Angleterre envers le Portugal et l'Espagne, pour qui l'usage de la mer était commun à tous.

Des auteurs vinrent ensuite défendre l'idée d'une liberté de la haute mer. On retrouve ainsi en premier des espagnols, dont De Vitoria en 1509 et Vasquez de Menchaça en 1564.

La Hollande se montra également réticente aux prétentions portugaises et défendit le principe de la liberté des mers sous l'impulsion d'Hugo de Groot, dit Grotius. Ce juriste hollandais fut le premier à s'élever contre ces appropriations dans son ouvrage « *De iure praede* » (Du droit des prises) en 1605¹², qui resta inédit jusqu'en 1868 mais dont la partie I du chapitre XII, intitulée « *Mare Liberum sive de iure quod Batavis competit ad Indicana commercia dissertatio* » parût en 1609. C'est dans celle-ci que l'auteur traite du principe *mare liberum* (la mer libre), s'opposant aux conceptions portugaises, espagnoles, mais aussi britanniques et à leurs prétentions d'appropriation.

Selon Grotius cette liberté se fonde sur deux principes : celui selon lequel tout ce qui ne peut faire l'objet d'une occupation exclusive ne peut alors devenir un objet de propriété ou de *dominium*, car ces deux derniers naissent de l'occupation et celui selon lequel tout ce qui a été établi dans la nature de façon telle que l'usage de l'un n'empêche ni n'atteint la possibilité d'usage de l'autre doit rester dans cette condition « naturelle ».

En réponse divers auteurs, sur instructions de leurs gouvernements, se sont mis à écrire en contredisant la théorie de Grotius. Ainsi le principe de la liberté des mers fut combattu par Alberico Gentilis (*De advocazione Hispanica*, 1613), William Welwood (*An Abridgment of All Sealaws*, 1613), Sir Philip Medows (*Observations concerning the Dominion and Sovereignty of the Seas*, 1689). Le plus célèbre d'entre eux fut Selden avec son ouvrage *Mare clausum* écrit en 1608 et publié en 1635, en opposition à *Mare liberum*. Quoiqu'il ne faille

¹² Ouvrage écrit à la demande de la Compagnie des Indes orientales.

pas réduire la dialectique de la liberté de la haute mer à la seule opposition entre Grotius et Selden, selon Gilbert Gidel¹³.

Il faudra attendre le XVIII^e siècle, dans un contexte d'opposition des Etats aux volontés expansionnistes (maritimes principalement) de la Grande-Bretagne, pour que le droit de la mer prenne en compte la différence entre les eaux appartenant aux Etats et celles qui relèvent de la haute mer avec le juriste hollandais Cornelius Van Bynkershoek, qui élève cette distinction au rang de principe dans son ouvrage *De domino maris* (De la maîtrise des mers).

La question n'est dès lors plus contestée ; en 1918 la liberté des mers fait ainsi partie des « Quatorze points¹⁴ » du président américain Woodrow Wilson et apparaît dans la Charte de l'Atlantique du 14 août 1941, qui énonce « *Une telle paix doit permettre à tous les hommes de parcourir sans entrave les mers et les océans*¹⁵. »

Le droit international contemporain confirme ces positions et consacre de façon définitive la liberté de la haute mer¹⁶. On la retrouve tout d'abord dans la Convention de Genève de 1958. La Convention UNCLOS consacre la liberté de la haute mer en son article 89¹⁷ selon lequel aucun Etat ne peut soumettre la haute mer à sa souveraineté. Cette liberté est de surcroît non discriminatoire puisque tout Etat ne disposant pas de frontière avec la mer a les mêmes droits que les autres en haute mer¹⁸.

La haute mer est ainsi aujourd'hui un « espace international libre¹⁹. »

Si le principe n'est plus aujourd'hui contesté en lui-même, c'est son fondement qui prête encore à discussion. En effet une opposition s'est élevée sur la question de savoir si la haute mer devait être considérée comme un *res nullius*, n'appartenant à personne mais susceptible d'appropriation ; ou une *res communis*, dont l'usage est commun à tous et de la même façon. Sans revenir sur les débats qui agitent la doctrine, la question n'a plus

¹³ Gilbert GIDEL, *Droit international public de la mer*, vol. 1, Paris, Sirey, p. 127.

¹⁴ Point II : “*Absolute freedom of navigation upon the seas, outside territorial waters, alike in peace and in war, except as the seas may be closed in whole or in part by international action for the enforcement of international covenant.*”, President's Wilson Fourteen Points, Delivered in Joint Session, January 8, 1918.

¹⁵ Art. 7 de la Charte de l'Atlantique du 14 août 1941.

¹⁶ Pour un historique de la liberté des mers, voir Jean-Pierre BEURIER, *Droits maritimes*, Dalloz Action, 2009-2010, pp. 22-23.

¹⁷ Mais aussi art. 87 et 90.

¹⁸ Art. 87 de la Convention UNCLOS.

¹⁹ Jean-Paul PANCRACIO, *Droit international des espaces*, Armand Colin, p. 171.

réellement d'intérêt aujourd'hui, tant les spécialistes s'accordent à dire que ni l'une ni l'autre ne convient réellement²⁰.

Les implications de la liberté de la haute mer

Le principe de liberté de la haute mer a de nombreuses implications. Si la convention de Genève²¹ n'y associait que quatre libertés (de navigation, de pêche, de survol et de pose de câbles), la convention UNCLOS va plus loin puisqu'elle reconnaît en son article 87, en plus de celles prévues par la précédente convention, la liberté de construire des îles artificielles ou des installations autorisées par le droit international, ainsi que celle de recherche scientifique. Aucun Etat ne peut exercer son autorité en haute mer envers un navire ne battant pas son pavillon ; tout Etat peut donc y faire circuler librement ses navires.

Toutefois si la liberté en haute mer est consacrée, elle n'est pas pour autant illimitée. Il est nécessaire d'y éviter tout conflit d'intérêt, toute confrontation. Ainsi Gilbert Gidel parlait-il déjà en 1927 de la « juridicité de la haute mer²² », indispensable selon lui, et qui s'exerce par le biais de la nationalité du navire²³. La liberté de navigation subit des restrictions liées à l'ordre public international²⁴. Si la haute mer a été le théâtre de nombreuses guerres maritimes, l'article 88 de la convention UNCLOS l'affecte aujourd'hui à des fins pacifiques. Cela n'interdit pas pour autant les manœuvres navales, dès lors que, conformément à l'article 310 de la convention, elles ne constituent pas une menace contre l'intégrité territoriale et l'indépendance politique d'un autre Etat. Les Etats en haute mer ont également un devoir d'assistance envers tout navire en péril²⁵.

Dans un espace caractérisé par la liberté, comment concilier le droit de chacun à circuler avec les impératifs de sûreté qui se font de plus en plus vivaces aujourd'hui ?

²⁰ Rapport de J. P. A François, Rapporteur spécial, « *Droit de la mer, régime de la haute mer* », extrait de *l'Annuaire de la Commission du droit international*, 1950, vol. II ; Jean-Paul PANCRACIO, *Droit International des espaces*, Armand Colin, p. 180.

²¹ Art. 2 de la convention sur la haute mer de Genève, 1958.

²² Gilbert GIDEL, *Droit international public de la mer*, t. 1, Paris, Sirey, p. 225.

²³ Gilbert GIDEL, *op. cit.*, p. 230.

²⁴ Serge Sur, *Droit international public*, 8^{ème} éd., Montchrestien, p. 461.

²⁵ Art. 98 de la convention UNCLOS.

La mer, lieu idéal de développement des activités criminelles

Si la haute mer a longtemps été un espace source de conflits territoriaux ou de prétentions expansionnistes, aujourd'hui ce milieu semble « pacifié », en ce sens qu'elle ne fait plus l'objet de revendications étatiques majeures : « *La guerre sur mer est morte, mais on ne le sait pas encore*²⁶ . » La disparition de grands conflits et le développement du droit international, de la mer notamment, sont certainement à l'origine de la disparition de la guerre sur mer. Mais si les grandes batailles navales d'autrefois n'ont plus lieu aujourd'hui, il ne faut pas pour autant croire que la mer est réellement devenue cet espace pacifié, bien au contraire

La question a tout son intérêt dans le contexte actuel, que l'on peut résumer comme étant « l'ère des nouvelles menaces ». Aux menaces dites traditionnelles s'ajoutent aujourd'hui de nouvelles, liées à la mondialisation et au développement des acteurs non étatiques. La mer est aujourd'hui une « *énorme autoroute, trait d'union entre les peuples*²⁷ . »

Aujourd'hui la mer est pour le monde entier d'une importance considérable, et donc la haute mer. Les échanges maritimes ont été multipliés par cinq en quarante ans, ce qui leur donne une influence telle que l'on peut parler de « maritimisation des échanges²⁸ . » Ils représentent aujourd'hui 75% des échanges mondiaux en volume, 90% des échanges hors UE. La France dépend quant à elle à 99% du commerce maritime pour son approvisionnement en pétrole et 75% pour son commerce extracommunautaire. La voie maritime joue un rôle primordial en ce qui concerne l'approvisionnement énergétique ; ainsi 49% de la flotte sous pavillon français est destinée au transport énergétique.

Assurer la sûreté, tout comme la sécurité en mer est indispensable, d'une part pour assurer et protéger notre économie ; mais aussi et surtout pour notre approvisionnement énergétique.

Assurer la sûreté de la mer, ce n'est pas protéger uniquement les navires qui la traversent ; c'est aussi protéger toutes les installations maritimes : plates formes pétrolières offshore, câbles sous-marins, pipelines, technologies marines d'énergies renouvelables (hydroliennes, éolien offshore, biomasse marine), fermes aquacoles²⁹ .

²⁶ Contre amiral (2S) François Caron, *Séminaire « Irrégularités et guerre sur mer »*, 5 février 2009.

²⁷ Capitaine Philippe BERENQUER, entretien du 13 mars 2009.

²⁸ *Ibid.*

²⁹ Les fermes aquacoles de thon se situent par exemple en haute mer.

Il y a donc en mer une grande juxtaposition des activités, difficile à gérer et à surveiller, génératrice de richesses, et donc propice au développement des activités criminelles. La criminalité va, avec la mondialisation et l'accroissement de l'importance économique de la mer, envahir ce milieu.

Depuis que l'homme prend la mer, la sûreté tant du navire que de ses passagers a été une préoccupation constante et certainement encore plus aujourd'hui.

En effet les atteintes à la sûreté en haute mer sont très nombreuses et de nature extrêmement variée, encouragées par l'immensité et l'imprévisibilité de la zone.

Au nombre de celles-ci certaines sont envisagées -et donc régies- par le droit international, notamment par la convention UNCLOS. Cette convention prévoit quatre atteintes à la sûreté en haute mer et en détermine les conséquences juridiques.

Ainsi est-il fait mention du transport d'esclaves (article 99), de la piraterie maritime (art 100 à 107), du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes (art. 108) ainsi que des émissions non autorisées émises depuis la haute mer (art.109).

Toutefois cette convention est loin de dresser une liste exhaustive des atteintes possibles à la sûreté en haute mer. D'autres conventions, ainsi que le droit international général, vont venir la compléter, sans pour autant régir de façon totalement complète tous les cas possibles. En effet l'on constate en haute mer le développement de l'immigration illégale, du terrorisme, du transport d'armes de destruction massive (ADM), non envisagés.

Il est possible de classer ces diverses activités : celles portant atteinte à la sûreté des voies de navigation maritimes, c'est-à-dire les activités de nature criminelle (piraterie et terrorisme) et les autres. En effet si le transport d'ADM, le trafic de migrants, le trafic de stupéfiants, les émissions non autorisées constituent bien des activités illégales elles ne s'en prennent pas pour autant aux navires rencontrés. C'est pourquoi, dans le cadre d'un sujet portant sur les atteintes à la sûreté en haute mer ne faut-il pas se limiter aux seuls cas de terrorisme et de piraterie mais aller au-delà et étudier d'autres formes de criminalité ayant lieu en haute mer.

La définition des atteintes à la sûreté maritime

1. La piraterie maritime

La piraterie est classiquement définie comme consistant en des actes d'hostilité, de déprédation ou de violence commis en mer par l'équipage d'un navire contre un autre bâtiment de mer ou contre son propre bâtiment³⁰.

L'article 101 de la convention UNCLOS donne une définition de la piraterie, dont les éléments constitutifs sont : l'implication de deux navires, en haute mer, des agissements à des fins privées; de plus la convention retient également le critère de l'intentionnalité, ce qui permet l'assimilation à des actes pirates l'intention, l'incitation et la participation indirecte à ceux-ci.

La définition est importante, car si un des critères n'est pas rempli, il n'y a pas piraterie. Ainsi, si un seul navire est impliqué, il s'agit de mutinerie ; si l'acte a lieu dans des eaux sous souveraineté nationale il s'agit de brigandage ; enfin si les contrevenants agissent à des fins autres que privées, il s'agit de tout autre chose, de terrorisme par exemple.

Toutefois le Bureau Maritime International (BMI) donne une autre définition de la piraterie, plus large: « *An act of boarding or attempting to board any ship with the apparent intent to commit theft or any other crime and with the apparent intent or capability to use force in the furtherance of that act* »³¹.

Il faut remarquer que la convention UNCLOS assimile à des pirates les navires sans pavillon ou encore ceux arborant successivement plusieurs pavillons. Nous ne nous attarderons pas plus ici sur ces questions qui relèvent des infractions aux règles de la navigation maritime.

Il faut faire attention à bien distinguer la piraterie d'autres activités proches mais bien différentes : en effet la piraterie ne concerne que la haute mer ; si des actes similaires sont commis en dehors il s'agit de brigandage, soumis dès lors à la compétence de l'Etat ayant juridiction sur ces eaux. Oppenheim distinguait ainsi très nettement ces deux notions lorsqu'il disait : « *Piracy as an "international crime" can be committed on the open sea*

³⁰ V° Piraterie, Encyclopédie Larousse.

³¹ « Un acte d'abordage ou la tentative de monter à bord de n'importe quel navire avec l'intention apparente de commettre un vol ou un autre crime et avec l'intention apparente ou la capacité d'employer la force en prévoyance de cet acte », traduction personnelle.

*only*³² », bien que certains auteurs aient défendu l'inverse au début du siècle (Hall et Stiel). Aujourd'hui le débat n'a plus lieu d'être, la question étant clairement tranchée par la convention UNCLOS. Or il y a encore trop souvent confusion, et pas uniquement de la part des « novices », puisque le célèbre Vocabulaire juridique³³ lui-même fait l'amalgame ; les journalistes sont aussi les premiers à les assimiler. Un certain nombre d'auteurs ou de chercheurs regrettent la définition jugée selon eux trop « étroite » de la convention UNCLOS qu'il souhaiterait voir élargie aux zones sous souveraineté nationale. Nous n'en voyons pas ici l'intérêt, puisqu'un droit national déterminé y est applicable, à la différence de la haute mer, celui de l'Etat côtier.

La piraterie est aussi à distinguer de l'activité corsaire³⁴, ce dernier agissant sur mandat gouvernemental en temps de guerre ; le pirate agit seul, à des fins privées, et en tout temps.

La piraterie est un phénomène très ancien, qui existait dès le début de la navigation, c'est-à-dire dès 3000 avant J-C (voir Hérodote). Au-delà de l'aspect romantique véhiculé par les légendes, la littérature et les médias, les pirates n'ont jamais été que des criminels sans merci, usant de la violence pour parvenir à leurs fins³⁵.

Elle a de tout temps été considérée comme un crime international³⁶, ce qui explique la réglementation toute particulière en la matière, sans pareille. Ainsi, citant Sir Leonline Jenkins en 1668, « *tous pirates et écumeurs de mer sont hors-la-loi selon le droit de tous les pays, c'est-à-dire hors de la protection de tous princes et de toutes lois quelles qu'elles soient : contre eux tout le monde est qualifié pour agir*³⁷ » ; il est « *l'ennemi du genre humain* » pour E. Coke ; l'« *ennemi commun de toutes les races et de tous les peuples* » pour Cicéron.

Les pirates sont motivés par trois finalités : terroriser, prendre possession du capital et utiliser éventuellement les cargaisons comme armes ; plusieurs modes d'action possibles. Gilbert Gidel se trompait quand il annonçait en 1932 que les faits de piraterie tendaient à disparaître. Les chiffres sur la piraterie parlent pour eux-mêmes bien qu'ils soient à prendre

³² « La piraterie comme crime international peut être commise en haute mer seulement », traduction personnelle.

³³ V° Piraterie, Gérard CORNU, *Vocabulaire juridique*, Assoc. Henri Capitant, éd. 7, PUF, 2006, p. 672.

³⁴ Cf infra, pp. 61-63.

³⁵ Pour une étude précise de la piraterie maritime, voir Corine TOURET, *La piraterie au vingtième siècle. Piraterie maritime et aérienne*, Thèse, LGDJ, 1992, pp. 3-21.

³⁶ Marcel SIBERT, « La police en haute mer », *R.G.D.I.P.*, Paris, Pedone, 1927.

³⁷ André COLATRE-ZILGIEN, « La répression des infractions commises en haute mer en temps de paix », *Extrait de la Revue égyptienne de droit international*, n°15, 1959, p. 21.

avec précaution, car étant indiscutablement inférieurs à la réalité du fait que les incidents n'étant pas toujours déclarés par les opérateurs maritimes afin d'éviter les surprimes assurantielles.

Selon les chiffres du IMB PRC³⁸ (*ICC International Maritime Bureau's Piracy Reporting Center*³⁹) 293 attaques ont été recensées en 2008. Les prises d'otages très fréquentes témoignent du danger que courent les gens de mer à naviguer sur les eaux à risque. En 2008 889 personnes ont ainsi été kidnappées par les pirates. La situation est encore plus critique dans le Golfe d'Aden, qui totalise à lui seul 111 attaques et 815 otages⁴⁰ !

Les zones d'activités pirates sont assez ciblées. S'il est beaucoup question en ce moment de la piraterie dans le Golfe d'Aden et au large de la Somalie il ne faut pas oublier que dans les années 90 c'était le détroit de Malacca qui attirait toute l'attention. Si le phénomène s'est résorbé dans la région, sous l'effet la pression occidentale notamment, les efforts entrepris et le volontarisme marqué des pays côtiers, mise en place de conventions internationales, il existe encore, mais de façon bien minime. D'autres régions sont touchées par ce phénomène.

Ainsi dans les années 80 c'était essentiellement l'Afrique de l'Ouest, au large du Nigéria, qui était principalement touchée. Ensuite ce fut donc le détroit de Malacca, dès la fin des années 80. La mer de Chine Orientale ou méridionale elle aussi a été assez touchée par le phénomène, favorisé par la multitude d'île désertes dans ces eaux, permettant aux pirates de trouver refuge facilement. D'autres zones sont également répertoriées, telles que l'Amérique du Sud, au large de la Colombie, du Venezuela, de la Guyane et des Caraïbes, liée principalement aux trafics de drogues. Les détroits d'Asie du Sud-est sont touchés, ainsi que le delta du Niger, où l'on y recense une explosion, et, enfin, le Golfe d'Aden, victime d'un développement exponentiel ainsi qu'au large des côtes somaliennes : six cents actes ont été répertoriés.

La piraterie moderne a ceci de spécifique qu'elle n'est pas la même que celle connue les siècles précédents ; ni la même selon les régions. Elle est structurée en sociétés parmi lesquelles on peut trouver des filiales internationales. Cette activité rapporte beaucoup et profite à tous : ainsi en Somalie elle fait vivre des familles, mais aussi des clans, ainsi que l'activité pirate elle-même. La piraterie est facilitée par la corruption au niveau des ports, avec

³⁸ Chiffre tirés du *Piracy and armed robbery against ships, Annual report 1 January – 31 December 2008*, ICC International Maritime Bureau, disponible uniquement sur demande par internet.

³⁹ Centre de rapport de piraterie du Bureau maritime international.

⁴⁰ Les pirates somaliens en totalisent à eux seuls 242.

la complicité de vigiles qui renseignent les assaillants sur le trafic, ce qui leur permet de mieux repérer leurs cibles et donc de préparer au mieux leurs assauts.

Leur mode d'action est assez bien défini et identifié. Il se caractérise souvent par l'utilisation de « *mother vessels* ⁴¹ », à partir desquels ils mettent à l'eau des embarcations rapides, des zodiacs ⁴² ou des skiffs, ce qui permet de mener les attaques encore plus loin des côtes, en pleine mer (comme le Ponant). Une fois le navire capturé et emmené à terre (mais pas toujours) les otages sont entretenus lors des négociations, et une fois la rançon perçue celle-ci est partagée. Parfois même le navire est maquillé et réapparaît sous un autre nom avec un nouvel équipage ⁴³.

Pour l'Institut maritime malaisien la piraterie est le fait de miséreux massés aux abords des zones développées. La piraterie n'est pas la même selon les endroits du globe. Ainsi la piraterie dans les eaux Malaisiennes a un caractère fondamentalement culturel : « *dans le monde malais, la piraterie était une institution originale et un métier (rompak) qui en quelques îles se transmettait de père en fils, parallèlement à la pêche au trévang* ⁴⁴. »

Les pirates, notamment en Somalie, réalisent d'importants bénéfices, ce qui ne peut que les conforter dans leur « *business* » et les inciter à continuer. Ainsi entre janvier et octobre 2008 leur « chiffre d'affaires » aurait été supérieur à 18 millions de dollars ⁴⁵. Et cet argent leur permet de s'armer de façon de plus en plus efficace, d'avoir les meilleures armes (kalachnikov, mitrailleuses, lance-roquettes), et donc et les meilleurs systèmes technologiques (GPS, système AIS).

Il s'agit de pirates très bien formés et équipés, certains bénéficiant de « formations » : selon le CESM « *un groupe d'assaut bénéficie d'une formation de 26 semaines à la navigation, au tir, à la transmission et à la discipline* » ; il existerait même des camps d'entraînements sur le territoire somalien. Ce qui nous met face à des personnes tout à fait capables, dangereuses, et envers lesquelles l'intervention s'avère difficile. Leurs attaques sont d'ailleurs révélatrices de leurs moyens, de plus en plus spectaculaires : les pirates ont pris d'assaut sans problème le Sirius Star le 15 novembre 2008, un superpétrolier saoudien ; mais aussi un navire transportant des armes de guerre russes.

⁴¹ Bateaux mères.

⁴² Ses avantages sont qu'il est rapide (pouvant aller jusqu'à 40 nœuds) et très peu visible aux radars.

⁴³ Ce qui est arrivé par exemple au *Tenyu*, navire panaméen, en 1998, dont l'équipage a été tué.

⁴⁴ Charles MEYER, in G.A. Jaeger (dir.), *Vues sur la piraterie*, Paris, Tallandier, 1992, p. 55.

⁴⁵ Chiffres issus du site de france24 : <http://www.france24.com/fr>.

Les pirates fonctionnent sur un mode d'organisation sociale particulier, surtout en ce qui concerne la répartition des gains tirés des attaques (ce qui peut être un des seuls points communs avec les pirates des temps anciens) : le commanditaire touche la plus grosse part, vient ensuite l'interprète (ou négociateur), puis les autres participants en fonction de leur tâche. En moyenne un pirate touche entre 6000 et 20000 euros par attaque : « *La piraterie ne connaît pas la crise*⁴⁶ » ! Vivre en pirate, c'est vivre différemment. C'est aussi, en cas de mort, l'assurance du versement de 15 000 dollars à la famille. Toute une société vit de l'activité pirate.

Mais la piraterie menace la sûreté des voies de navigation, a un coût non négligeable, est un facteur de déstabilisation des Etats côtiers avec un risque de contagion et source de tensions internationales.

L'objectif principal de la lutte contre les pirates est la préservation de la vie humaine. Il s'agit ensuite de maîtriser le navire, tout comme sa cargaison, et enfin l'arrestation des pirates à des fins de soumission à la justice. L'action ne peut être purement étatique. Un Etat ne peut agir seul, tant tous sont concernés par le phénomène.

2. Le terrorisme maritime

Le terrorisme maritime constitue un autre versant de la sûreté en mer. Il est considéré aujourd'hui comme l' « *ultima ratio de la criminalité en mer*⁴⁷. » En droit, le problème est qu'il n'existe pas une définition synthétique du phénomène, tant les Etats sont divisés sur la question. Appréhender le terrorisme n'est donc pas chose aisée.

Toutefois une définition sommaire peut être retenue, le considérant comme un « *ensemble d'actes de violence (attentats, prises d'otages, etc...) commis par une organisation ou un groupe d'individus, agissant pour son propre compte ou pour celui d'un Etat, en vue de créer un climat d'insécurité, d'exercer un chantage sur un gouvernement ou une organisation internationale, afin de satisfaire une haine à l'égard d'une communauté, d'un système*⁴⁸ »; mais aussi comme des « agissements criminels destinés à semer l'épouvante dans la population civile, par leur caractère meurtrier systématiquement aveugle⁴⁹. »

⁴⁶ Peter BEAUMONT, « La piraterie ne connaît pas la crise », *Courrier international*, n°937, p. 34.

⁴⁷ Expression de Mr Jean-Louis FILLON, entretien.

⁴⁸ V° Terrorisme, Dictionnaire Larousse.

⁴⁹ V° Terrorisme, Gérard CORNU, Assoc. Henri Capitant *Vocabulaire juridique*, éd. 7, PUF, 2006, p. 902.

Le terrorisme sur mer est une menace pour laquelle les mouvements extrémistes n'ont pour le moment témoigné que peu d'intérêt. Le terrorisme en lui-même n'est que marginal eu égard aux autres atteintes à la sûreté et à la sécurité des Etats, mais qui depuis le 11 septembre 2001 mobilise de plus en plus les Etats, et notamment les Etats-Unis. Ainsi, bien que « seule » une dizaine d'attentats « retentissants » ait été recensée en 30 ans, le terrorisme maritime fait parler de lui plus que jamais. La même tendance se retrouve en France à travers la lecture du livre blanc qui fait passer cette menace devant la guerre conventionnelle⁵⁰.

Pourtant il ne faut pas se méprendre et prendre en compte la réalité d'une telle menace qui n'est pas du tout improbable, mais très sérieuse, et ce d'autant plus qu'« *un martyr marin vaut deux fois plus qu'un martyr terrestre* ⁵¹ », selon une interprétation du Coran.

Pourquoi s'interroger sur l'éventualité d'un attentat terroriste en mer ? Parce que cette éventualité est bien plus que cela. Les cibles des terroristes sont choisies non tant pour ce qu'elles représentent que pour leur impact psychologique et économique. Le risque est ainsi d'autant plus réel en mer que le trafic maritime représente d'une part une nécessité vitale et d'autre part une importance économique considérable. En touchant le commerce maritime, serait touchée toute la circulation mondiale. En s'attaquant aux intérêts humains et économiques de l'Etat le terroriste s'attaque à l'Etat lui-même

Ce risque a été révélé par plusieurs attaques (bien que relativement rares) mais également par d'autres faits parlant d'eux-mêmes. La première fut celle de l'*Achille Lauro* en 1985 ; puis vinrent les opérations du groupe Abu Sayyaf ; l'attaque de l'*USS Cole* ; du *Limburg* ; les opérations des indépendantistes d'Aceh, etc. En 2000 une tentative d'attaque a été lancée dans le Golfe d'Aden contre l'*USS The Sullivans*, un destroyer lance-missiles, avortée. Mais l'embarcation ayant servi a été réutilisée quelques mois plus tard lors de l'attaque de l'*USS Cole* du 12 octobre 2000, causant la mort de 19 personnes (dont deux terroristes suicide, ou *shadîd*) et faisant 39 blessés.

Le 2 septembre 2002 ce fut cette fois un pétrolier français, le *Limburg*, qui fut la cible d'un attentat (causant la mort d'un marin), revendiqué par Al Qaeda : « *Cette opération n'est*

⁵⁰ *Défense et sécurité nationale, vol. 1 : Le Livre blanc*, Paris, Odile Jacob et La Documentation française, 2008.

⁵¹ Capitaine de Vaisseau (R) Hugues EUDELIN, *Séminaire « Irrégularités et guerre sur mer »*, 5 février 2009.

pas seulement une attaque contre un pétrolier, mais également une attaque contre les lignes de transport internationales de pétrole et toutes ses différentes connotations ».

Les attaques terroristes vont même plus loin puisque sont visées le 24 avril 2004 deux plates-formes pétrolières irakiennes (attentat contre les terminaux offshore de Bassorah le 24 avril 2004) ; ainsi que l'Algérie (attentat de Dellys de décembre 2005).

En 2002 les américains ont arrêté le chef d'Al Qaeda, Abdul Rahim Mohammed Hussein Abda Al-Nasheri, soupçonné d'avoir planifié l'attentat de l'*USS Cole*. Il aurait avoué avoir envoyé en préparation une équipe au Maroc ainsi que la préparation d'autres attaques dans le détroit de Gibraltar (le complot fut déjoué)⁵².

Des « entraînements » ou exercices terroristes ont encore été relevés : la capture du chimiquier *Dewi Madrim* en mars 2003 est ainsi considérée comme le fait de terroristes s'entraînant à gouverner un navire (la prise d'otages n'eut en effet pas lieu à rançon). Des preuves ont aussi été retrouvées de l'apprentissage de la maîtrise de la plongée sous-marine.

L'entraînement n'est pas le tout, encore faut-il des moyens. Or, s'il a déjà été étudié que les terroristes n'en n'ont besoin que de très peu pour faire beaucoup, il semblerait qu'ils soient pourtant très bien équipés. Les terroristes ont ainsi pu profiter des avancées technologiques et se doter des matériels les plus perfectionnés.

Le transport maritime présente intrinsèquement de nombreux facteurs de risques pouvant être mis à profit par des organisations terroristes. Ceux-ci concernent tant les personnes que les navires, les cargaisons de même que les flux monétaires et financiers.

Selon Bernard Dujardin⁵³ trois modes d'action terroristes sont à distinguer: l'attentat contre un navire (ce qui n'est pas vraiment d'actualité), d'autant plus que les pirates démontrent aujourd'hui que c'est quelque chose d'aisé, et qui peut donc inspirer les terroristes ; l'utilisation d'un navire civil comme arme ; ou encore l'utilisation d'un navire civil pour une action terroriste dans un territoire donné.

Les cibles potentielles, c'est-à-dire les plus « intéressantes » pour les terroristes, sont essentiellement les transporteurs de matières dangereuses : propaneurs, butaniers, méthaniers, pétroliers. Mais aussi les infrastructures portuaires, les villes côtières, les terminaux d'hydrocarbures, les canaux, les porte-avions nucléaires ; et même les bateaux de croisière...

⁵² Michael RICHARDSON, « Terror at sea : The world's lifelines are at risk », *The Straits Times*, 17.11.03.

⁵³ Bertrand DUJARDIN, « Irrégularités et guerre sur mer », Séminaire organisé par le CESM à l'Ecole militaire, le 5 février 2009.

Les moyens terroristes sont assez simples, et variés. Ils ont évolué très rapidement « grâce » à l'action des « Tigres tamouls⁵⁴ » du Sri Lanka. Tout d'abord ce peut être un attentat suicide depuis des petites embarcations rapides (voire des avions) ; ils peuvent aussi se servir des failles du milieu maritime, notamment aux fins d'infiltration à bord des navires, que ce soit dans l'équipage ou de façon plus clandestine dans des conteneurs embarqués ; ou encore procéder à des vols ou au transport de matières nucléaires. Ils savent mettre à profit les pavillons de complaisance ; mais aussi se servir d'otages, de plongeurs posant des bombes sous-marines (ce qui s'est concrétisé par la mise en place au Maroc d'une école de plongée « spéciale » et des formations élaborées par *Abu Sayyaf*). Les acteurs n'agissent pas comme ça, au hasard. Leurs attaques sont extrêmement préparées, soignées, ainsi les attaques perpétrées en mer asiatique par les *Sea Tigers* témoignent de leur entraînement perfectionné⁵⁵.

L'action pourrait être considérable si elle visait un grand port maritime (par exemple avec l'utilisation d'un pétrolier comme arme flottante contre des installations portuaires) ; mais en ce qui concerne la haute mer elle pourrait avoir des conséquences considérables si effectuée à un point de passage stratégique très employé par les navires, et d'autant plus si elle se double d'une catastrophe écologique majeure.

Ainsi un attentat en mer pourrait avoir des conséquences fatales : bouleversement du commerce international de façon extrêmement importante, impact économique sur le monde maritime non négligeable, risquant d'augmenter les primes d'assurances (à titre d'exemple l'attaque de l'*USS Cole* aurait coûté 287 millions de dollars de réparations), problèmes d'approvisionnement, ce qui pourrait gravement menacer des Etats très dépendants, de l'aide internationale notamment. Il va sans dire que le principal but de ces actions, exprimé par Oussama Ben Laden, est de porter atteinte au commerce du pétrole - objectif depuis longtemps affirmé - à l'Occident et au capitalisme. La principale caractéristique du terrorisme, et qui se vérifie en mer, est qu'il fait beaucoup de dégâts avec peu de moyens, dans une logique de « *minimisation du rapport coût-efficacité*⁵⁶ ». D'autant plus que les avancées technologiques sont très rapides et leur permet de faire encore mieux (ou pire).

⁵⁴ Ou *LTTE*, groupe pratiquant toute forme de violence : terrorisme mais aussi piraterie, vols...

⁵⁵ Corinne TOURET, *La piraterie au vingtième siècle. Piraterie maritime et aérienne, Thèse, LGDJ, 1992.*

⁵⁶ Eric FRECON et Henri GRANT, « Des terroristes dans le sillage des pirates asiatiques : une menace stratégique ? », *Défense nationale et sécurité collective*, août-septembre 2003.

En ce qui concerne la haute mer les attentats terroristes ayant déjà eu lieu ne s'y sont guère produits, privilégiant les approches des littoraux ; mais c'est une éventualité à envisager.

Il ne faut pas faire l'amalgame entre la piraterie et le terrorisme. Cette assimilation, que l'on voit se développer et qui est souvent avancée, notamment par les journalistes mais parfois par des chercheurs, est injustifiée. Injustifiée juridiquement tout d'abord, car la piraterie, dans la définition UNCLOS, répond à un acte motivé par des fins privées, lucratives ; ce qui n'est pas le cas du terrorisme ; injustifiée factuellement, car les pirates sont des personnes très différentes des terroristes, n'agissent que par opportunisme, avec facilité, les terroristes agissant par fanatisme ; rien n'a à ce jour permis de démontrer indubitablement le lien entre ces deux phénomènes. Ce sont deux phénomènes à bien distinguer et dont l'amalgame peut être dangereux, tant au niveau de l'intervention que de la répression.

Toutefois la frontière peut parfois être très ténue, notamment en raison de l'identification du but, dont on ne peut pas toujours déterminer s'il est politique ou privé. Un des exemples de cette situation se retrouve avec l'affaire du *Cagliari* à bord duquel des prisonniers se révoltèrent et s'emparèrent du navire, en juillet 1857 ; mais aussi avec l'affaire du *Cogne* (navire italien) qui a fait l'objet d'une sentence arbitrale du 27 novembre 1923, excluant la notion de piraterie en raison de la présence d'un mobile politique, bien qu'un gain était recherché, et a qualifié l'agression de risque de guerre.

Mais on peut effectivement parler de terroristes utilisant les modes opérationnels de la piraterie. La fin justifiant les moyens, les terroristes peuvent en effet prendre exemple sur les moyens des pirates pour s'emparer de navire. Ainsi l'attaque de l'*Alondra Rainbow* de 1999 est-elle considérée comme un exemple de détournement de navire utilisant des moyens pirates, mais dans un but terroriste.

3. Trafic de stupéfiants et de substances psychotropes

Il y a ensuite le problème du trafic de stupéfiants et de substances psychotropes, dont on entend beaucoup parler aujourd'hui, et qui n'est pourtant pas un phénomène nouveau.

On assiste à une multiplicité des drogues et des groupes participant au trafic. Malgré cette diversité, seuls quatre drogues ont un impact mondial et intéressent les réseaux nationaux et internationaux : l'héroïne, la cocaïne, les amphétamines et le cannabis.

Ces produits, prohibés, sont pourtant au cœur d'un important trafic qui se développe de façon exponentielle et dont la lutte s'avère être priorité de santé publique.

Des organisations criminelles prennent en charge tout le cursus des trafics : production, commercialisation, transport, acheminement. Le trafic est tel que ces sociétés dirigent des groupes de taille très importante ayant une influence considérable. Le danger réside certes dans la consommation de drogues, enjeu de santé publique, mais aussi dans l'existence de ces groupes, souvent caractérisée par le vol, la violence, le blanchiment d'argent, la traite des humains, la prostitution. Ils constituent des menaces tant la société internationale que nationale.

Les plus gros consommateurs sont essentiellement, et paradoxalement, les pays dits industrialisés : à la première place on retrouve les Etats-Unis, puis l'Amérique du Sud et enfin l'Union Européenne. Le problème doit nous inquiéter en France en raison de l'importance de ces trafics – et de leurs conséquences – dans nos DOM-TOM.

La réglementation du trafic de drogue a été prise en compte assez tôt, puisque dès 1830 les problèmes de santé publique liés à la consommation d'opium conduisirent la Chine à en interdire l'importation sur son territoire (et fut à l'origine de la guerre avec la France et l'Angleterre). Puis ce fut au tour des Etats-Unis de s'élever contre les importations de cette drogue, malgré là encore des oppositions⁵⁷. Le premier texte international adopté en la matière le fut en 1912 à la Haye. Sont ensuite adoptées la Convention unique sur les stupéfiants du 30 mars 1953 et la Convention sur les psychotropes du 21 février 1971, axées essentiellement sur la prévention du trafic.

Dans la même lignée se trouve le trafic d'armes, que nous appelleront classiques, et dont nous ne traiterons pas dans le cadre de ce mémoire.

4. L'immigration illégale

Une des autres atteintes à la sûreté en haute mer est l'immigration illégale par voie maritime, phénomène en pleine expansion, surtout sur la région afro-européenne.

⁵⁷ Anthony MOROSOLI, « La répression du trafic de stupéfiants en haute mer », *Actualité et droit international*, juin 1999 (www.ridi.org/adi).

L'immigration clandestine se décline en deux volets : elle est en effet soit le fait de passagers clandestins, qui se cachent à bord de navires, soit le fait des passeurs, qui transportent les migrants sur des embarcations de fortune moyennant de grosses sommes d'argent. Dans ce dernier type d'immigration une distinction est à faire entre ceux qui paient uniquement pour passer, et ceux dont les passeurs se servent à des fins de prostitution ou d'esclavagisme.

Le nombre de passagers clandestins franchissant chaque année les frontières est en constante augmentation, et constitue à la fois une atteinte à la sûreté et à la sécurité maritime, en mettant en danger en danger la vie de ces clandestins soit en raison de leurs cachettes à bord des navires, soit en raison de la dangerosité des embarcations empruntées (petites embarcations ou navires n'étant pas en état de naviguer), tel qu'il l'a encore récemment été démontré lors du naufrage de trois embarcations clandestines au large de la Lybie le 30 mars 2009, causant la disparition de 300 personnes.

Le phénomène n'est pas récent ; le problème a deux causes : l'effet « *pull* », ou attirance vers le territoire de destination ; l'effet « *push* », ou repoussement du territoire de départ⁵⁸. De nombreux incidents ont été répertoriés ces 30 dernières années, causant jusqu'à la mort de plusieurs centaines de personnes, et attirant ainsi l'attention de la communauté internationale sur le problème. Le phénomène dramatique des *boat people*, révélé à la fin des années 70⁵⁹, en est la première illustration : nombreux furent les migrants qui, fuyant leur pays pour des raisons politiques ou économiques, mirent leur vie en péril en mer, jusqu'à la perdre, en empruntant des embarcations vétustes, de fortune, où ils s'entassaient parfois par centaines. La région de Cuba a aussi été durement touchée dans les années 80 et 90⁶⁰. Le 25 décembre 1996 près de 300 immigrés clandestins venant du Sri Lanka, de l'Inde et du Pakistan trouvèrent la mort dans le naufrage du *Yoham* au large de la Sicile. L'année 1997 fut également marquée par de très nombreux naufrages, au large de la Turquie, du Maroc, de l'Espagne, dans le détroit de Gibraltar. Les derniers mois de l'actualité nous ont également fait part de nombreux incidents similaires. Souvent en détresse, souvent lésés par leurs passeurs, ces immigrés ne sont souvent que des victimes. Il appartient à la communauté

⁵⁸ Philippe Coindreau, Patrick de Gramint, Bernard Metz, « L'immigration illégale, enjeux de sécurité intérieure et extérieure pour l'Europe », *CCM*, n°28, mars 2007.

⁵⁹ Il est admis que le terme « *boat people* » serait apparu en 1976, après l'unification du Sud-Vietnam.

⁶⁰ De nombreux cubains ont été rejetés par le régime castriste en 1980 ; en 1994 30000 *balseros* se sont exilés.

internationale de prendre des mesures efficaces face à une menace en constant développement.

5. Le transport d'armes de destruction massive (ADM)

Un des risques majeurs est aujourd'hui celui lié au transport d'ADM. Malgré les interdictions portées par les traités de non prolifération, certains pays ont pu se doter de l'arme nucléaire. D'autres Etats ont tenté de faire de même ; *Al Qaeda* a aussi évoqué sa volonté de se procurer l'arme nucléaire. Le danger représenté par les ADM est donc réel et il est nécessaire de ne pas le négliger.

En 1992 le président du Conseil de sécurité a affirmé dans une de ses déclarations que la prolifération des armes de destruction massive constitue une « menace pour la paix et la sécurité internationale » et a appelé les Etats à prévenir de tels actes. La prise de conscience du risque est belle et bien réelle au niveau international. Ainsi le prouve la Déclaration de l'Union Européenne de Thessalonique de juin 2003 ainsi que le Partenariat mondial contre la prolifération des ADM du G8. Une réglementation devenait nécessaire dans la mesure où de nombreux incidents sont à relever : celui du *Ku Wol San* le 30 juin 1999, le *So San* le 9 décembre 2002, le *Ville de Virgo* en avril 2003, le *Baltic Sky* le 24 juin 2003, le *Daewoo* le 1^{er} juillet 2003, le *Be Gaehung* en août 2003⁶¹.

L'interception du *BBC China*, navire allemand à destination de la Lybie, en octobre 2003, transportant du matériel nucléaire nécessaire à la construction de centrifugeuse afin d'enrichir de l'uranium a révélé l'existence, l'ampleur et la portée du plus grand réseau clandestin de prolifération nucléaire, mis en place par Abdou Qader Khan (scientifique pakistanais). Le démantèlement en 2007 d'un marché noir de vente d'uranium hautement enrichi, entre l'Iran et une société britannique, le Soudan servant de relais, marque aussi la nécessité d'intervenir et de ne pas laisser faire se développer un tel trafic. Nous n'examinerons toutefois pas ce trafic dans le cadre de ce mémoire car il s'agit d'une question qui mériterait à elle seule une étude particulière. Toutefois nous trouverons en annexe le descriptif du dispositif *PSI*⁶².

Il ne faut pas croire qu'il s'agit de « nouvelles » menaces ; mais d'anciennes qui n'ont fait qu'évoluer avec la mondialisation et le développement des technologies, qui se sont

⁶¹ Données extraites et détaillées : Mark J. Valencia, *The proliferation security initiative : making waves in Asia*, *Adelphi Paper*, n°376, pp. 33-38.

⁶² Annexe III.

adaptées à l'évolution mondiale, qui parfois les a fait resurgir. La piraterie, la traite et le trafic ne pas propres à l'époque contemporaine.

Les intérêts de la sûreté maritime

Pourquoi s'intéresser à la sûreté en haute mer ? Parce que cette question revêt aujourd'hui une importance fondamentale, et n'a été jusqu'à récemment que trop peu exploitée. En raison également du principe de liberté des mers, certes fondamental, mais qui facilite le déplacement des activités criminelles. L'augmentation de celles-ci est d'ailleurs liée en partie à la réduction du format des marines de guerre, entraînant la disparition des grandes marines ; mais aussi à la facilitation de l'accès aux armes, qui n'est plus réservé aux seuls Etats.

Ainsi, comme le disait déjà Marcel SIBERT en 1927 « *la liberté de la haute mer exige un régime de police qui l'assure donc une réglementation et un certain mécanisme répressif ayant en vue l'intérêt général*⁶³ . » Ne pouvait-on mieux résumer ?

La menace s'est réellement concrétisée notamment par la prise de conscience du risque terroriste. Tout d'abord avec l'attaque de l'*Achille Lauro* le 7 octobre 1985, d'où naquit l'idée de la nécessité de mettre en place une politique efficace de prévention et de répression des atteintes à la sûreté en haute mer. Il convient de remarquer que le droit, qu'il soit national ou international, ne se préoccupait jusqu'alors que très peu des questions de sûreté maritime, alors même que le droit aérien était lui beaucoup plus développé.

Ce furent les attentats du 11 septembre qui tirèrent la sonnette d'alarme, puisque amenant à craindre et à s'interroger sur l'éventualité d'attaques terroristes en mer. Les politiques se développèrent en matière de sûreté maritime, dont l'initiative fut surtout américaine. L'attentat du *Limburg* du 6 octobre 2002 ne fit que confirmer les suppositions selon lesquelles la mer était un lieu vulnérable, exposé aux attaques les plus redoutables, et insuffisamment protégé. Les actes de piraterie perpétrés dans le détroit de Malacca puis dans le Golfe d'Aden ont réveillé la conscience politique et internationale de l'importance de la mer et d'en assurer la sûreté.

Des atteintes aux conséquences dramatiques

A grande échelle les atteintes à la sûreté en haute mer peuvent en effet avoir des conséquences dramatiques sur les échanges internationaux.

⁶³ Marcel SIBERT, « La police en haute mer », *R.G.D.I.P.*, Paris, Pedone, 1927.

Les Etats sont les premiers à souffrir de ces atteintes, facteurs de déstabilisation des pays, parfois déjà fragilisés. Par exemple l'activité pirate génère un « chiffre d'affaires » supérieur à celui du PIB de la Somalie. Les Etats voisins peuvent subir la désaffection de la région de plein fouet, alors que le commerce maritime est pour certains leur source primordiale de revenus avec le tourisme (Egypte⁶⁴), et ce dans un contexte aggravant de crise économique. Le tourisme risque donc aussi de souffrir de cette situation, et impacter sur les Etats qui en vivent. L'activité de plaisance ne peut qu'en pâtir également.

Le risque économique revêt plusieurs visages. Un risque lié à la prévention ; un autre lié à la réalisation d'une attaque. Dans les deux cas, un risque déstabilisateur pour les pays.

Il existe ensuite un risque économique pour le navire, se divisant lui aussi. Tout d'abord eu égard à la prévention, en coût assurantiel. En effet la détermination de zones à risques entraîne une augmentation des primes d'assurances⁶⁵ pour les navires les traversant, ce qui est le cas actuellement dans le Golfe d'Aden. En coûts indirects ensuite. Ainsi en ce qui concerne les équipages embarqués dans ces zones ils voient leurs salaires doublés⁶⁶. La sécurisation du navire entraîne elle aussi des coûts non négligeables ; tout comme l'éventuel recours à des sociétés de sécurité privée.

Il ne faut pas non plus oublier le coût généré par les attaques elles-mêmes. Ainsi une attaque terroriste sur un navire entraîne des frais de réparations faramineux. En cas d'attaque pirate, et si le navire n'est pas endommagé, les surcoûts seront imputés à la rançon versée pour la libération, mais aussi au fait que le navire soit immobilisé ainsi que l'équipage.

La menace est aussi, et il ne faut surtout pas l'oublier, environnementale. Dans un contexte de développement durable et de recherche croissante de limitation des atteintes à l'environnement, la question de l'environnement maritime est d'un grand intérêt, comme en témoigne la pluralité de textes législatifs nationaux et internationaux concernant la pollution des mers. Celle-ci, causée par l'exploitation abusive des ressources naturelles (pêche, activités polluantes), peut l'être aussi par les atteintes à la sûreté en mer.

Une attaque terroriste contre un pétrolier, un méthanier, contre un port, causerait des dégâts écologiques considérables. Le transport d'ADM effectué dans des conditions

⁶⁴ Mouna NAIM, « L'Egypte s'inquiète des conséquences de la piraterie pour le Canal de Suez », *Le Monde*, 3 décembre 2008, p. 8.

⁶⁵ Pour plus de précisions, voir TILCHE Marie, « Banditisme. Risques et assurances », *Bulletin des Transports et de la Logistique* 2008, n°3219.

⁶⁶ Proposition de l'*International Bargaining Forum* (IBF) de doubler les salaires lors de la navigation dans le Golfe d'Aden ; pratique de la CGA-CGM.

périlleuses risque également de provoquer une explosion ; l'utilisation d'embarcations ne respectant pas les normes internationales peut polluer énormément juste de par son utilisation, mais aussi du fait de son naufrage.

L'importance de la mer pour l'homme

Face à ces risques se trouve un milieu d'une importance capitale pour le monde entier.

La mer, trait d'union entre les peuples, est un vecteur d'échanges et de communication devenu aujourd'hui incontournable. La place de la mer autant que des transports maritimes va aller croissant dans les prochaines années. Le développement des activités maritimes est exponentiel. Beaucoup d'Etats sont tributaires de l'activité maritime. Les deux tiers de la population mondiale vivent en effet à moins de 80 kilomètres des côtes.

La mer est également une source d'énergie non négligeable, tant en ce qui concerne le transport de ces ressources d'un pays à l'autre, que par l'activité extractive qui s'y déroule, et l'importance de l'industrie parapétrolière offshore.

En dehors de son aspect purement économique et commercial, la mer est amenée à jouer un rôle dans la protection de l'environnement ayant vocation à se pérenniser. En effet en raison des défis environnementaux nous recherchons toujours les moyens de lutter contre la pollution. Au niveau des transports, le maritime est ainsi appelé à se développer, étant celui qui, de tous, pollue le moins⁶⁷, et consommant le moins d'énergie⁶⁸.

L'intérêt en termes de développement durable de la mer ne se situe pas qu'au niveau du transport, mais de la mer elle-même, regorgeant de ressources. Ainsi se développe l'éolien marin, l'implantation d'hydroliennes, la culture de certaines algues, mais aussi la recherche, l'extraction de matière premières... Il est donc essentiel que la mer soit un lieu sûr pour permettre une exploitation pérenne de ses ressources, vitale pour l'avenir de la planète.

La spécificité de la haute mer face à la sûreté maritime

Les moyens de lutte contre les atteintes à la sûreté en haute mer sont, de par la nature juridique de celle-ci, essentiellement de droit international. Il est le point de départ de l'action des Etats. Il a en effet pour rôle et pour effet de déterminer les droits et responsabilités des

⁶⁷ Source : Cluster maritime français.

⁶⁸ Dix fois moins que le transport routier et deux fois moins que l'aérien, source : *ibid.*

Etats ; il a donc toute son importance en ce qui concerne une zone non soumise à leur souveraineté. Il est ainsi le cadre de l'action nationale et internationale. Le droit est ici le seul moyen à mettre en œuvre ; bien que ses effets ne se fassent sentir qu'à long terme il est bien plus vecteur de stabilité que la violence. Le recours à celle-ci ne peut d'ailleurs qu'être encadré par le droit.

Les objectifs, autant que les moyens, de la prévention et de la lutte contre les atteintes à la sûreté en général sont souvent communs à chaque type de menace. C'est au niveau de la répression que les choses se distinguent, notamment lorsqu'il s'agit de la haute mer.

Le cadre juridique actuel du droit applicable en haute mer est constitué principalement par la Convention UNCLOS de 1982. De nombreux autres textes peuvent pourtant y trouver leur application, mais aucun ne traite véritablement et uniquement de la sûreté en haute mer. Les résolutions du conseil de sécurité peuvent également apporter leur contribution à la gestion de la sûreté en haute mer, mais de manière toujours exceptionnelle et marginale, constituant un cadre juridique d'exception.

Toutefois assurer la sûreté en haute mer se heurte à un paradoxe, à deux impératifs très distincts et bien difficiles à concilier. En effet la politique de sûreté implique nécessairement plus de surveillance, de contrôle, de rigueur, elle demande du temps et de l'argent. Alors que la politique de transport réclame tout l'inverse : accessibilité, fluidité, gestion des coûts. Il est donc difficile d'appliquer une doctrine de sûreté aux transports sans mettre en conflit ces deux notions, sans que l'une finisse par nuire à l'une ou l'autre. Le choix à faire est ici de nature politique : favoriser la sûreté ou favoriser le transport, les deux pouvant être antagonistes.

Il y a une autre notion à laquelle la sûreté se trouve de la même façon confrontée, celle de la sécurité. Les mesures de l'une et de l'autre sont amenées à se contredire, à se heurter ; aucune ne semble préférable à l'autre ; les mesures de sûreté doivent s'insérer dans le respect des normes de sécurité existantes, ce qui peut parfois les annihiler.

La coopération internationale est donc ici la première chose à rechercher. De par la nature profondément internationale du milieu concerné : *« il n'y a pas d'activité plus*

*internationalisée que la mer*⁶⁹»; secteur « *le plus international de tous à l'échelle mondiale* »⁷⁰ et des activités qu'elle génère ; de par les paradoxes auxquels est confrontée la sûreté en haute mer ; mais aussi de part le particularisme de la zone, qui n'appartient ni à tous ni à personne, dans laquelle tous les droits sont applicables, mais aucun à la fois. La coopération doit ainsi être favorisée, certes entre les grandes puissances maritimes, mais aussi avec les Etats des régions sensibles. Le monde a besoin de leur participation pour progresser, mais aussi pour lui permettre d'avoir des bases juridiques solides, d'assurer une réaction optimale ; ces Etats ont de même besoin de la coopération internationale pour s'en sortir, pour disposer des moyens d'une lutte efficace.

La sûreté en mer générant des coûts significatifs et justifiés cela impose donc des mesures de sûreté efficaces. L'aspect économique doit nécessairement être pris en compte dans les politiques de sûreté afin de ne pas nuire encore plus aux flux maritimes. Dans le cadre de cette étude nous nous limiterons au seul temps de paix ; le temps de guerre méritant à lui seul une étude à part entière, et ne pouvant être traité dans ce mémoire.

La sûreté maritime ne peut être assurée par un seul Etat, ni d'une seule façon. La prévention est la première chose à faire, l'intervention ne se présentant qu'en cas de commission de l'infraction. La répression ne vient qu'en dernier recours, afin de les sanctionner. C'est ainsi que nous étudierons tout d'abord la prévention des atteintes à la sûreté en haute mer (**Titre I**), ensuite l'intervention contre les atteintes à la sûreté en haute mer (**Titre II**), et enfin la répression des atteintes à la sûreté en haute mer (**Titre III**)

⁶⁹ Jean-François TALLEC, Secrétaire général de la mer, « La piraterie maritime au XIXe siècle », *Colloque HEC Marine*, 19 mars 2009.

⁷⁰ Efthimios E. Mitropoulos, Secrétaire général de l'OMI, Journée mondiale de la mer, « OMI : 60 ans au service des transports maritimes », http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D23033/MessageF.pdf .

TITRE I
LA PRÉVENTION DES ATTEINTES A LA SÛRETÉ EN
HAUTE MER

« Prudence est mère de sûreté »

Les moyens de prévention des atteintes à la sûreté en haute mer sont quasiment communs à toutes les menaces. Ils sont bien souvent aussi communs aux atteintes à la sûreté en mer en général, c'est-à-dire concernant toutes les zones maritimes.

La prévention ne peut être qu'internationale ; de ce fait elle est essentiellement fondée sur la coopération. A ce titre la communauté internationale, bien que relativement tard, a essayé de prendre en compte les impératifs de la sûreté maritime, notamment après les attentats du 11 septembre 2001.

Les Etats sont appelés à coopérer entre eux dans la prévention ; mais ils ne sont pas seuls. Le rôle joué par diverses organisations internationales est également non négligeable, puisque l'on recense l'intervention de l'ONU tout d'abord, mais aussi et surtout de l'Organisation maritime internationale (OMI), de l'Organisation mondiale des douanes (OMD), de l'Organisation internationale du travail (OIT), de l'Union Européenne (UE), de l'Office national contre la drogue et le crime, ainsi que d'autres organisations régionales. Nombreux ont été les appels de la communauté internationale à agir en ce domaine, grâce aux recommandations de l'OMI notamment.

La piraterie est certainement un des domaines dans lesquels la coopération a été la plus accrue, avec la conclusion de nombreux accords, notamment de coopération régionale en Asie¹, la création d'un centre d'échange d'information, les recommandations de l'OMI² visant à prévenir et supprimer les actes de piraterie, la tenue de conférences internationales³.

La prévention se situe à deux niveaux : tout d'abord à terre (**Chapitre 1**), passage obligé du trafic maritime ; mais aussi en mer (**Chapitre 2**), directement sur la zone mais aussi à bord des navires.

¹ Accord de coopération régionale sur la lutte contre la piraterie et le vol à main armée contre des navires en Asie, signé à Tokyo le 11 novembre 2004.

² Ex. : Circulaires 622 et 622 Rev de l'OMI.

³ Ex. : Conférence internationale de Tokyo de 1999 ; Conférence internationale de Nairobi des 10 et 11 décembre 2008 consacrée à la lutte contre la piraterie en Somalie....

CHAPITRE 1.LA PREVENTION TERRESTRE DES ATTEINTES A LA SURETE EN

HAUTE MER

La prévention se fait d'abord et surtout à terre : « *l'homme n'est pas un animal marin*¹. » L'activité en mer, si elle est ancienne, n'est pas naturelle. Toute activité en mer n'a d'importance pour l'homme qu'à terre ; elle n'est qu'un vecteur.

La sûreté en haute mer, et en mer en général, passe donc le déploiement de moyens terrestres. Ces moyens sont communs à toutes les zones marines, et non spécifiques à la haute mer. Eviter les atteintes en mer passe tout d'abord par la sûreté dans la zone portuaire (**section 1**) ; mais aussi par les politiques étatiques (**section 2**).

SECTION 1. IMPORTANCE PRIMORDIALE DE LA SURETE DANS LA ZONE PORTUAIRE

La sûreté des ports apparaît comme l'une des données prioritaires à prendre en compte pour assurer de façon générale la sûreté en mer, et donc en haute mer.

En effet le port est le point de départ et le passage obligé de tout navire, le lieu où celui-ci est chargé, le lieu d'embarquement des marins, leur lieu de débarquement, en clair le lieu de tout mouvement à bord du navire. Assurer la sûreté portuaire, c'est favoriser la sûreté en mer. Le port est une cible vulnérable, très fréquentée, à toute heure et par des personnes de tous horizons. Il est donc nécessaire que celui-ci soit doté d'une législation permettant de renforcer les dispositifs de sûreté du port : les infrastructures, leur accès, la marchandise.

La matière est régie par le code ISPS, adopté par l'OMI le 12 décembre 2002² sous la forme d'un amendement à la convention *Safety of Life at Sea*³ (SOLAS) du 1^{er} novembre 1974, repris en droit européen par le règlement CE 725/2004 du 31 mars 2004⁴. Les ports concernés par toutes les mesures qui vont suivre sont ceux assurant le commerce international de passagers et /ou le transit de navires de commerce dont le volume est supérieur à 500 tonnes.

¹ Philippe BERENGUER, Entretien du 13 mars 2009.

² Entré en vigueur le 1 juillet 2004.

³ Amendement portant création d'un nouveau chapitre X 1-2 : mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime.

⁴ Règlement CE 725/2004 du 31 mars 2004 du Parlement et du Conseil relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, *JOUE* du 24/04/04.

§1. Sûreté des ports et des installations portuaires

Le code ISPS prévoyait la sûreté des installations portuaires ; or celles-ci ne concernant pas toute la zone portuaire des dispositions ont été adoptées afin de s'occuper également de la sûreté portuaire.

A. Sûreté des installations portuaires

La sûreté des installations portuaire s'est développée dès 2001, et constitue un « *aspect novateur de la sûreté maritime*⁵. » Le code ISPS comporte l'obligation de la mise en place d'un plan de sûreté portuaire, pour prévenir les atteintes aux personnes, aux navires et aux cargaisons. Leur but est de protéger les installations portuaires, c'est-à-dire l'interface entre les navires et les terminaux portuaires, les postes d'attentes et leurs abords ainsi que les zones de mouillage (chapitre XI-2 de la convention SOLAS ajouté par le code ISPS).

Ces plans doivent être définis et mis en œuvre par des agents de sûreté (PFSO) désignés à cet effet ; il y en a un pour chaque installation portuaire.. Il a pour mission d'exécuter le plan de sûreté de l'installation ; voire de le réviser ; il fait la liaison avec l'agent de sûreté du navire et celui de la compagnie (chapitre XI-2 de la convention SOLAS ajouté par le code ISPS). Ce plan est mis en place et adopté après l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire, effectuée soit par les services compétents de l'Etat soit par des organismes de sûreté habilités par lui, et par l'exploitant de l'installation portuaire⁶.

Le plan doit, conformément au code ISPS, prévoir des niveaux de sûreté⁷, définis par l'Etat (trois sont envisagés), en fonction de la gravité de la situation, et définissant les règles applicables à chaque fois. Le code ISPS prévoit lui 3 niveaux de sûreté : le niveau 1 correspond à l'absence de menace ; le niveau 2 à des menaces particulières imprécises ou plausibles ; niveau 3 à des menaces clairement identifiées probables ou imminentes.

⁵ http://www.sgmer.gouv.fr/article.php3?id_article=14

⁶ Sous l'autorité du préfet du département en ce qui concerne la France.

⁷ Point 4. 1, Partie A du code ISPS.

B. Sûreté portuaire

La sûreté portuaire, tendant à « *assurer la protection des personnes et des biens contre des actes criminels*⁸ », passe certes par la sûreté de son accès, de ses installations, mais aussi par celles des passagers et des marchandises. L'UE a ainsi étendu la sûreté des installations portuaires aux ports⁹, définis comme « *toute étendue déterminée de terre et d'eau, dont le périmètre est défini par les Etats membres dans lequel le port est situé, comprenant des infrastructures et équipements destinés à faciliter les opérations de transport maritime commercial*¹⁰ », et est pleinement applicable depuis 2007 dans les ports soumis à la sûreté des installations portuaires. Le plan fixe les dispositions à prendre pour assurer la sûreté du port.

En droit français l'Etat est seul responsable de la sûreté portuaire, tant en ce qui concerne la définition de son contenu que du contrôle de son application¹¹. Une distinction est faite en France entre les grands ports maritimes et les ports maritimes autonomes, qui ne retiendront pas ici notre attention. Pour les ports maritimes relevant de l'Etat une zone portuaire de sûreté¹² est définie par le Préfet maritime, et se compose du port maritime lui-même et des zones terrestres contigües intéressant la sûreté portuaire, ce qui semble plus pertinent dans le cadre d'une politique de sûreté complète et efficace. La sûreté portuaire concerne toute la zone ainsi définie et est régie par le droit français.

La sûreté portuaire repose sur un plan de sûreté portuaire, établi par l'autorité portuaire après la tenue de l'évaluation de sûreté portuaire, menée soit par les services étatiques soit par un organisme habilité à cet effet. Il doit être compatible avec le plan de sûreté des installations portuaires.

§2. Sûreté de la marchandise

Il est essentiel d'assurer la sûreté des marchandises. Celles-ci pouvant servir à perpétrer des actes terroristes (en mer ou sur le territoire de destination du navire), notamment par l'embarquement d'armes ou de matériels spécifiques (substances liquides, gaz...), ou encore à transporter soit de la drogue, soit des passagers clandestins ou encore des armes, il s'avère

⁸ Jean-Pierre BEURIER (dir.), *Droits maritimes*, Dalloz Action, 2009-2010, p. 883, n° 643.31.

⁹ Directive n°2005/65 CE du Parlement européen et du Conseil, *JOUE* L.310, 25.11.05.

¹⁰ Art. 3§1 de la directive précitée.

¹¹ Art. L. 302-1 du Code des ports maritimes.

¹² Art. L. 321-4 du Code des ports maritimes.

nécessaire de pouvoir effectuer un contrôle optimal de ce qui est chargé à bord des navires. D'autant plus que 90% du commerce maritime mondial s'effectue par conteneurs¹³.

L'inspection de chaque navire, qui dans le fond n'est pas une si mauvaise idée, l'est pourtant dans les faits puisque cela est d'une part matériellement impossible, d'autre part extrêmement lent et de ce fait préjudiciable à l'activité maritime, au commerce notamment (ralentissement des transactions et augmentations des coûts).

Le moyen de contrôle le plus simple est le passage de la marchandise au rayon X (technique non intrusive), renforcé par la mise en place de dispositifs particuliers, comme par exemple des techniques de détection de CO2 pour repérer des clandestins. Toutefois l'inspection intrusive est envisageable, c'est-à-dire l'ouverture et le dépotage¹⁴ du conteneur. Certains ports disposent de systèmes informatiques permettant de localiser un conteneur en temps réel, de connaître sa situation douanière et d'en connaître le responsable ; voire de laboratoires mobiles afin de détecter des explosifs et matériaux nucléaires en cas de fuite sur un conteneur ; les verrous électroniques intelligents (position, mouvement, effraction) sont aussi des techniques intéressantes, mais très coûteuses. La signalisation peut être renforcée, dans le terminal et le navire (indication du contenu, du poids, du lieu) par des scellés électroniques.

Les douanes, ayant ici un rôle essentiel, doivent concilier « *le contrôle des mouvements de marchandises et des procédures qui y sont attachées* » ... « *dans un contexte de libéralisation des échanges*¹⁵ . » Les douanes nationales n'agissent pas seules, mais en coopération, soit entre elles, soit avec d'autres administrations.

Ainsi des dispositifs de sûreté des marchandises ont été mis en place par les Etats-Unis et, par effet de contagion, par d'autres Etats.

A. La Container Security Initiative

Suite aux attentats du 11 septembre et dans leur volonté de sécuriser leur territoire face au risque terroriste, les Etats-Unis se sont engagés dans un renforcement de l'approche de leur territoire en développant toute une politique maritime, avec un programme, l'Initiative américaine de sûreté des conteneurs CSI (*Container Security Initiative*). Ainsi dans la volonté

¹³ François MONGIN, « La douane et la sécurisation du trafic maritime par conteneurs », in *Défense et Sécurité nationale*, août-septembre 2003.

¹⁴ Déchargement des marchandises d'un conteneur ou d'une caisse mobile.

¹⁵ François MONGIN, *op.cit.*

de contrôler tout ce qui entre sur leur territoire ont-ils décidé d'opérer un contrôle sur les navires à destination de leurs ports en amont, c'est-à-dire non pas à son arrivée, mais au départ, dans une politique de « *sécurisation des contenants*¹⁶ . » Ce qui permet d'une part d'éviter l'embarquement illégal d'hommes ou de marchandises, d'autre part de simplifier les arrivées aux ports de destination puisque les contrôles aux terminaux sont allégés de cette charge de travail. La CSI a ainsi été lancée en janvier 2002 par l'*US Customs Service*¹⁷.

S'agissant d'une politique fondée sur la participation volontaire des autres Etats, les Etats-Unis l'ont fait reposer sur deux aspects : un aspect incitatif, de façon à ce que les Etats aient intérêt à participer et un aspect répressif, pour y sanctionner les manquements.

Si il y a un volet incitatif, c'est parce que cette politique impose aux Etats «parties » des obligations en matière d'équipement et d'information que ceux-ci pourraient refuser. Ainsi, pour que les Etats adhèrent, leur sont reconnues des mesures de facilitation à l'entrée sur le territoire américain. Ce qui revient finalement à en faire une participation plus contrainte que volontaire, les Etats ne souhaitant pas être défavorisés et voulant maintenir leur compétitivité portuaire. En effet un refus se serait inévitablement conclu par des détournements de trafic vers des ports participants. Les premiers à avoir signé la déclaration de principe furent Singapour (19 septembre 2002), la Belgique et les Pays-Bas. En France ce fut tout d'abord le port du Havre, puis celui de Marseille.

Mais la Commission européenne s'est rapidement opposée à l'adhésion individuelle de certains Etats membres et de leurs ports au programme. Ces Etats¹⁸ se sont ainsi retrouvés au centre d'une procédure d'infraction devant la CJCE, la commission considérant que si elle est favorable aux initiatives comme la CSI, cela ne doit pas se faire par une approche bilatérale des Etats membres alors qu'il s'agit d'un domaine relevant des compétences communautaires. Cela risquait selon elle de créer un détournement de trafic au profit des seuls ports partenaires de la CSI, et donc de porter atteinte au principe communautaire de libre concurrence.

¹⁶ JM. AUBAS, « Sûreté dans les Transports, Identification et Surveillance. Contexte, objectifs et enjeux », 14 décembre 2006, PowerPoint, disponible sur : http://www2.inrets.fr/services/manif/ForumNTIC/forum14-12-06/pdf/AUBAS-Jean-Michel_DIAS.pdf

¹⁷ Le service des douanes américain.

¹⁸Ces Etats sont : Allemagne, Belgique, Espagne, France, Italie, Pays-Bas, Royaume-Uni et Suède.

Afin de remédier à ce problème la Commission a alors conclu un accord UE/EU le 18 novembre 2003, afin d'harmoniser les procédures dans les ports européens pour qu'il y ait entre eux une égalité de traitement, mais aussi de créer un groupe de travail pour l'élaboration de normes minimales. Il est prévu que les normes appliquées en Europe seront les mêmes qu'aux Etats-Unis.

Le programme CSI, qui ne concerne que les ports, repose sur deux dispositifs qui concernent toute la chaîne de transport, avant de déceler au mieux le danger : le partenariat *Customs Trade Partnership Against Terrorism*, dit « C-TPAT » (action avec des entreprises exportatrices pour ne pas que celles-ci soient utilisées à des fins terroristes) et la règle des « 24 heures ¹⁹ » (qui impose de transmettre à la douane américaine les manifestes de cargaison au minimum 24 heures avant le chargement du navire dans le port de départ)²⁰.

Une coopération est donc mise en place entre les douanes américaines et celles de l'Etat du port CSI, celles-ci étant désormais en contact permanent. Aux fins de l'application de cette politique des douaniers américains sont donc présents dans les ports CSI.

Cette politique repose sur des critères mis en place pour pouvoir décider quels conteneurs seraient inspectés. Certains sont ainsi sélectionnés avant leur embarquement, et ce par des moyens technologiques spéciaux. D'autres sont sécurisés de façon à ne pas pouvoir être ouverts (grâce à des scellés) ce qui permet une meilleure traçabilité de la cargaison.

On ne peut regretter qu'une chose, que cette politique ne fonctionne que dans un sens ! Il n'y a en effet que quelques douaniers européens présents aux Etats-Unis. Heureusement les douaniers américains n'ont que très peu de pouvoirs (pas de port d'arme, pas d'accès aux bases de données)²¹, la douane française restant libre de ses décisions et de sa politique.

B. La loi « 100% scanning »

La loi « 100% scanning », dite *House revolution 1* ou *100 percent scanning of U.-S bound container cargo*, votée par le Congrès américain le 3 août 2007²², devrait entrer en application le 1^{er} juillet 2012, bien que Janet Napolitano, secrétaire à la Sécurité nationale des Etats-Unis, ait avancé qu'en raison du coût son entrée sa mise en œuvre devrait être retardée.

¹⁹ Ou *Automatic Manifest System*, publié au *Federal Register* le 31 octobre 2002, entré en vigueur en 2003.

²⁰ Pour plus de détails sur ces deux dispositifs, voir Annexe IV.

²¹ En tout cas en ce qui concerne la France.

²² *Loi Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007*, signée par Georges W. BUSH.

La loi prévoit que 100% des conteneurs à destination des Etats-Unis devront avoir été scannés au port de chargement (contrôle de radiations et production d'image non intrusive).

Des exercices, ou essais, ont été exécutés afin d'évaluer ce système. Or, selon un rapport de l'agence *U.S. Customs and Border Protection* de décembre 2008 les essais de 100% *scanning* furent très difficiles à mettre en place au plan pratique. De plus le coût de la mesure est estimé à près de 8 millions de dollars par port !

Il est évident que ces mesures seront très difficiles à mettre en place, et qu'elles alourdiront sensiblement les investissements portuaires. La mesure, américaine et unilatérale, impose donc aux ports étrangers de s'y conformer, à leurs frais, ce qui finalement n'engage pas plus les ports américains. D'autant plus que la mise en application de cette politique générera des retards dans les ports de chargement et sera préjudiciable à tous les intervenants du monde maritime, ainsi qu'aux commerce et échanges qui en dépendent.

C. Réaction des autres Etats

Face à la montée de l'unilatéralisme américain l'ensemble de la communauté internationale commence à adopter des mesures similaires à celles prises par les Etats-Unis.

L'Union Européenne a pris des dispositions en la matière, notamment avec l'amendement « sécurité » du code des douanes communautaire²³ du 13 avril 2005²⁴ visant à généraliser le contrôle des conteneurs.

L'amendement prévoit l'obligation à partir du 1^{er} juillet 2009 de transmettre de manière anticipée une déclaration sommaire à l'importation et à l'exportation et qui devra contenir les données nécessaires au diagnostic sécuritaire.

Dans un souci de ne pas porter un préjudice trop grand aux acteurs du commerce maritime international l'amendement introduit un concept -et statut- nouveau, celui d'opérateur économique agréé (OEA) qui, valable dans toute l'Union, est un genre de « labellisation de qualité²⁵ », c'est-à-dire qui est octroyé aux entreprises les plus fiables. Ce statut, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2008 et qui ouvre droit à la délivrance de certificats (certificat AEO « simplifications douanières ; « sécurité sûreté » ; « simplification douanière et

²³ Règlement n°648/2005 du Parlement européen et du Conseil, 13 avril 2005, JOUE L 117, 4 mai 2005.

²⁴ Transposée en droit français le 24 décembre 2007 : DA n°07-066 BOD 6741 du 24 décembre 2007.

²⁵ Site de la douane : <http://douane.gouv.fr> .

sécurité/sûreté ») n'est accordé par les Etats membres qu'à condition de remplir certains critères : absence de condamnation pénale, respect des législations fiscales et douanières, solvabilité financière correcte, système de gestion des écritures commerciales efficace et des écritures de transport permettant des contrôles douaniers appropriés.

En ce qui concerne l'OEA « sûreté-sécurité » il ne peut être délivré que si sont remplies également des conditions de respect des normes de protection contre les intrusions sur les bâtiments et les zones logistiques, d'engagement du candidat à avoir des partenaires fiables, le contrôle des antécédents des employés occupant les postes sécuritaires sensibles ainsi que l'existence d'un programme de sensibilisation à la sécurité.

Comme pour les ports participant à la politique américaine de sûreté, le fait d'avoir ce statut octroie des avantages, dépendants de lui : l'OEA « simplifications douanières » bénéficie de facilités et de simplifications douanières et de contrôle réduits ; l'OEA « sécurité-sûreté », aura des facilités concernant la déclaration sommaire qui pourra être plus basique, elle pourra bénéficier d'information de la part des douanes d'un contrôle physique avant l'arrivée des marchandises. Les Etats Unis ne reconnaissent toutefois pas ce dernier statut, ce qui remet grandement en cause sa portée.

La Chine a également adopté tout récemment une législation imposant la transmission aux douanes de tous les documents relatifs au manifeste de fret au moins 24 heures avant le chargement du navire.

D. Des politiques à relativiser

Ces politiques de contrôle, si efficaces soient-elles, sont à relativiser, en raison de la réalité matérielle de la sûreté des marchandises, et l'impossibilité de vérifier tous les conteneurs un par un.

Sans compter que la volonté de tout contrôler à un surcoût. Pour les ports, notamment, en causant un préjudice aux petits ports ou à ceux des pays en développement qui n'ont pas les moyens d'appliquer ces dispositifs et qui se verront donc traités de façon encore moins avantageuse pour eux puisque ne pouvant bénéficier des facilités que leur apporteraient ces programmes et seront donc pénalisés dans leurs échanges avec les Etats-Unis, et ralentit leur

croissance ; il y a ici un dangereux cercle vicieux. Le surcoût supporté par les ports n'est pas négligeable. Il a ainsi été évalué que cela entraînerait un coût de 500\$ par conteneur²⁶.

Ce surcoût est nécessairement répercuté sur le consommateur, et va donc entraîner une hausse des prix²⁷. Le ralentissement du trafic est également non négligeable.

De plus il est permis de douter, et cela est valable pour la CSI aussi, de l'efficacité du scanning automatique. Si les colis suspects sont bien vérifiés, il en est qui ne le seront jamais. En effet ces deux politiques (CSI et 100% scanning) ne s'attardent que sur la sûreté des conteneurs, alors que le transport maritime ne connaît pas que cette modalité ! Ainsi, que penser du fret, des vraquiers et autres, dont la cargaison peut dissimuler bien des contenus suspects mais qui ne seront pas inspectés ? En effet les « *bulk cargo* » sont exemptés de ce contrôle et les « *breakbulk* » peuvent l'être aussi. L'efficacité de ces mesures est aussi à relativiser du fait d'une part que seuls certains navires sont concernés (alors que les petits sont les plus employés et les plus aptes à commettre des infractions) et d'autre part que sur la totalité des conteneurs manutentionnés par an, seulement 0.5% font l'objet d'un contrôle²⁸, et 3% de ceux à destination des Etats-Unis, ce qui ne permet pas d'échapper à toute menace.

Ces mesures peuvent s'avérer insuffisantes, voire inefficaces, lorsque les trafiquants pratiquent la technique du « *bord à bord* », qui leur permet de faire partir un navire à vide, le *mother boat*, d'un port (ce qui lui permet de passer les contrôles sans encombres) afin de le faire charger directement en mer quelques jours plus tard par un chalutier de pêche. Mais pour d'éviter également tout contrôle dans le port d'arrivée la technique va être réutilisée à l'envers, c'est-à-dire que le *mother boat* va être déchargé à un point de rendez-vous en mer avant l'arrivée au port de destination.

A travers ces politiques de vérification systématique des conteneurs sont mis en balance deux intérêts : la sûreté du commerce maritime et le préjudice subi par sa prévention.

²⁶ http://www.afcan.org/dossiers_techniques/scan_conteneurs.html

²⁷ Le coût de la CSI est estimé à 60 000 \$ la première année, puis 15 000\$ par navire, source : Collectif « Sûreté maritime : l'UE reprend les travaux de l'OMI », *Transports actualités*, 14.11.03, 1/21.

²⁸ Frédéric CARLUER, *Sécurisation et facilitation de la chaîne logistique globale, Les impacts macro et micro économique de la loi américaine 100%scanning*, éditions EMS, 2008, p. 231.

E. L'importance de la douane

Le rôle que joue la douane en matière de sûreté des marchandises est considérable, que ce soit la douane nationale ou européenne.

La douane joue ainsi un rôle majeur dans le bon fonctionnement des échanges commerciaux, en facilitant d'une part le commerce international, d'autre part en en faisant respecter les règles et en protégeant ainsi l'économie des pratiques déloyales et de la contrefaçon, notamment grâce à l'action de l'OMD.

Mais la douane joue aussi un rôle en matière de protection et de sécurité des citoyens, en luttant notamment contre les trafics (armes, stupéfiants, etc.), contrôlant la circulation de produits particuliers (notamment les matières nécessaires pour mettre au point des ADM) ; elles participent aussi à la lutte contre l'immigration illégale. Dès lors sa présence en matière portuaire se retrouve à tous les niveaux des infractions à la sûreté maritime.

Toutefois, et pour des raisons évidentes d'efficacité, la douane nationale ne peut agir seule, mais nécessairement avec d'autres. L'importance de la coopération internationale des douanes est flagrante ; elle se fait principalement par la conclusion de conventions bilatérales d'assistance administrative mutuelle internationale, afin d'assurer un partage de renseignements essentiel ainsi que de mutualiser leurs efforts et la surveillance des personnes, des biens ou de leurs moyens de transport.

§3. Sûreté humaine

En matière de sûreté humaine l'Organisation internationale du travail (OIT) joue un rôle conséquent. Son action s'est traduite en 2003 par l'élaboration d'un *Code of practice on security in ports*²⁹, qui ne dicte que des recommandations. Son action complète celle de l'OMI qui ne peut traiter de l'ensemble du port. La sûreté humaine passe à la fois par un contrôle des accès (A) et par celui du personnel (B).

A. Contrôle des accès

Le contrôle de la circulation dans la zone portuaire est indispensable afin d'en assurer la sûreté, ainsi que celle des navires et de ce qui y est embarqué.

²⁹ « Code des usages de sûreté dans les ports », traduction personnelle.

Les contrôles des accès présentent ainsi un intérêt tant en ce qui concerne la lutte contre l'immigration illégale que contre le terrorisme ou les trafics divers.

Ce contrôle est essentiel, le port étant par nature un endroit dans lequel la circulation des personnes, indispensable, est très ouverte ; c'est aussi un endroit de circulation très dense. Pour autant les gens de mer n'ont pas nécessairement besoin d'accéder à toutes les parties du port. Certaines installations doivent ainsi voir leur accès restreint aux personnes habilitées. Ainsi l'Etat détermine des périmètres non accessibles au public³⁰, avec la création de zones d'accès restreint dont, en ce qui concerne la France, un arrêté ministériel du 4 juin 2008 en fixe les modalités (conditions d'accès et de circulation), avec notamment la distinction de titres de circulation temporaires ou permanents³¹.

Mais il ne faut pas non plus que ces restrictions portent atteinte au commerce, au risque de créer un cercle vicieux. Il faut donc mettre en place des systèmes d'identification simples mais performants, avec notamment la mise au point de titres infalsifiables.

B. Contrôle de l'identité des personnes

L'identification des marins est régie en droit international par la Convention n°185 sur les pièces d'identité des gens de mer révisée, adoptée à Genève le 19 juin 2003³², et entrée en vigueur le 9 février 2005, qui prévoit un système d'identification plus pointu, dans le cadre de la lutte anti-terroriste. La convention a été autorisée à la ratification des Etats européens par le Conseil de l'Union européenne le 14 avril 2005³³. Ce système permet de s'assurer que les gens de mer ont bien les qualifications requises pour exercer leur activité professionnelle et donc d'éviter les infiltrations de personnel clandestin.

Le texte fixe les exigences auxquelles devra satisfaire la pièce d'identité qui devra être délivrée par les Etats à ses ressortissants marins³⁴, que ce soient des conditions de forme (pièce biométrique avec empreinte ; lisibilité de la carte par le lecteur SID³⁵), ou de fond. Cette pièce d'identité n'est pas un passeport, mais un document autonome, facilitant la

³⁰ Art. R. 324-2 du Code des ports maritimes.

³¹ Dont les conditions sont définies aux articles R321-33 à R321-410 du Code des ports maritimes.

³² Ratifiée par la France par la loi n°2004-146 du 16 février 2004, *JORF* 17-2-2004, p. 3167.

³³ Déc. 2005/367, Conseil, 14 avril 2005, *JOCE* L 136, 30 mai 2005, 1.

³⁴ Art. 2 de la convention 185.

³⁵ *Seafarer's Identity Documents*.

circulation des gens de mer et en assurant la sûreté. L'Etat devra de plus conserver dans une base de données électronique les enregistrements de ces documents et leur suivi.

Ce document est à distinguer du livret professionnel maritime, qui mentionne les diplômes et brevets du marin, ses visites médicales d'aptitude à la navigation, sa stabilisation dans son entreprise ainsi que ses engagements professionnels, mais qui pourtant était devenu sous l'empire de la convention OIT de 1958 un véritable passeport.

Mais plus en amont c'est le recrutement même du marin qui devrait être rigoureux, exigeant des personnes dignes. Ne peut être marin qui veut, car des conditions strictes doivent être remplies par le candidat à cette profession³⁶. De plus en France il est interdit d'embarquer des personnes ayant eu une condamnation criminelle ou certaines peines correctionnelles³⁷.

Mais le contrôle des passagers est aussi à prendre en compte ; il en est ainsi une obligation pour les Etats en vertu de diverses conventions internationales. Ainsi selon le Protocole additionnel à la convention des Nations Unies contre la criminalité organisée, contre la traite des personnes et contre le trafic illicite de migrants les Etats doivent rendre obligatoire la vérification par les transporteurs de la possession par chaque passager des « *documents de voyage requis pour l'entrée dans l'Etat d'accueil*³⁸ ». Les Etats sensibles sont exhortés à prendre les mesures nécessaires pour empêcher l'accès de leurs installations aux personnes susceptibles d'être des migrants illégaux potentiels³⁹. Les dispositions sont également reprises et appliquées dans l'UE⁴⁰.

Dans cette matière encore nous retrouvons l'unilatéralisme américain. En effet, les Etats-Unis ont mis en place des procédures particulières d'entrée des marins sur leur territoire, ceux-ci doivent ainsi posséder une carte d'autorisation biométrique.

SECTION 2. ROLE DE L'ETAT

L'Etat est l'acteur premier des relations internationales. En conséquence il a un rôle de premier plan à jouer en adoptant des législations en vue de la prévention des atteintes à la

³⁶ En France les conditions d'accès à la profession sont fixées par le décret n°67-69 du 7 août 1967 : conditions de nationalité, d'aptitude physique, de moralité et de formation professionnelle/

³⁷ Jean-Pierre BEURIER, *Droits maritimes*, Dalloz Action, 2009-2010, p. 580, n°412-24.

³⁸ Art. 11. 3) du Protocole.

³⁹ Disposition de la Convention du 9 avril 1965 visant à faciliter le trafic maritime international.

⁴⁰ Directive 2002/6/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 février 2002 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des Etats membres de la Communauté.

sûreté en haute mer (§1). Mais l'Etat est aussi un responsable de ce qui se passe, et à ce titre il doit assurer les conditions de sa stabilité pour éviter le développement de la criminalité (§2).

§1. Le rôle de l'Etat à travers sa législation

L'Etat, premier acteur international, se doit de respecter les règles auxquelles il s'est lié, et doit donc les appliquer ; mais il doit aussi, en tant qu'Etat, prendre des mesures nationales.

A. Le nécessaire respect du droit international

La compétence en haute mer étant liée à l'Etat du pavillon, il est nécessaire que l'Etat ait une politique ferme d'attribution de son pavillon ; une certaine crédibilité est souhaitée.

Un lien réel est nécessaire entre le navire et l'Etat du pavillon, la convention UNCLOS exigeant un « lien substantiel » ; malgré cela de nombreux pavillons dits de « complaisance » existent encore et toujours aujourd'hui.

Le Tribunal international du droit de la mer a eu l'occasion de rappeler que l'octroi de pavillon état opposable de plein droit aux Etats, dans son arrêt rendu dans l'affaire Saïga de 1999. Lorsqu'un Etat accorde son pavillon, il doit exercer son autorité sur le navire. La convention UNCLOS précisant qu' « *il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire*⁴¹ », certains l'ont interprété comme donnant la possibilité de lutter contre les pavillons de complaisance et interdisant toute immatriculation dans un Etat n'ayant aucun lien de rattachement, interprétations rejetées par le tribunal.

Or, ni la convention de Genève, ni UNCLOS, ne donnent la définition ou le contenu de ce « lien substantiel ». Si un éclairage sur la notion aurait pu être apporté par la convention du 7 février 1986 relative aux conditions d'immatriculation des navires il n'en fut rien, le texte n'étant pas entré en vigueur faute de ratifications suffisantes.

En théorie un lien substantiel est donc nécessaire ; mais l'obscurité entourant ce lien est certainement à l'origine du développement des pavillons de complaisance.

Il s'agit du « *nom donné au pavillon qui couvre le rattachement fictif d'un bâtiment à un Etat, utilisé pour caractériser les flottes attribuées fictivement à certains Etats en vue d'échapper aux charges sociales et aux sujétions fiscales supportées par les marines*

⁴¹ Art. 91 de la convention UNCLOS.

marchandes traditionnelles ». De nombreux Etats ont adopté cette pratique, en raison de l'apport de revenus non négligeables issus des droits d'enregistrement des navires ; les compagnies maritimes y recourent car les législations étatiques sont moins sévères. Le problème est qu'en principe cet Etat doit avoir autorité sur les navires battant son pavillon, ce qui ne peut ici être le cas car rien ne les relie. Ceci est d'autant plus controversé que cet Etat offre à ce navire sa protection diplomatique. Ainsi le lien peut-il donc se limiter à des procédures administratives d'immatriculation et au paiement d'une taxe.

De ceci résulte que l'Etat ne peut exercer effectivement son autorité sur ce navire et donc contrôler le respect des normes internationales ; de plus certains de ces Etats ayant des législations beaucoup moins contraignantes cela peut nuire à la sécurité et la sûreté maritimes. Il est donc important que les Etats respectent ce principe et n'accordent pas de pavillons de complaisance. Pourquoi ne pas envisager d'engager la responsabilité de l'Etat contrevenant sur la base de l'article 91 de la convention UNCLOS exigeant un lien substantiel ?

Les Etats doivent se conformer aux dispositions et recommandations internationales et adopter les instruments leur ayant été requis pour leur bonne application, et donc se doter de législations qui, si elles ne peuvent être plus « douces » que les textes internationaux, peuvent être plus dures. Ils doivent également prendre des mesures pour satisfaire aux textes leur demandant de « coopérer », « conclure des accords ». Ainsi par exemple afin de lutter contre l'immigration illégale l'Etat du port pourrait prendre des dispositions afin d'empêcher l'appareillage des navires suspects. L'Etat doit aussi assurer la crédibilité de l'attribution des certificats internationaux de sûreté à ses navires, obligation qui lui incombe en tant qu'Etat du pavillon.

B. La nécessaire mise en place de dispositifs nationaux

De nombreux pays ont adopté des plans nationaux de sécurité et de sûreté en mer. En France, suite aux attentats du 11 septembre, a par exemple été activé le plan Vigipirate. Il a également été décidé d'organiser une réflexion afin d'envisager une refonte des textes pour pallier leur caducité et leur insuffisance en matière de terrorisme. C'est ainsi qu'un plan gouvernemental de vigilance, de prévention et de protection face aux menaces terroristes a été adopté en mars 2003, qui prévoit l'évaluation de la menace en fonction de cinq situations de référence pour déterminer les niveaux d'alerte (une posture permanente de sécurité et quatre niveaux d'alerte d'intensité croissante) auxquels correspondent des objectifs de sécurité qui déterminent les postures de sécurité.

La France dispose ainsi aujourd'hui du plan VIGIMER, d'une doctrine de sûreté maritime et portuaire, du concept de sauvegarde maritime⁴² ; l'action de l'Etat en mer est très importante (AEM). Tous ces éléments, liés entre eux, assurent une cohésion des moyens mis en œuvre et un renforcement de leur efficacité. C'est grâce à ces dispositifs que la sûreté peut être préservée, c'est pourquoi il est nécessaire que chaque Etat intègre dans son droit des dispositifs ayant vocation à protéger la mer.

§2. Le rôle politique de l'Etat

Pour que la lutte contre le crime soit efficace, elle doit certes passer par une politique de lutte contre ses conséquences, mais aussi contre ses causes, qui se trouvent à terre. Si on ne luttait que contre ses conséquences le crime serait juste annihilé, mais ne disparaîtra pas.

La piraterie maritime fait aujourd'hui beaucoup parler d'elle en raison de la multiplication des attaques au large de la Somalie. Si le phénomène se développe de plus en plus dans ces zones c'est en partie dû à la situation interne du pays, très difficile, voire grave. Les problèmes sont liés à sa désorganisation, à l'insécurité qui y règne et à l'absence d'interlocuteurs avec qui la communauté internationale pourrait être en relation. La piraterie se développe en effet lors de la réunion de certains facteurs : un Etat failli ou faible ; une population de marins, et particulièrement de marins pêcheurs. Il faudrait donc se méfier quand ces éléments sont réunis dans un pays, une région, que l'on constate une diminution des ressources halieutiques et que les marins ont un grand savoir faire⁴³.

La Somalie est en guerre civile depuis 1991 et est aujourd'hui divisée en plusieurs provinces, ou entités gouvernementales, qui n'ont aucune existence internationale : le Somaliland, le Puntland et Mogadiscio (la capitale), et qui ne peuvent déjà pas assurer la sécurité pour ses propres citoyens à l'intérieur des terres, donc encore moins celle des étrangers en mer. Le gouvernement est sous la pression de groupes d'influence, nombreux dans le pays. La situation humanitaire y est catastrophique. L'aide humanitaire internationale y est acheminée par le Programme Alimentaire Mondial (PAM), dont 80% transite par la mer.

⁴² Voir Annexe VI.

⁴³ Eric LEVY-VALENSI, entretien du 16 avril 2009.

Or, les pirates n'hésitent même plus à s'attaquer à ses bâtiments⁴⁴, ce qui ne fait qu'aggraver la situation des habitants, dont 40% dépendent. L'OMI avait pourtant tenté d'intervenir en demandant à la Somalie de mettre fin à la piraterie pour que cette aide soit correctement acheminée. Pendant deux ans la piraterie avait disparu dans la zone, période pendant laquelle exerçaient les tribunaux islamiques, dont les mesures répressives étaient beaucoup plus dissuasives (mutilations). Si un tel retour n'est pas souhaitable, cela prouve en tout cas que la résolution du problème de la piraterie dans la zone ne pourra passer que par le rétablissement d'un Etat de droit en Somalie⁴⁵, avec le retour d'un gouvernement effectif. La communauté internationale a un rôle ici pour aider ce pays en déliquescence, voire un devoir. Toujours est-il que la conscience du problème est réelle, et la conférence des donateurs pour la Somalie, qui s'est tenue le 23 avril 2009 et à laquelle ont été promis 250 millions de dollars afin d'améliorer la sécurité du pays et de lutter contre la piraterie est peut-être un bon début vers une amélioration de la situation.

En ce qui concerne la lutte contre l'immigration illégale la prévention se fait essentiellement aussi à terre, et passe par la coopération avec les Etats touchés par ce phénomène, ceux qui reçoivent comme ceux dont les habitants partent. Ces derniers doivent adopter des politiques et des mesures afin de lutter contre les départs. Dans certains cas la solution ne passera que par le rétablissement d'une situation normale dans le pays, qui ne pousserait plus les gens à fuir. L'image de l'Occident riche et heureux pousse de trop nombreux à gens à partir, sur la base d'un rêve qui ne se transformera qu'en cauchemar sur place. Le rôle de l'image et des médias est peut être ici un facteur sur lequel il faudrait également peser, ainsi que sur la sensibilisation des populations.

La coopération des Etats victimes d'immigration illégale est la seule façon de répondre au problème. Ainsi pourrait-on prendre exemple sur le traité franco-britannique du Touquet⁴⁶, portant sur la mise en œuvre du contrôle frontalier dans les ports maritimes de la Manche et de la Mer du Nord ; ou encore la collaboration entre l'Italie et la Tunisie⁴⁷, ou le programme MEDA de l'Europe appliqué au Maroc. S'il ne s'agit pas toujours d'une action concernant la

⁴⁴ En 2005 le PAM avait ainsi décidé de privilégier la voie routière pour acheminer l'aide aux victimes du tsunami en Asie.

⁴⁵ Michel NEUMEISTER, « Piraterie : la solution est à terre », *JMM*, n°4945, 12.12.08, p. 10.

⁴⁶ Traité du Touquet, conclu le 4 février 2003 entre la France et le Royaume Uni, entré en vigueur le 01.02.04.

⁴⁷ Collaboration par laquelle l'Italie offre 40 000 permis de travail temporaire par an.

haute mer, on pourrait souhaiter que des accords bilatéraux de ce type⁴⁸ soient conclus entre les pays de départ et ceux de destination, à défaut d'une convention internationale générale.

Le rétablissement de la stabilité des Etats en situation de grave crise est nécessaire également dans le cadre de la lutte contre la prolifération des armes de destruction massive. Les proliférateurs ne doivent plus avoir de raisons de chercher à se doter de l'arme nucléaire. Et en ce qui concerne les acteurs non étatiques qui chercheraient à s'en doter il est nécessaire que les Etats adoptent des législations très sévères afin de dissuader et réprimer efficacement.

Les Etats concernés doivent faire fi de toutes leurs rivalités qui peuvent nuire à une coopération efficace. Par exemple les différends territoriaux en mer de Chine entravaient les avancées dans la coopération internationale et la répartition des compétences juridictionnelles ; les contentieux, variés et nombreux entre Etats, constituent des entraves au dialogue et à la coopération des Etats, tels que les conflits politiques, idéologiques ou encore les rivalités de puissance, dans des zones où une coopération accrue serait pourtant la meilleure des choses. D'autant plus que ces conflits sont souvent à l'origine de ces troubles.

La coopération a prouvé son importance, puisque dans le détroit de Malacca, zone particulièrement touchée par la piraterie maritime au début des années 2000, le phénomène s'est résorbé, grâce notamment aux actions menées par les pays côtiers et leur dialogue commun.

⁴⁸ Voir aussi l'accord conclu à Pretoria entre la France et l'Afrique du Sud le 26 juin 1998.

CHAPITRE 2. LA PREVENTION MARITIME DES ATTEINTES A LA SURETE EN HAUTE MER

Si les menaces ont lieu en mer, elle est partie intégrante de la politique de prévention. Si la prévention est avant tout terrestre, l'aspect maritime revêt toute son importance pour la compléter. Elle n'est pas subsidiaire, mais élément à part entière de prévention. La prévention maritime se fait de deux façons : à bord du navire, lieu et engin de commission ou de facilitation des infractions (**section 1**) ; ainsi que sur la mer, tout simplement (**section 2**).

SECTION 1. PREVENTION A BORD DES NAVIRES

Le navire étant une des cibles principales des contrevenants à la sûreté en haute mer celui-ci doit être protégé, optimisé, de façon à pouvoir réagir, lutter, voire éviter les attaques auxquelles il est exposé ; ces moyens valent bien évidemment quelque soit le lieu où il se trouve (à quai ou en mer). Divers moyens existent : le plan de sûreté du navire (§1); pouvant être renforcé par des systèmes nationaux comme le contrôle naval volontaire français (§2) ; la formation de l'équipage et l'équipement du navire (§4) ; aujourd'hui la question se pose du recours aux sociétés de sécurité privée (§3).

§1. Le *Ship Security Plan*, ou plan de sûreté du navire

Les navires doivent être dotés du système AIS (système automatique d'identification) et d'un système d'alerte. Or ce plan AIS pose problème, puisque les pirates ont des moyens sophistiqués, et notamment en Somalie, leur permettant d'utiliser à terre ce système afin de repérer les navires qu'ils vont ensuite attaquer : finalement le système d'alerte du navire se retourne contre ceux qu'il doit protéger¹. Les navires doivent donc éteindre leur système à l'approche des zones sensibles pour éviter d'être repérés, ce qui entre en contradiction avec les normes internationales de sécurité. Ce système est complété en haute mer par celui du LRIT², qui prévoit le signalement de la position du navire quatre fois par jour à l'Etat du pavillon. Est aussi imposé le marquage apparent du navire et l'établissement par l'Etat du pavillon d'une carte synoptique continue du navire.

¹ Le système AIS est en effet en vente libre ; la consultation des données est conditionnée par un simple abonnement internet, ce qui en fait un outil très accessible.

² Résolution du MSC, 81^{ème} session, mai 2006, entrée en vigueur le 31 décembre 2008.

Les navires doivent désormais avoir un plan de sûreté, prévu par le code ISPS qui amende la convention SOLAS, et dont le principe est de prévenir tout acte illicite à l'encontre des navires et d'en limiter les éventuels dommages. Ce code est divisé en deux parties : la A, obligatoire, et la B, constituant des recommandations. Mais le règlement n°725/2004 du 31 mars 2004 du Parlement Européen et du Conseil relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires rend la partie B désormais obligatoire pour les Etats membres. Le plan de sûreté des navires battant pavillon européen doit donc comprendre ces dispositions.

Ce plan est établi par la compagnie de navigation, qui doit aussi désigner un agent de sûreté de la compagnie, et ne pourra être adopté qu'après la tenue de l'évaluation de sûreté, qui est une condition d'approbation, et doit la comprendre, sans quoi il ne serait pas valable. Si des modifications lui sont apportées ultérieurement, notification doit en être faite à l'administration, ce qui garantit la stabilité des plans et leur transparence. Le plan doit définir trois niveaux de sûretés auxquelles s'appliquent des mesures spécifiques : pour le niveau 1 l'exploitation du navire sera normale ; pour le 2 des mesures additionnelles de protection doivent être prises ; et pour le 3 ce sont des mesures renforcées. Le passage d'un niveau à l'autre doit être possible à tout moment.

En droit français le plan doit être conforme aux normes européennes, donc la partie B est obligatoire. Il doit être arrêté par des personnes qualifiées ; la France a ici donné des listes d'organismes de sûreté maritime reconnus³. Le plan des navires battant pavillon français doit être approuvé par la Direction des Affaires maritimes (DAM), qui doit aussi en contrôler l'application à bord et délivrer les certificats associés⁴.

La nomination de personnels spécifiques est requise par le code ISPS : l'agent de sûreté de la compagnie (CSO), référent de celle-ci en matière de sûreté ; il a la charge d'animer la politique de sûreté de la compagnie. Des agents de sûreté de navires (SSO) sont également désignés, et ont pour charge de s'assurer du respect des procédures de sûreté ; ils sont responsables devant leur capitaine de la sûreté à bord du navire.

³ Arrêtés des 16 décembre 2004, 16 mars 2005 et 7 mars 2006.

⁴ Pour plus de précisions, voir le décret n°2007-937 du 15 mai 2007 relatif à la sûreté des navires.

Afin de mieux comprendre les diverses et multiples mesures applicables en matière de sûreté du navire, la France a adopté une doctrine « Sûreté des navires » en 2007⁵, développant ce que doit contenir le plan.

Ces mesures sont complétées par l'application du code *International Maritime Dangerous Goods* (IMDG)⁶, rendu obligatoire sur tous les navires depuis 2002, et concernant le transport de marchandises dangereuses.

La seule limitation à ce plan de sûreté est qu'il ne s'applique qu'aux navires effectuant des voyages internationaux ainsi qu'aux compagnies maritimes propriétaires ou exploitantes de tels navires ; les navires à passagers sont aussi concernés, les navires de charge, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux. Ce qui restreint l'utilité du plan.

§2. L'exemple français du Contrôle Naval Volontaire

La France a mis en place un système intéressant de suivi des navires au début des années 2000. Le Contrôle Naval Volontaire (CNV), institué par l'instruction inter ministérielle du 27 juin 2001, est un protocole de coopération et d'échange d'informations entre un armateur français et la Marine Nationale. Son but est d'assurer la protection des navires marchands en temps de paix.

Le CNV s'applique sur certaines zones déterminées, dites à risque (nord de l'Océan Indien, mer Rouge, golfe arabo-persique, détroit de Malacca et mer de Chine méridionale) et susceptibles d'évoluer. La participation à ce système repose sur le volontariat, bien que tous les armateurs français traversant ces zones en soient parties. Adhérer au CNV leur permet de bénéficier de conseils de prévention et d'informations sécuritaires concernant les zones traversées ainsi que les menaces auxquelles ils s'exposent et des recommandations pour y faire face ; l'intérêt premier est que les navires signalent leur itinéraire et leur position, ce qui permet une traçabilité exacte et une intervention rapide et efficace de la Marine si besoin.

Son efficacité a été démontrée notamment dans l'affaire du Ponant⁷ : le fait que ce navire soit soumis au CNV a permis une intervention très rapide, puisqu'un quart d'heure après le

⁵ Doctrine disponible ici : http://www.mer.gouv.fr/IMG/pdf/doctrine_surete_13_02_07_cle531f96.pdf.

⁶ Code maritime international des marchandises dangereuses, adopté par la résolution A. 716 (17) du 6 novembre 1991 de l'OMI.

⁷ Pour plus de détails, voir « Chasse aux pirates », *Brèves marines*, n°75, 14 avril 2008.

lancement de l'alerte un avion français décollait du territoire français. Très peu d'attaques ont de plus été recensées contre les navires français.

Au 1^{er} juin 2008 le protocole d'accord du CNV avait été signé par 18 compagnies maritimes, soit 102 navires⁸. S'il s'agit d'un dispositif français, la Marine peut faire appel à des alliés, pour une meilleure efficacité ; il sert même d'exemple aux marines étrangères. Pourrait-on souhaiter une coopération internationale sur le modèle du CNV ?

§3. Le débat sur le recours aux sociétés de sécurité privée

Dans un contexte de mondialisation et de développement des échanges dans lequel la menace se fait de plus en plus présente, et contre laquelle le désir de se protéger est très prégnant, le recours aux sociétés de sécurité privée ou aux sociétés militaires privées, proposant aux armateurs de lutter contre la piraterie notamment, se développe de plus en plus. Il s'agit d'une activité autorisée, mais réglementée. A cet égard les législations varient autant que les politiques d'Etat, le droit international restant muet sur la question. Si au Moyen-âge l'embarquement de canons était chose courante, ce n'est plus si facile aujourd'hui.

La principale caractéristique des sociétés de sécurité privée est qu'elles exercent des activités de surveillance et/ou de conseil. Elles peuvent ainsi fournir des matériels spécifiques de détection, par exemple des caméras infrarouges et des radars de navigation ou des matériels de réponse non létale, comme les canons à eaux ou acoustiques. Ces entreprises n'ont en général pas compétence pour utiliser la force armée, bien que certains Etats y aient recours dans le cadre de la privatisation d'une partie de leurs armées (Etats-Unis, Grande Bretagne, Irak).

La question de l'embarquement de personnels de sociétés de sécurité privée à bord des navires a commencé à se poser avec le développement de la piraterie maritime. Certaines sociétés proposent ainsi une Equipe de protection embarquée (EPE), et parfois même une escorte privée (mise à disposition de vedettes rapides pour sécuriser le navire dans des zones précises). De plus des sociétés militaires privées (SMP) offrent leur soutien armé.

Il a été avancé que l'embarquement de ces personnels constituerait une solution de protection, afin de pouvoir réagir de façon efficace lors de l'attaque du bateau en mer

⁸ Dossier d'information Marine, 2008, p. 29.

(empêcher les pirates de monter à bord, pouvoir se défendre s'ils y parviennent...). Si la qualité professionnelle des employés et leurs aptitudes physiques semblent correctes, là n'est pas le problème, ces personnes étant triées sur le volet, et les équipes proposées étant très entraînées et suffisamment dotées en personnel.

En effet ce recours n'est pas sans présenter de nombreux risques, tant politiques que juridiques. Outre un usage démesuré de la violence et une escalade de celle-ci se pose le problème du contrôle de leur action. La sécurité privée est en effet considérée comme ayant un usage préventif, l'intervention étant réservée à l'Etat ; il est donc difficile de cerner le fondement de la légitimité d'un tel recours : si la société se situe à bord d'un navire qui est attaqué, ce n'est plus de prévention ou de dissuasion dont il a besoin, mais d'intervention. Or l'intervention nécessite des moyens de défense. Se pose alors la question du port d'armes des entreprises de sécurité privée à bord des navires. Aucune règle internationale ne venant régir cette situation il faut faire un renvoi aux droits nationaux.

Le droit américain reconnaît la possibilité aux sociétés privées d'embarquer armés sur des navires. Les sociétés américaines sont les plus actives sur le marché, dont notamment *Blackwater Worldwide*, qui a mis à disposition des navires empruntant le Golfe d'Aden un de ses bâtiments, le *McArthur*.

En droit français l'activité de telles entreprises est très réglementée, leur personnel devant avoir reçu un agrément préfectoral, et dont le port d'armes est strictement encadré. Mais la loi française interdit l'embarquement d'hommes armés sur les navires de pêche. Or, certains armateurs étant demandeurs de sécurité, les bateaux navigueront sous pavillon étrangers, tels les yéménite, djiboutien ou somalien. Ce qui remet en cause le lien du navire avec l'Etat du pavillon. C'est ainsi que la seule société militaire française, *Secopex*, propose des escortes maritimes armées.

Les armateurs français ne sont en tout cas pas majoritairement⁹ pour une telle solution, qui risquerait de surcroît d'engager leur responsabilité en cas d'usage illégitime de la force sur un de leurs navires. On pourrait toutefois souhaiter une intervention du législateur en la matière, sur le modèle aérien¹⁰. L'idée ne fait pas non plus l'unanimité pour des raisons

⁹ Toutefois un certain nombre d'entre eux, dont ceux déjà attaqués par des pirates, sont « prêts à payer pour assurer leur sécurité », Christian MENARD, <http://www.france24.com/fr/20081126-piraterie-profite-societe-securite-privées-somalie-piraterie>.

¹⁰ Règlement CE n°300/2008 du 11 mars 2008 encadrant le déploiement d'agents de sûreté à bord des aéronefs.

financières : l'escorte a un coût estimé à 12 000 dollars par jour, pour un navire de 24 mètres. Toutefois il faut remarquer que ce recours a prouvé son efficacité contre la piraterie dans les détroits indonésiens, car les pirates, étant informés, ne s'attaquaient pas aux navires protégés.

L'Etat a à lui seul le monopole de la contrainte légitime, et donc de la violence. Il serait dangereux de confier ce droit à des personnes privées, quand bien même en auraient-elles fait leur spécialité. Seul l'Etat a les moyens nécessaires et suffisants pour combattre efficacement ces atteintes ; pas les sociétés privées. De plus des récents incidents ont témoigné de l'incapacité de certains agents à faire face à une attaque, en se jetant à l'eau¹¹ !

Des risques plus politiques ont été également évoqués. Ainsi Mr David Hornus¹² a évoqué comme conséquence du recours aux sociétés privée l'affaiblissement de l'Etat sur le territoire duquel elles interviennent, mais également un affaiblissement du rôle des grandes institutions qui seraient remises en cause, discréditées par ces sociétés, signifiant leur échec. Cela pourrait également contribuer selon lui au maintien des zones d'instabilité.

Il est donc nécessaire que soit défini un régime juridique clair concernant les sociétés de sécurité privée et les sociétés militaires privées afin d'encadrer leur action, de la délimiter et de la préciser, tant dans les droits nationaux qu'en droit international.

De plus si certains songent à cette solution il y a une réticence claire de la part des armateurs et des équipages à cette idée. Aujourd'hui les armateurs français¹³, s'ils acceptent le recours à l'escorte publique, refusent l'escorte privée.

§4. La formation de l'équipage et l'équipement du navire

L'idée a été soulevée de doter les équipages d'armes afin de pouvoir se défendre en cas d'attaque, pirate notamment. Toutefois, et tout comme les observations effectuées en ce qui concerne le recours aux sociétés de sécurité privée, embarquer des armes à bord des navires

¹¹ Ce qui témoigne finalement du fait que ces sociétés sont douées pour la dissuasion, moins pour la réaction, comme l'estime Eric LEVY-VALENSI (entretien du 16 avril 2009).

¹² David HORNUS, « Eclairage sur les sociétés militaires privées », http://www.infoguerre.fr/fichiers/eclairage_smp.pdf.

¹³ Position rappelée et défendue par Patrick RONDEAU (Comité des Armateurs de France), « Piraterie maritime au XXIe siècle », *Colloque HEC Marine*, 19 mars 2009.

ne semble pas être la solution la plus efficace ni la plus judicieuse. Les gens de mer eux-mêmes ne sont pas pour une telle solution¹⁴.

Ce qui n'interdit pas la formation ou la préparation des marins à des situations attentatoires à la sûreté – formations pouvant être dispensées par des entreprises de sécurité privée. Il est nécessaire tout d'abord qu'ils soient sensibilisés au danger auquel ils peuvent être confrontés. Mais il y a aussi et surtout l'idée que les gens de mer doivent pouvoir réagir rapidement, essayer d'empêcher l'approche des embarcations, d'éviter que les contrevenants montent à bord en cas d'attaque pirate, compliquer les mouvements du bâtiment, conserver une capacité d'action à bord secondaire sur les commandes. Certains expliquent ainsi qu'il faut concevoir des dispositifs particuliers à bord des navires dans la perspective d'opérations de défense¹⁵. La formation de l'équipage est donc complémentaire à un équipement particulier du navire. Dans ce cadre la France a mis en place un « certificat de formation à la sûreté des navires » pour les officiers français et les cadres des affaires maritimes, afin de les sensibiliser et de leur permettre de mettre en œuvre les procédures d'alerte et de sauvegarde prévues dans le plan de sécurité du navire.

En effet l'importance de la capacité des marins à déjouer les attaques est démontrée. Le secrétaire général de la mer estime que les ¾ des attaques déjouées le sont grâce aux manœuvres des navires. Ainsi le paquebot *Seabourn Spirit*¹⁶ a-t-il pu esquiver une attaque grâce à des manœuvres d'évitement à pleine vitesse. Ce qui prouve qu'il faut continuer dans ce sens pour renforcer encore ces capacités. Les échanges entre les marins du monde sont aussi à ce titre très porteurs car permettent d'échanger les expériences et les moyens d'agir.

Des mesures plus élémentaires sont souhaitables à mettre en place à bord des navires, comme supprimer tout ce qui pourrait permettre aux pirates de monter à bord du navire ou de leur faciliter la tâche, en enlevant par exemple les bouts, cordages et échelles. L'éclairage du pont est également un facteur sur lequel il faut agir. De plus l'équipement du navire doit être optimisé afin de permettre à un équipage – préparé – d'agir en conséquence, grâce à du matériel de détection et à des moyens de défense non létaux. En termes d'armes non létales,

¹⁴ Cdt H. ARDILLON, « Sécurité et sûreté des ports et des approches maritimes », *Notes du colloque du 6 juillet 2006 à l'INHES*, organisé par le HCFDC, http://www.afcan.org/dossiers_securite/surete_ports.html.

¹⁵ Général Denis FAVIER, « Piraterie maritime au XXIe siècle », *Colloque HEC Marine*, 19 mars 2009.

¹⁶ Le navire avait été attaqué en novembre 2005 au large de la Somalie et utilisé des systèmes à ultra sons.

celles émettant de fortes ondes semblent assez efficaces, tels les LRAD¹⁷. Le recours à des moyens simples peut aussi être porteur, comme les lances à incendie, les lances fusées, tout comme l'appel aux moyens modernes de défense, tels le *electric fence*¹⁸, les gaz au poivre, les systèmes de détection (de plus en plus précis et pointus), la répartition de glue ou du mousse sur le pont ; mais encore à des lasers portatifs aveuglants, canons à micro-ondes...les possibilités ne manquent pas. La dotation en systèmes de visualisation se développe également, tel le nouveau système *SeaOwl* de la société *V.Ships*¹⁹. Mais la question d'armer le navire, au sens propre du terme, n'est pas envisageable. D'ailleurs on peut remarquer qu'auparavant les capitaines de navires avaient une arme à feu à bord du navire, ce qui a été abrogé.

Il ne faut pas aller jusqu'à et interdire aux marins d'aller dans les zones à risques, comme l'a fait le gouvernement philippin aux gens de mer de sa nationalité ; cela ne résoudrait rien, d'autant plus que ces marins représentent un tiers de la population marine mondiale²⁰. Cela serait très difficile à mettre en œuvre du fait de l'éparpillement des marins, mais surtout extrêmement préjudiciable au commerce maritime.

Toutes ces mesures sont rappelées dans le « booklet²¹ » édité par l'Oil Companies International Maritime Forum²² (OCIMF), guide pratique exposant les mesures à adopter afin de réagir efficacement à la piraterie dans le Golfe d'Aden à bord des navires²³.

SECTION 2. PREVENTION SUR LA ZONE MARITIME

Bernard Dujardin, vice-président de l'IFM, disait, lors d'un colloque, que « L'objectif du contrôle de l'espace maritime ne peut être que relatif ». L'espace de la haute mer, de par son immensité, et de par sa nature, n'est tout simplement pas sécurisable à 100%. La surveillance totale y est impossible à réaliser (§1), et si le déroutement peut sembler une alternative aux routes maritimes traditionnelles menacées il ne ferait que déplacer le problème (§3), tout

¹⁷ *Long Range Acoustic Device* : il s'agit d'un système sonore puissant, doté d'un rayon laser acoustique.

¹⁸ Réseau de câbles électrifiés déployés sur toutes les parties accessibles du navire.

¹⁹ Voir « Piraterie : V-Ships lance la commercialisation d'une solution de surveillance », *site Mer et Marine*, <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=109029> .

²⁰ Interdiction prononcée le 20 avril 2009 par Manille,

²¹ Livret.

²² « Forum maritime international des compagnies pétrolières », traduction personnelle.

²³ « Piracy. The East Africa/Somalia Situation, Pratical Measures to Avoid, Deter or Delay Piracy Attacks », *bookled issued by OCIMF*, 2009.

comme le recours à la guerre de course (§4) ; dans ce contexte seul le renseignement semble être la solution la plus convenable et la plus efficace (§2).

§1. L'impossible surveillance totale

La sécurisation totale des zones maritimes sensibles est impossible, tant techniquement qu'humainement. A titre d'exemple la surface de la zone concernée par l'Opération *Atalanta* dans le Golfe d'Aden est de deux millions de km², soit une aire immense en comparaison aux moyens militaires engagés –et engageables. Il n'est pas possible de focaliser toute l'attention sur une seule zone, car plusieurs sont concernées par la criminalité ; d'autant plus que la mer est un milieu mouvant, sur lequel aucune base ne peut être établie. Bien que les navires puissent être accompagnés par des moyens aériens cela ne suffit toujours pas, même si cette complémentarité est très importante. Afin de pouvoir assurer la sûreté de la mer et à défaut d'avoir une sécurisation complète des zones sensibles, il faut se baser aussi et surtout sur l'organisation du renseignement maritime et terrestre.

La sécurisation peut aussi passer par la conclusion d'accords spécifiques, comme ce fut le cas dans le détroit de Malacca. Pour réagir face à la piraterie croissante dans le détroit les Etats limitrophes ont mis en œuvre le *Regional Maritime Security Initiative* (RMSI) par lequel les moyens humains (patrouilles) sont renforcés et mis en communs afin d'assurer une surveillance coordonnée et efficace de la zone. Le résultat de ces politiques est que depuis 2006 ce détroit n'est plus classé « route maritime dangereuse » par le *Lloyd's Register*, le nombre d'attaques ayant été divisé par deux entre 2003 et 2007.

Ce « succès » pourrait conduire à vouloir faire de même dans le Golfe d'Aden, ce qui ne semble pas si évident, d'une part en raison de la situation particulière de la Somalie, en déliquescence, d'autre part en raison de la différence de situation. A chaque situation sa cause, et à chaque cause sa solution.

Patrouiller dans les eaux est donc nécessaire ; mais certainement pas suffisant : d'une part il est impossible de quadriller parfaitement une zone car la mer se différencie de la terre par l'absence de point fixe, par conséquent les navires évoluent et peuvent leur échapper des criminels rôdés ; d'autre part toutes les zones maritimes étant susceptibles d'être exposées à au moins une des menaces identifiées, le nombre d'hommes et de bâtiments nécessaires

serait faramineux ! Croire que 25 navires pourraient assurer la sûreté du Golfe d'Aden, grand comme quatre fois la France (2.1 millions de km²), serait extrêmement naïf.

Il faut aussi prendre en compte que les moyens de prévention ont toujours « une guerre de retard », c'est-à-dire ne faisant souvent que réagir aux technologies existantes. Or en matière de surveillance il est nécessaire que ces moyens anticipent les innovations technologiques afin de mettre au point des radars de plus en plus précis ; mais aussi chercher à concevoir des systèmes d'identification des navires ne pouvant être retournés contre eux comme l'est le système AIS.

§2. Le rôle fondamental du renseignement

Le renseignement est essentiel car on ne peut agir en mer sans en connaître les enjeux, ni contre des personnes sans en connaître les mobiles, les revendications, les modes de vie, les techniques. Une présence permanente dans chaque région du monde est nécessaire pour pouvoir connaître le milieu et anticiper au maximum les attaques. En ce qui concerne la Marine nationale cela nous renvoie à la fonction stratégique « connaissance et anticipation » établie et définie par le Livre blanc²⁴. La France dispose ainsi de positions partout dans le monde, et notamment en ce qui concerne le Golfe d'Aden à Djibouti, ce qui améliore l'efficacité de la lutte contre la piraterie maritime.

L'UE a rapidement compris cet enjeu, et depuis plusieurs années travaille sur le contrôle de ses frontières, mais aussi sur la surveillance de son espace maritime. Elle a adopté de nombreux textes à ce sujet, dans le sens de leur renforcement. La surveillance des frontières est un enjeu primordial notamment en ce qui concerne la lutte contre les trafics de clandestins. En Europe c'est avec l'UE que celle-ci sera la mieux assurée, notamment avec l'Agence FRONTEX. Celle-ci a pour rôle principal et essentiel de coordonner la coopération opérationnelle entre les Etats membres (afin d'éviter les doublons), d'assurer la surveillance des risques et leur analyse. Elle peut fournir une assistance technique, ainsi qu'une expertise ; elle a aussi un rôle de formation des patrouilles aux frontières. Ce n'est pas une agence qui travaille seule mais en collaboration avec d'autres, telles que l'Office de lutte anti fraude et l'Office européen de police. Au niveau opérationnel, elle a à sa disposition plusieurs équipes

²⁴*Défense et sécurité nationale, vol. 1 : Le Livre blanc*, Paris, Odile Jacob et La Documentation française, 2008.

d'intervention rapide aux frontières pouvant être déployées dès que besoin. L'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) peut également être amenée à intervenir, bien que la sûreté ne fasse pas partie de ses compétences, en raison du rôle qu'elle joue en matière de suivi des navires, avec la mise en place d'un système de communication paneuropéen, *SafeSeaNet*²⁵, permettant de localiser un navire en cas d'accident et de faciliter l'intervention.

Depuis 2005 l'UE enjoint aux Etats la promotion de la révision des législations internationales du trafic maritime afin de lutter contre les menaces, encourage les systèmes de surveillance des frontières maritimes ainsi que la coopération avec les pays riverains et la mise en place d'échanges de renseignements²⁶.

La question de la création d'une « garde côte européenne » s'est également posée, sans pour autant avoir abouti aujourd'hui.

La surveillance s'organise sur des moyens institutionnels qui se doivent d'être efficaces, mais aussi sur des moyens techniques. Il est important que les Etats disposent de plusieurs moyens de surveillance, variés, tels que bien évidemment des navires, mais aussi des moyens aériens (aéronefs, hélicoptères, radars). Les moyens spatiaux sont ici très intéressants, par le biais des satellites, et leur recours est donc à encourager et à développer.

Le renseignement est très important en ce qui concerne la localisation et le suivi du voyage maritime ; mais il l'est aussi dans les ports. Il ne peut se faire uniquement à terre, ou en mer ; il doit tenir compte des deux et fonctionner de façon complémentaire. Les acteurs et les moyens de la surveillance maritime doivent impérieusement collaborer entre eux. Le renseignement incombe ainsi aujourd'hui dans le cadre de l'opération *Atalanta* aux navires privés eux-mêmes, par la mise en place d'un portail internet²⁷ et d'un *chat* permettant à chacun d'avoir des informations mais aussi de donner des informations. On se dirige ici vers le système anglo-saxon qui encourage la participation des cibles du crime à la lutte contre celui-ci (et alors qu'à terre nous appellerions cela de la délation, mais nécessaire en mer).

²⁵ Directive 2002/59/CE sur la mise en place d'un système de suivi du trafic des navires.

²⁶ Recommandation n°771, §4, 8, 10 et 11, de l'Assemblée plénière, 6 décembre 2005, document A/1920.

²⁷ <http://www.mschoa.eu>

§3. Le déroutement

Le déroutement est défini juridiquement ainsi : « *en matière d'affrètement ou de transport maritime, fait, pour le navire, de s'écarter de la route qu'il devait normalement suivre d'après les clauses du contrat ou les règles habituelles de la navigation pour le voyage entrepris*²⁸ . » Cette définition un peu stricte doit ici être étendue, en ce qu'elle serait le fait de s'écarter de la route habituellement empruntée par les navires de commerce.

L'idée, au premier abord, n'emporte pas la conviction des acteurs maritimes, n'étant pas considérée pertinente. Les routes maritimes traditionnelles sont les plus rapides. Emprunter des chemins de substitution est toujours possible, mais au détriment du voyage maritime, et par conséquent de la navigation et du commerce maritime et de tout ce qui en dépend. D'une part un allongement substantiel de la durée du voyage sera à prévoir, et donc à prendre en compte pour tous les acteurs maritimes (armateurs, affréteurs, industries...) ; d'autre part une augmentation considérable des frais de transport devra être assumée, en raison de la consommation accrue de carburant due à l'allongement du voyage et à l'entretien de l'équipage. Sans compter le coût de création d'une nouvelle route et le temps que cela prendra. L'idée avait pourtant déjà été mise en œuvre entre 1967 et 1975 lors de la fermeture du Canal de Suez, obligeant le passage par le Cap de Bonne Espérance. Un tel détour prendrait aujourd'hui 8 à 10 jours de plus²⁹. Il avait également été étudié au début des années 2000 le creusement d'une route alternative pour contourner le détroit de Malacca, idée abandonnée.

Toutefois en s'en tenant à une vision sectorielle³⁰ du problème, le changement de route peut être considéré comme une solution correcte. Car même si le détournement implique un allongement de la durée du voyage et par conséquent une augmentation de son coût cela permet aux bâtiments de naviguer en sécurité. De plus le coût financier sera toujours moindre que celui supporté en cas de passage dans les zones à risques, pour lequel les assurances sont beaucoup plus élevées³¹ (surprimes).

²⁸ V° Affrètement, Gérard CORNU, Assoc. Henri Capitant *Vocabulaire juridique*, éd. 7, PUF, 2006, p. 37.

²⁹ En raison de l'évolution des navires et de leurs chargements.

³⁰ Capitaine Philippe BERENGUER, entretien du 13 mars 2009.

³¹ Patrick RONDEAU (Comité des Armateurs de France), « Piraterie maritime au XXIe siècle », Colloque HEC Marine, 19 mars 2009.

Mais la donne change si on adopte une vision globale³². En effet ne plus emprunter les voies maritimes classiques, qui font vivre les Etats côtiers, c'est nécessairement leur porter préjudice, tant à leur économie qu'à leur tourisme, et risque parfois d'enliser la situation de ceux déjà fragilisés. En effet si l'Etat ne bénéficie plus de ces rentrées d'argent alors qu'il en dépend cela va conduire à sa déstabilisation financière, et par suite sociale. Ce ne serait pas seulement un Etat qui serait menacé, mais toute la région bordant la route maritime. Un cercle vicieux risque alors de s'installer : prenons le cas du Golfe d'Aden. Si les navires ne l'empruntent plus, la région déjà en crise ne risque pas de voir sa situation s'améliorer, mais au contraire se détériorer, ce qui peut avoir des impacts supplémentaires en mer.

Se détourner d'un endroit sensible n'améliorera donc certainement pas la situation : ce n'est pas en évitant les problèmes qu'on les résout. La solution se trouve à terre.

§4. Le débat relancé sur la guerre de course

La guerre de course était une guerre navale menée par des personnes privées, embarquées sur des navires civils, mandatées par un Etat et agissant en son nom et pour son compte, sur le fondement de « lettres de marques³³ » données par celui-ci. Là se situe donc la distinction, déjà étudiée³⁴, entre le pirate, qui agit pour son compte, et le corsaire, qui agit pour le compte de l'Etat qui l'autorise à intervenir par le biais de lettres de marques royales, ou lettres de course.

Cette pratique a été longuement usitée aux XVIIIème et XIXème siècles, mais ne l'était qu'en temps de guerre, puisque ces lettres ne donnaient droit au navire mandaté qu'à agir contre celui d'un pavillon « ennemi ». Les navires « corsaires » étaient soit armés par leurs propres moyens, soit par l'Etat lui-même.

En réaction à cette pratique, de manière préventive, les Etats pouvaient faire accompagner les navires marchands battant leur pavillon de navires de guerre, ce qui avait un effet dissuasif et pouvait donc empêcher les corsaires d'attaquer.

³² Position adoptée par Mr Philippe BERENGUER, Capitaine de frégate et directeur du Centre d'Enseignement Supérieur de la Marine, entretien du 13 mars 2009.

³³ Pour un exemple: <http://hypo.ge-dip.etat-ge.ch/www/cliotexte/sites/Arisitum/cdf/corser.html>

³⁴ Cf introduction.

Les Etats visés pouvaient prendre, à titre plus réactif, ce que l'on appelait des « lettres de représailles », permettant à un capitaine dont un de ses navires avait été détruit ou capturé de pouvoir attaquer un navire de la nationalité de celle qui lui avait causé ce préjudice. Il s'agit donc en quelque sorte d'une « revanche autorisée » par l'Etat du pavillon.

Toutefois il apparut à certains Etats qu'une telle pratique n'était pas sans danger et qu'elle n'était plus nécessairement justifiée en fonction de l'évolution du contexte historique. C'est ainsi que naquit l'idée d'interdire la guerre de course, soulevée à l'occasion du Congrès international de Panama de 1826, mais qui se solda par un échec³⁵.

La première interdiction de la guerre de course fut consacrée lors du Congrès de Paris de 1856 avec l'adoption de la Déclaration de Paris du 16 avril de la même année³⁶.

Or cette pratique permettait aux petits Etats, à ceux qui n'avaient pas les moyens de disposer d'une force maritime, ou que celle-ci soit suffisamment puissante, de pouvoir se défendre en mer (cela a permis par exemple à la Confédération des Etats du Sud de pouvoir se défendre au début de la guerre de Sécession). C'est la raison pour laquelle certains Etats refusèrent de signer la Déclaration, tels les Etats-Unis, l'Espagne et le Mexique³⁷. Ces pays ne sont pas liés aujourd'hui par ce texte, pouvant donc toujours émettre des lettres de course.

C'est donc à ce niveau que la question de l'utilisation de ces lettres a été remise à l'ordre du jour, dans un contexte de criminalisation croissante de l'espace maritime. En effet si la grande majorité des Etats sont soumis à l'interdiction d'émission de tels titres, ce n'est pas le cas des Etats-Unis qui sont les premiers à avoir remis au goût du jour cette pratique. Ils ont en effet la possibilité de prendre des lettres de marques de façon légale par le biais du Congrès, ce qui est prévu par leur constitution (art.1 section VIII). De plus les Etats-Unis ont adopté en 2001 une législation, le « *September-11 Marque and Represail Act* », qui permet au Département d'Etat de délivrer ces lettres sans l'autorisation préalable du Congrès. Les premières lettres ont été données en 2007 par le Président Georges W.BUSH à la société

³⁵ Pour une vision détaillée, voir Jean-Paul PANCRACIO, « Le retour de la guerre de la course » in *Bulletin d'études de la Marine*, n°43, septembre 2008, pp. 71-77.

³⁶ Texte disponible ici :

http://www.archive.org/stream/lecongrsdeparis00desjgoog/lecongrsdeparis00desjgoog_djvu.txt

³⁷ Mais ce ne sont pas les seuls ; de nombreux pays asiatiques également.

PISTRIS (grande et première société militaire privée spécialisée dans les opérations maritimes), afin qu'elle lutte contre les atteintes à la sûreté dans l'Océan Indien.

Cette pratique est aujourd'hui sujette à débat, en ce sens qu'elle peut présenter des risques, qu'ils soient humains ou juridiques.

Humains tout d'abord, car la violence n'engendre que la violence. En effet répondre par exemple à la piraterie de cette façon, c'est sans le vouloir inciter les contrevenants à se doter d'armes plus puissantes, plus efficaces, à se préparer de façon plus intense aux attaques.

Juridiques ensuite, pour plusieurs raisons. La première est qu'il s'agit d'un instrument d'une autre époque, utilisé dans un contexte bien différent de celui d'aujourd'hui, où la guerre sur mer n'est plus. Il ne s'agit pas d'un combat entre Etats, mais entre des personnes inégales (Etat – personnes privées). Il ne s'agit pas non plus d'intervenir en temps de guerre, mais de paix. La seconde tient à l'incertitude concernant les pouvoirs de ces sociétés privées. S'agissant de la haute mer, la question est encore plus sensible car les règles d'intervention, qui dépendent du droit international, sont bien encadrées, et plutôt strictes.

Si les lettres de marque délivrées à une société la mandatent avec des buts et limites précis cela ne suffit pas pour en faire des garanties absolues d'action légitime, comme il l'a déjà été démontré autrefois, lorsque certains navires corsaires allaient bien au-delà des compétences qui leur étaient fixées. Un des plus grands risques est donc que ces sociétés privées dépassent leurs pouvoirs et usent de la violence de façon démesurée, non encadrée. Ces sociétés peuvent même dans le pire des cas se voir qualifier de pirates si elles vont trop loin dans leurs actions ; ce qui finalement ne résoudrait rien.

Seul l'Etat a les moyens d'assurer la défense la plus efficace qu'il soit, et lui seul dispose également -et surtout- du monopole de la violence légitime.

TITRE II

LES INTERVENTIONS CONTRE LES ATTEINTES
A LA SURETE
EN HAUTE MER

En ce qui concerne l'intervention en haute mer contre les atteintes à la sûreté, on pourrait presque dénoncer la carence des fondements juridiques. A ce titre on pourrait faire la comparaison entre le droit de l'environnement et de la pêche pour qui à l'inverse les textes sont légion.

Du fait de l'absence d'exercice de souveraineté en haute mer, l'Etat compétent est uniquement celui du pavillon. Aucun autre Etat ne peut contrôler l'activité de ces navires. Ainsi celui-ci exerce la police maritime uniquement à l'égard de ses navires, aux fins de respect des règles internationales de la navigation et de la pêche. Ce principe, dit de l'exclusivité de la compétence de l'Etat du pavillon, est ancien et a été consacré dans l'arrêt *Lotus* du 7 septembre 1927 de la CPJI avant de l'être par la convention UNCLOS¹. Il ne signifie toutefois pas qu'il est interdit à un Etat autre que celui du pavillon d'intervenir ; mais qu'il a besoin pour cela, sauf exception, de l'autorisation expresse de l'Etat du pavillon.

Les navires de guerre étrangers, en haute mer, n'ont ainsi la possibilité que de procéder à un droit d'approche et un droit de reconnaissance face à un navire privé ne battant pas leur pavillon. Ils n'auront un droit de visite et de perquisition que sur accord exprès de l'Etat du pavillon. Ce principe exclut donc (ou plutôt *évite*) la constitution d'une police universelle de la haute mer, afin d'assurer et de conserver la liberté de cet espace.

Or, dans certains cas, on pourrait regretter qu'une telle police n'existe pas, le droit en vigueur ne permettant d'agir que de façon très parcimonieuse –et donc néfaste à une bonne intervention contre les contrevenants, doués ainsi d'une certaine impunité. Les Etats se sont alors mobilisés afin de pallier ces difficultés et ont organisé l'intervention en haute mer. Celle-ci est possible certes par l'Etat du pavillon, mais aussi par d'autres Etats, dans et à certaines conditions.

L'intervention, lorsqu'elle l'est, n'est possible – et autorisée – que pour les navires de guerre. Aucun autre navire n'est autorisé à agir. Mais qu'est-ce donc qu'un « navire de guerre » ? La définition en est donnée par l'article 29 de la convention UNCLOS « *Aux fins de la Convention, on entend par « navire de guerre » tout navire qui fait partie des forces armées d'un Etat et porte les marques extérieures distinctives des navires militaires de sa*

¹ Art. 97 UNCLOS.

nationalité, qui est placé sous le commandement d'un officier de marine au service de cet Etat et inscrit sur la liste des officiers ou un document équivalent, et dont l'équipage est soumis aux règles de la discipline militaire ».

Ces navires de guerre, ainsi que les navires d'Etat utilisés à des fins non commerciales, jouissent de l'immunité², sous réserve de certaines dispositions de la convention.

Mais le régime juridique du navire de guerre situé en haute mer est encore plus favorable au navire de guerre, puisque l'article 95 de la convention UNCLOS lui confère une immunité totale de juridiction en haute mer vis-à-vis de tout Etat autre que celui du pavillon.

Le but premier des navires d'Etat est de sauver les personnes, libérer les otages, et en pleine santé, sinon vivants. Les objectifs de maîtrise du navire et de sa cargaison, puis l'arrestation des contrevenants viennent ensuite. Toutefois il est admis que cette hiérarchie des priorités puisse être exceptionnellement inversée, notamment en cas d'attaque terroriste (par exemple si un navire est lancé à vive allure contre un grand port ou sur une grande ville), et dont la décision est prise par le pouvoir politique.

Pourquoi seuls ces navires peuvent intervenir ? Parce que l'intervention est un acte de haute technicité, nécessitant des moyens, un savoir et une expertise dont seules les marines de guerre disposent.

Lorsque ces navires interviennent, ils peuvent le faire sous différentes modalités (**Chapitre 1**) et sur la base de divers fondements juridiques (**Chapitre 2**).

² Art. 32 UNCLOS.

CHAPITRE 1. LA VARIABILITE DES FONDEMENTS D'INTERVENTION

L'intervention des marines se heurte à la difficulté de sa justification. Si les fondements existent, les prouver peut être délicat, d'autant plus que l'on assiste à une multiplication des mélanges d'infractions¹. Un certain nombre de fondements à l'intervention des Etats en haute mer est fixé dans la convention UNCLOS (**section 1**). Toutefois ce qui est prévu étant assez limité la communauté internationale a permis, de par le développement du droit international, d'en élargir le champ d'application (**section 2**) ; à des degrés plus ou moins divers.

SECTION 1. LES FONDEMENTS DE LA CONVENTION UNCLOS

La convention de 1982 envisage quelques cas d'intervention autorisée des Etats en haute mer ; sont ainsi visés la piraterie maritime (§1), le trafic de stupéfiants et de substances psychotropes (§2), les émissions non autorisées émises depuis la haute mer (§3) ainsi que la traite des esclaves (§4).

§1. La piraterie maritime

Il y a très longtemps en cas d'arrestation le pirate pouvait, sans jugement préalable, être mis à mort et ce en vertu du principe de la légitime défense ; paradoxe, donc. Ce fut la convention de Genève qui régit la première ce crime², inspirée d'un rapport de l'Université de Harvard de 1923. La convention UNCLOS n'y apporte guère de changements³.

Le fondement principal et universel de l'intervention en cas de piraterie maritime se trouve à l'article 105 de la convention UNCLOS. Il s'agit de l'application la plus classique du principe de compétence universelle, exception à l'application exclusive de la loi du pavillon. Cette situation s'explique par le fait que la piraterie a de tout temps été considérée comme un crime international, et que sa sanction était souhaitée par tous.

Dans l'application de ce principe la convention UNCLOS oblige les Etats à coopérer autant que possible pour lutter contre ce phénomène⁴, mais ouvre aussi d'autres possibilités.

¹ Ainsi dans la Golfe d'Aden se multiplient l'immigration illégale doublée de piraterie.

² Art. 14 à 21 de la Convention de Genève du 29 avril 1958.

³ Art. 100 à 107 de la Convention UNCLOS.

⁴ Art. 100 UNCLOS : « Obligation de coopérer à la répression de la piraterie ».

La compétence universelle permet ainsi aux navires de guerre d'exercer un droit de visite⁵ et de perquisition à bord d'un navire privé qu'ils soupçonnent de se livrer à des activités pirates, d'appréhender les personnes mais aussi de le saisir⁶ ainsi que les biens se trouvant à bord.

Il faut bien faire attention à n'intervenir qu'en cas de piraterie tel que défini par la convention UNCLOS. Ainsi la définition du Bureau Maritime International (BMI), consistant en « *tout acte d'abordage contre un navire avec l'intention de commettre un vol ou tout autre crime et avec la capacité d'utiliser la force pour l'accomplissement de l'acte*⁷ » plus large, ne peut trouver ici à s'appliquer.

La question principale se pose aujourd'hui justement de savoir s'il ne faudrait pas élargir la définition pour réprimer à plus grande échelle, certains estimant que celle de la convention UNCLOS ne permet pas de prendre en compte tous les actes de piraterie. Ceci semble erroné, car si ces personnes qualifient de piraterie ce qui est brigandage, c'est qu'ils confondent les régimes juridiques de la mer et de la haute mer. Si la piraterie a lieu ailleurs qu'en haute mer, il s'agit de brigandage : la différence se situe juste au niveau de la zone de commission de l'infraction, qui amène la compétence de l'Etat côtier dans ce dernier cas, maître et responsable de son territoire.

§2. Trafics de stupéfiants et de substances psychotropes

Ce trafic a certes été pris en compte par la convention UNCLOS (A), mais de façon très marginale. C'est pourquoi les dispositions ont été renforcées par l'adoption d'autres instruments internationaux (C), et entre temps se sont développés des accords bilatéraux (B).

A. Les dispositions de la convention UNCLOS

Le fondement de l'intervention et de la répression du trafic de stupéfiants et de substances psychotropes naît avec la convention UNCLOS. Celle-ci contient en effet une disposition, l'article 108, qui ne prévoit que la compétence de l'Etat du pavillon pour intervenir en haute mer et pour réprimer les contrevenants ; il peut également demander la coopération d'autres

⁵ Art. 110 UNCLOS.

⁶ Art. 105 UNCLOS.

⁷ Capitaine de vaisseau Francis HAYE, « Insuffisances juridiques dans la lutte contre la piraterie », *La Revue maritime*, n°483, novembre 2008.

Etats, sans que cela soit une obligation. La compétence de la loi du pavillon est donc ici préservée, aucune exception n'y est prévue hormis la volonté de l'Etat du pavillon. Ainsi, un navire ne pourra intervenir qu'après autorisation expresse de l'Etat du pavillon.

De plus si la convention UNCLOS prévoit une coopération de tous les Etats à la répression du trafic, aucune disposition ne permet ne serait-ce que la visite du navire en question, ce qui est pourtant la base même de toute intervention. Ainsi l'article 110 de la convention régissant le droit de visite et d'arraisonnement des navires étrangers en haute mer n'ouvre pas ce droit en matière de trafics de drogues. Surtout, la convention n'appelle que les Etats à coopérer seulement, aucune obligation ne leur est imposée en ce sens.

C'est certainement pour pallier cette « indifférence » et pour lutter contre la croissance exponentielle d'un tel trafic que d'autres dispositions internationales ont été adoptées. Il est très net que la convention UNCLOS, dont l'objet est très louable, ne se donne pas les moyens suffisants pour atteindre les buts qu'elle se fixe. Son efficacité ne repose finalement que sur l'adoption d'accords ou arrangements bilatéraux, heureusement existants.

B. Le développement d'accords bilatéraux

Des dispositions avaient été prises entre la Grande Bretagne et les Etats-Unis, par le biais de l'Echange de notes du 13 novembre 1981, inspiré de la tradition des *liquor treaties*⁸. Ces accords bilatéraux⁹, conclus entre les Etats-Unis et d'autres Etats, permettaient aux autorités américaines d'arraisonner un navire suspect, d'examiner ses papiers de bord, de procéder à une perquisition, à la saisie du navire ainsi qu'à son déroutement dans un port américain, et ce même en dehors de leurs eaux territoriales. Mais la zone d'intervention était limitée à la distance que pouvait parcourir le navire incriminé depuis les côtes en une heure, ce qui était appelé le système du « rayon horaire ».

Cet Echange matérialise un accord conclu entre ces deux Etats et a pour effet principal de déroger à la compétence de principe de l'Etat du pavillon. En effet la Grande Bretagne donne l'autorisation de principe aux navires de guerre américains, et de façon non réciproque, d'aborder en haute mer les navires britanniques soupçonnés de transporter des stupéfiants destinés au territoire américain. Les autorités américaines sont également autorisées, une fois à bord, à examiner les documents du navire et de sa cargaison et à prendre les mesures

⁸ Aspirant Aymeric LE MASNE DE CHERMONT, *La lutte contre le narco-trafic maritime : vers un nouveau droit d'intervention ?*, Mémoire de l'Université de Lille II, 2002.

⁹ Il y en eu 16 en tout.

nécessaires pour déterminer le lieu d'immatriculation du bâtiment ainsi que recueillir des renseignements ; elles peuvent si nécessaire fouiller le navire, le saisir, le conduire dans un port américain et poursuivre les contrevenants. Cet accord se révéla être un succès et devint un modèle pour la conclusion d'autres accords bilatéraux, bien que l'on puisse regretter son caractère non réciproque et donc favorable aux Etats-Unis.

L'Espagne et l'Italie ont signé à Madrid, le 23 mars 1990, le Traité entre le Royaume d'Espagne et la République italienne pour la répression du trafic illicite de drogues en mer, bien qu'il consacre encore l'intervention sous consentement de l'Etat du pavillon qui dispose d'une « compétence préférentielle¹⁰ . »

D'autres accords ont ensuite été conclus, notamment entre les Etats-Unis et certains Etats d'Amérique Latine ainsi que des Caraïbes.

C. L'émergence d'autres fondements

Afin de mieux répondre aux exigences posées par la lutte contre le trafic de drogues et de pallier les insuffisances de la Convention UNCLOS a été adoptée le 20 décembre 1988 la Convention des Nations-Unies contre le trafic illicite de stupéfiants, intégrée en droit français par la loi du 29 avril 1996¹¹, dite loi « article 17 ».

Les dispositions nous intéressant ici – et les plus importantes – se trouvent à l'article 17 de la convention. Il prévoit la possibilité, en cas de « *motif raisonnable de soupçon de trafic illicite*¹² », d'arraisonner et de visiter le navire, et si nécessaire de prendre des mesures appropriées, mais seulement après avoir obtenu l'accord de l'Etat du pavillon¹³. Le principe de l'Etat du pavillon n'est donc pas ici remis en cause, ce que l'on peut regretter. Quel est donc l'intérêt de ce texte ? Il réside certainement dans le fait qu'il lance un appel à la « coopération internationale », en disposant que les Etats « *envisageront de conclure des accords ou arrangements bilatéraux ou régionaux en vue de donner effet aux dispositions du présent article et d'en renforcer l'efficacité*¹⁴ . »

¹⁰ Art. 5§2.

¹¹ Intégrée, devient le titre II de la loi de 1994.

¹² Art. 17§2.

¹³ Art. 17§4.

¹⁴ Art. 17§9.

Au niveau européen un accord a également été adopté par le Conseil de l'Europe le 31 janvier 1995¹⁵, qui reste identique aux autres textes en consacrant encore le principe de l'autorisation préalable formelle de l'Etat du pavillon, qui dispose d'une « compétence préférentielle¹⁶. » De plus l'Etat du pavillon, même s'il donne son accord à l'intervention, reste maître de la situation, puisqu'il a la possibilité de la subordonner à certaines conditions, auxquelles devra satisfaire l'Etat intervenant. L'accord donne une liste de mesures pouvant être prises : arrestation du navire, fouille, ouverture de conteneurs, prélèvement d'échantillons, réalisation de tests, demande de production de documents et possibilité d'en faire des copies, mise sous scellés, escorte du navire jusqu'à un port de son territoire, immobilisation en vue d'inspections plus poussées, arrestation des contrevenants. L'usage de la force, s'il n'est pas formellement prohibé, est toutefois de dernier recours, et doit être raisonnable et proportionné. Enfin l'Etat du pavillon peut encore avoir le dernier mot en ce qu'il a la possibilité de faire jouer la compétence préférentielle. Celle-ci est encadrée par l'article 14 de l'Accord, prévoyant des délais de notification ; si elle est exercée la compétence de l'Etat intervenant est suspendue.

Les droits nationaux apportent eux aussi leur contribution à l'intervention en haute mer des navires se livrant au trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, notamment les Etats-Unis et l'Italie. Mais leurs interventions, effectuées sur la base de leur législation nationale, ne sont guère acceptées et reconnues. Ainsi les Etats Unis adoptèrent en 1986 le *Maritime Drug Law Enforcement Act*, prévoyant leur juridiction en haute mer sur un navire battant pavillon étranger si l'Etat de celui-ci y donne son accord, même de façon tacite, c'est-à-dire s'il ne s'y oppose pas. Or cette législation a soulevé quelques difficultés, notamment dans certaines affaires qui ont fait tollé entre les Etats, notamment avec les pays de l'Amérique Latine et les protestations du gouvernement cubain suite à une intervention ayant eu lieu dans les eaux internationales entre Cuba et le Mexique sur le navire *Hermann* contre lequel l'*U.S. Coast Guard* avait ouvert le feu le 31 janvier 1990 et tenté de le couler¹⁷.

L'Italie avait de son côté adopté la loi n°162 du 26 juin 1990 donnant des pouvoirs coercitifs à ces bâtiments contre des navires battant pavillon étranger.

¹⁵ Accord relatif au trafic illicite par mer, mettant en œuvre l'article 17 de la Convention des Nations unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes.

¹⁶ Définie par l'art.1 b) de l'Accord : « un droit prioritaire d'exercer sa compétence, à l'exclusion de l'exercice de celle d'un autre Etat relative à l'infraction ».

¹⁷ Pour plus de détails, voir le *Répertoire du Conseil de sécurité*, 1989-1992, pp. 392-396.

Du fait de la multiplication de ces accords, et certainement mus par une volonté interventionniste, l'Italie a prôné l'existence d'une coutume internationale¹⁸ permettant aux Etats d'intervenir en haute mer lorsqu'existent des soupçons de trafic illicite de stupéfiants, à l'encontre de navires battant pavillon étranger. Qu'on le regrette ou non, cet arrêt a été cassé en appel¹⁹ et en cassation, refusant le principe même de l'existence d'une coutume quelconque.

La coopération internationale en la matière est très fructueuse, puisqu'on peut lui attribuer l'arrestation de plusieurs navires : le *Cyclon* le 15 octobre 2002, le *Dos Continentes* en 2005, le *Cuidad de Oviedo* le 11 novembre 2006, l'opération de lutte contre le narcotrafic *Carib Royal 08.2* en juin 2008 débouchant sur l'interception du *Sunset* et de l'*Escabana*, entre autres.

§3. Emissions non autorisées depuis la haute mer

L'expression d'émissions de radio « pirates » est parfois utilisée, mais est considérée comme un abus de langage²⁰. Ces émissions hertziennes non autorisées sont émises en haute mer par des navires d'un pavillon différent de celui sur le territoire duquel les émissions sont brouillées. La première radio pirate recensée émise depuis la mer, W.U.M.S, daterait de 1925. Cette pratique s'est développée dans les années 1960, souvent dans des buts politiques, voire humanitaires : citons ainsi le cas en 1990 de l'affaire du navire *Déesse de la Démocratie* émettant des émissions politiques au large de la mer territoriale de la Chine. De nombreuses radios pirates restent ainsi dans les mémoires : Radio Caroline à bord du *Mi Amigo*, dès 1964 ; *Radio North Sea International* dès 1970 ; *Voice of Peace* durant la guerre du Golfe.

Nombreux furent les droits nationaux qui tentèrent d'apporter une solution au problème par l'adoption de loi « anti pirates » : la première fut votée en 1964 par le Royaume-Uni ; vint ensuite la Hollande en 1974, l'Italie en 1976 puis la France en 1978.

¹⁸ *Sentenza-ordinanza di rinvio a giudizio* du juge d'instruction en date du 28 mai 1987 : « désormais existe une norme coutumière qui, au-delà des limites gênantes posées par les règles écrites en vigueur, autorise, dans des cas déterminés, l'intervention même en haute mer en vue de réprimer ce trafic abject ».

¹⁹ Cour d'appel de Palerme, 1er juin 1992, Procédure pénale contre Renevey et autres (navire Fidelio), *Rivista di diritto internazionale*, 1992, p. 1081.

²⁰ Jean-Pierre BEURIER (dir.), *Droits maritimes*, Dalloz Action, 2009-2010, p. 115, n°115-23.

Ces agissements ont été pris en compte assez tôt par le droit international avec la III^{ème} Conférence sur le droit de la mer, qui a abouti à la création de l'article 109 de la convention UNCLOS mettant en place un régime selon lequel tout Etat membre coopère à la répression des émissions non autorisées depuis la haute mer.

Cet article est dérogatoire au principe de la compétence de la loi du pavillon. En effet il donne compétence certes à la loi de cet Etat, mais aussi à l'Etat d'immatriculation des installations, à celui de nationalité des personnes, et à celui dont les émissions sont brouillées.

Si le phénomène semble n'avoir que peu d'importance aujourd'hui, en raison notamment de l'évolution des communications et de la révolution Internet, qui supprime la radio, mais aussi car le piratage est plus aisé à terre qu'en mer, et beaucoup moins risqué, il faut se méfier de ces préjugés. En effet les pirates informatiques pourraient capter les radios des marines nationales, et autres, à des fins criminelles. Il ne faut pas négliger cet aspect, même s'il peut sembler dépassé.

§4. Traite des esclaves

La traite des esclaves a été condamnée dès le XIX^{ème} siècle par l'article 9 de l'Acte de Berlin du 26 février 1885. Il faudra attendre l'Acte antiesclavagiste de Bruxelles du 2 juillet 1890 pour que la traite des esclaves par voie maritime soit interdite et que soient autorisées des mesures de police telles que l'enquête de pavillon et la vérification des papiers de bord, bien que celles-ci soient limitées à certaines zones déterminées et sur certains navires uniquement (ceux inférieurs à 500 tonneaux et dont l'Etat du pavillon avait signé l'Acte). Si les soupçons étaient fondés alors le navire pouvait être conduit dans le port le plus proche disposant d'une autorité compétente pour juger les contrevenants. Toutefois la France a refusé de ratifier ce traité.

D'autres traités sont intervenus postérieurement, tels la Convention de Saint-Germain du 10 septembre 1919, la Convention du 25 septembre 1926 et la Convention de Genève du 7 septembre 1956, qui engagent les Etats parties à contracter entre eux des « arrangements particuliers²¹ », afin d'accorder aux navires de guerre des droits spéciaux dans certaines zones afin de prévenir et réprimer le transport d'esclaves.

²¹ Art. 3§2, Convention du 25 septembre 1926.

A la différence de la piraterie maritime, la convention UNCLOS n'aborde que très rapidement ce problème. Mais, tout comme pour la piraterie, le traitement international de la traite des esclaves constitue aujourd'hui une exception, quoique relative à la compétence de principe de la loi du pavillon, considérée elle aussi comme un crime international.

En effet, exception à la compétence de la loi du pavillon, tant la convention de Genève que UNCLOS, respectivement en leurs articles 22 et 110, autorisent tout navire de guerre à exercer leur droit de visite sur un navire tiers s'il existe de fortes raisons de soupçonner qu'il se livre à la traite d'esclaves ; il pourra même poursuivre l'examen à bord si les soupçons persistent et procéder à une saisie.

Toutefois, exception relative à la compétence de la loi du pavillon, ces mêmes conventions ne reconnaissent le droit de prendre des mesures « efficaces » aux fins de prévention et de répression de transport d'esclaves ; seul cet Etat est compétent pour juger les contrevenants²². Il s'agirait donc plutôt d'une intervention nationale, si l'intervention n'était pas autorisée. Il faut signaler qu'un esclave qui se réfugie sur un navire est libre *ipso facto*²³.

Ces dispositions sont beaucoup moins d'actualité aujourd'hui. Il est possible que nous nous sentions peu concernés par la traite de nos jours ; pourtant il n'en est rien. Elles peuvent toujours être utilisées à des fins de fondement de l'intervention contre le trafic d'être humains dans le cadre de l'immigration illégale.

SECTION 2. LES FONDEMENTS NON ENVISAGES PAR LA CONVENTION UNCLOS

De nombreuses menaces susceptibles de se présenter en haute mer n'ont pas été envisagées à l'époque par la convention UNCLOS. Or, celles-ci se développant, il a bien fallu trouver une solution afin de donner un cadre d'action aux Etats en haute mer. Ainsi en est-il du terrorisme (§1) et des trafics en tout genre (§2, §3) ; mais d'autres justifications à l'intervention peuvent aussi être envisagés, telles la sauvegarde de la vie humaine en mer (§4), l'autorisation du Conseil de sécurité (§5) ou encore la légitime défense (§6).

²² Art. 13 de la Convention de Genève de 1958 et art. 99 de la Convention UNCLOS.

²³ Art. 99 de la Convention UNCLOS.

§1. Le terrorisme maritime

Le terrorisme en haute mer n'est pas du tout envisagé par la convention UNCLOS ; certainement car ce n'était pas à l'époque de son adoption une question d'actualité, la menace ne se présentant que dès 1985 avec l'attaque du pétrolier Limburg, qui n'eut même pas lieu en haute mer. Or la menace est réelle aujourd'hui.

De nombreux textes ont été adoptés afin de lutter contre le terrorisme, aucun spécifique à la mer. Le terrorisme, pourtant événement le plus rare, mais dont il est question le plus aujourd'hui, est régi en droit international par plus d'une trentaine de textes régionaux et internationaux relatifs à sa prévention et à sa répression. Une telle profusion n'est certainement pas pour faciliter la tâche de ceux qui doivent agir. Parmi eux, beaucoup s'intéressent particulièrement au terrorisme aérien, depuis de nombreuses années, et bien avant 2001. En ce qui concerne la mer, le droit se fait plus silencieux.

La difficulté de l'appréhension d'un acte terroriste réside aussi dans l'absence de définition claire de ce concept en droit international, tant les Etats divergent sur sa conception, ses éléments constitutifs, ses limites. En haute mer il est doublé de sa situation juridique.

§2. L'immigration clandestine

Le trafic de migrants, distinct de la traite des esclaves, bien que ce ne soit pas toujours évident (de nombreux migrants étant victimes d'exploitation), n'est pas envisagé par la convention UNCLOS et ne permet donc pas de droits de visite spécifiques, alors même qu'elle s'intéresse à la traite des esclaves ; ce qui est regrettable car aujourd'hui c'est l'inverse qui serait plus utile. Ce qui signifie que l'Etat autre que celui du pavillon ne peut intervenir que sur accord de celui-ci. Toutefois si un navire transportant des migrants se dirige vers un Etat mais n'est pas encore entré dans les eaux sous sa souveraineté, cet Etat peut prendre toutes les mesures nécessaires pour faire respecter ses conditions d'admission des navires¹.

La situation a été prise en compte par la Convention de Rome de 1988 contre le trafic illicite de migrants par terre, air, et mer.

¹ Art. 25 de la convention UNCLOS.

Le Protocole additionnel de Palerme du 15 novembre 2000 contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, définit ce trafic comme le fait d'assurer l'entrée illégale dans un Etat d'une personne afin d'en tirer profit²; et, en son article 8, reprend le même mécanisme que celui mis en place pour la lutte contre le narco trafic, permettant à un Etat de déléguer ses pouvoirs de police à un autre Etat qui apparaît mieux à même de les exercer. Ce texte s'applique aux activités transnationales avec implication d'un groupe criminel organisé, ce qui en réduit sa portée. Ainsi les Etats peuvent arraisonner et visiter les navires soupçonnés de se livrer au trafic illicite de migrants sans nationalité ou en ayant plusieurs ; si le navire a un pavillon, l'Etat intervenant peut demander confirmation de l'immatriculation à l'Etat du pavillon et autorisation d'intervenir et de prendre les mesures nécessaires : arraisonnement, visite, ou autres mesures autorisées par cet Etat. L'Etat du pavillon peut toutefois subordonner son autorisation à certaines conditions, et son accord doit être requis pour toute mesure prise à l'encontre ou à bord du navire. En principe l'Etat requis devrait donner son autorisation.

Il n'y a donc toujours pas de mécanisme de compétence universelle, le Protocole renvoyant au bon vouloir des Etats et au mécanisme de coopération bilatérale, car les incitant à la conclusion d'accords, d'arrangements ou d'ententes pour prévenir et combattre ce trafic³. Seuls les navires sans pavillon peuvent être arraisonnés de plein droit ; il est admis de penser qu'en matière d'immigration cette possibilité permet déjà d'appréhender un certain nombre de migrants, car souvent sont utilisées de petites embarcations sans immatriculation, voire des bateaux en fin de vie de la filière stochastique dans certains cas.

Une protection est apportée aux migrants ainsi appréhendés, car les Etats doivent respecter le principe de non-refoulement⁴ ; ils ne doivent pas non plus être remis aux autorités d'un Etat pratiquant la torture ou la peine de mort. Ce qui ne signifie pas que les intervenants ont le droit de les renvoyer en haute mer sur un navire, comme ce fut le cas dans les détroits asiatiques il y a quelques années⁵.

La coopération interétatique est très importante et a témoigné de son efficacité notamment lors de l'affaire du *Monica* de mars 2002, qui devant être arraisonné par la Marine française

² Art. 3a) du Protocole additionnel de Palerme du 15 novembre 2000.

³ Art. 17 du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la Convention de 2000 contre la criminalité transnationale.

⁴ Art. 19 (1) du même protocole.

⁵ Corinne TOURET, *La piraterie maritime et aérienne au vingtième siècle. Piraterie maritime et aérienne*, Thèse, LGDJ, 1992.

mais ayant fui à son approche a finalement été appréhendé par la Marine italienne. Le renseignement est ici encore d'une importance capitale.

Si le déroutement du navire peut être envisagé comme une des issues de la situation, on peut se demander si cela est vraiment pertinent, puisqu'étant finalement le but même de ceux qui sont à bord du navire !

§3. La traite des êtres humains

La traite des être humains est différente de la traite des esclaves, bien que la distinction ne soit pas toujours évidente. La lutte contre la traite des êtres humains est prévue par le Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la Convention de New York du 15 novembre 2000 contre la criminalité transnationale organisée.

Ce protocole permet à un navire de guerre battant pavillon d'un Etat partie à la convention qui aurait des motifs raisonnables de penser qu'un navire battant son pavillon bien qu'il batte pavillon étranger se livre au trafic illicite de migrants d'intervenir ou de demander l'aide d'Etats parties pour ce faire. De même le Protocole permet à un Etat qui a des soupçons concernant un navire battant pavillon étranger d'en informer l'Etat en question, lui demander confirmation de l'immatriculation, voire l'autorisation d'intervention. Cette intervention consiste en des mesures appropriées, telles que le droit de visite ou le déroutement du navire vers un port de l'Etat du pavillon.

§4. La sauvegarde de la vie humaine en mer et l'élargissement des intervenants

Le devoir humain de prêter secours à celui qui est en détresse peut bien sûr trouver ici à s'appliquer. On peut invoquer à cet effet l'article 98 de la convention UNCLOS qui porte obligation de prêter assistance en haute mer de tout capitaine de navire, exigée par chaque Etat. Ainsi le navire doit prêter assistance à « *quiconque est trouvé en péril en mer* » mais aussi à aller au secours des personnes en détresse dont il est informé le plus rapidement possible. Cette disposition peut être appliquée en matière de sûreté, par exemple dans les cas où des *boat people* en danger sont repérés en situation de danger ; en effet très souvent les embarcations utilisées par les passeurs dans le cadre de l'immigration illégale sont vétustes et dangereuses, ne respectant pas les normes internationales de sécurité maritime.

La convention sur la recherche et le sauvetage maritime de 1979 (SAR) peut être utilisée, obligeant les Etats à porter assistance à tout navire ou personne menacés par un danger grave et imminent, quelqu'en soient la nationalité, le lieu ou les circonstances.

L'assistance en mer peut aussi se fonder sur la convention SOLAS, alternative au fondement de l'intervention, qui prévoit notamment l'obligation de secours pour le sauvetage de la vie humaine en mer⁶. Ici aussi, et conformément aux directives de l'OMI, les personnes appréhendées ne doivent être débarquées dans des pays où leur liberté et leur vie seraient en danger⁷. Cette dernière disposition montre bien les difficultés de conciliation de la lutte contre l'immigration et l'entrée des migrants au final dans un pays autre que celui qu'ils voulaient fuir. Il est nécessaire également que le navire portant assistance ne soit pas ensuite pénalisé par cette intervention et puisse partir rapidement du port de l'Etat de débarquement des migrants.

L'avantage du recours à cette notion est qu'elle ne réserve pas seulement l'intervention aux navires de guerre de chaque Etat, mais qu'elle crée un devoir moral imposé à tous les navires en transit, ce qu'on appelle la « solidarité des gens de mer ».

§5. L'autorisation du Conseil de sécurité des Nations Unies

Les résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies peuvent apparaître comme des palliatifs du droit international et peuvent autoriser l'intervention des Etats sur la base du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies.

Les Etats-Unis, dans le cadre de la PSI et pour légitimer le droit d'interception, ont tenté d'obtenir de la part du Conseil de sécurité l'adoption d'une résolution qui autoriserait de façon générale l'interception de navires suspects (transportant des ADM, leurs vecteurs ou des matériels connexes), mais se sont heurtés à l'opposition de nombreux pays. La seule résolution prise est la résolution 1540, mais elle n'autorise rien de ce genre.

⁶ Règle 7 du Chapitre V de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer SOLAS, amendée en mai 2004.

⁷ Résolutions MSC. 155 (75) et MSC. 167 (78) du 20 mai 2004.

Le Conseil de sécurité est intervenu à plusieurs reprises au titre de la lutte contre la piraterie dans le Golfe d'Aden, par le biais de résolutions. Celles-ci ont été prises sur la base du chapitre 7 de la Charte des NU, car la piraterie est considérée comme une menace la paix et à la sécurité internationales.

Tout d'abord, par la résolution 1816 du 2 juin 2008, le Conseil a permis aux navires de guerre des Etats étrangers de continuer la poursuite des pirates dans les eaux territoriales somaliennes après l'accord de l'Etat côtier. La résolution 1838 du 7 octobre 2008 s'inscrit dans la lignée de celle-ci.

La résolution 1846 du 2 décembre 2008 s'inscrit dans la continuité des précédentes en renouvelant pour un an l'autorisation d'intervenir dans les eaux territoriales somaliennes pour lutter contre la piraterie ; elle exprime aussi le soutien du Conseil à l'opération *Atalanta* , ce qui assure à cette dernière un cadre juridique clair en lui donnant un fondement.

La résolution 1851 du 16 décembre 2008 va plus loin et autorise le droit de suite à terre, mais uniquement pour les Etats dont la liste a été préalablement dressée par le gouvernement transitoire somalien, dont la France fait partie; elle annonce également la création d'un centre pour l'information et la coordination.

Le Conseil de sécurité peut aussi adopter des mesures en matière économique, dont le très efficace embargo, comme il l'a fait lors de la guerre en Irak en 1990-91 ; or il s'agissait du temps de guerre, et il est plus difficile d'envisager l'énoncé par le conseil d'un embargo pour lutter contre la piraterie ou le terrorisme maritime.

Le blocus pratiqué unilatéralement par un – ou plusieurs – Etats contre un autre est interdit en droit international, contraire au principe même de la liberté des mers. Ce qui s'est donc produit à plusieurs reprises sur les mers du globe n'avait en fait aucune légitimité. Seul le Conseil a le pouvoir de prononcer de telles sanctions en vertu du chapitre VI de la Charte des Nations Unies. Le Conseil peut ainsi lancer un embargo commercial, qui peut être partiel ou total, envers un Etat ; il peut dans ce cadre autoriser les navires à procéder à des interventions à l'égard de navires ne battant pas leur pavillon si des soupçons pèsent sur eux de pratiques en contravention avec les mesures prises par le Conseil. De telles mesures ont ainsi pu être prises, avec notamment l'exemple de la résolution 1718 du 14 octobre 2006 instituant un embargo à l'encontre de la Corée du Nord.

Toutefois ici dans notre contexte cette pratique ne semble pas envisageable puisque nous n'avons pas affaire à un conflit entre Etats. Mais l'on pourrait imaginer un embargo à l'encontre des repaires connus des contrevenants, par exemple près des zone refuges pirates

de la Somalie ; mais cela ne semble pas pertinent car risquant de nuire encore plus aux habitants d'un pays déjà suffisamment en crise.

Ces résolutions du Conseil de sécurité ne constituent en rien une déclaration d'un droit nouveau, mais permettent de combler des insuffisances dans une situation bien précise, notamment celle de la piraterie dans le Golfe d'Aden. Il ne s'agit pas de résolutions générales et impersonnelles, mais de textes applicables dans un espace et dans un temps. Ainsi constituent-elles des résolutions de circonstances, un cadre juridique d'exception, justifié par des menaces à la paix et à la sécurité internationale, et n'ayant pas vocation à s'élargir aux autres zones du globe. Les résolutions du conseil permettent ici de pallier le droit international afin de résoudre une crise d'impact mondial.

§6. La controverse de la légitime défense

Certains Etats, pour défendre leurs intérêts, ont tenté de fonder leur intervention sur le droit de légitime défense.

L'Espagne, en 1873, invoquant une mesure d'autoprotection, a procédé à l'arraisonnement, par le *Tornado*, du navire américain *Virginius* qui transportait des armes et des insurgés à destination de la rébellion cubaine⁸. Elle estimait que puisque le navire allait entrer dans ses eaux territoriales elle n'avait fait qu'agir à titre préventif, avant qu'il n'y pénètre. Cette affaire fut très contestée par de nombreux Etats. Elle se répéta avec l'affaire du *Mary Lowell* en 1869. Lors de la guerre d'Algérie ce fut la France qui invoqua à son tour cette théorie, face à des navires se livrant aux trafics d'armes.

Si la légitime défense anticipée à été ainsi invoquée à plusieurs reprises, et tout autant contestée, aucune décision formelle n'en a déclaré ou infirmé la légalité. La convention UNCLOS ne l'envisage pas, et notre Conseil d'Etat, saisi de cette question lors de la guerre d'Algérie, ne s'est pas prononcé au fond⁹. Toutefois, et en dépit d'interdiction formelle, il semble que cette pratique ne soit pas admise en droit international, bien qu'en matière de pollution la solution soit différente, et la pratique admise. Mais les pollutions sont beaucoup plus graves, menaçant très clairement l'environnement.

⁸ *Journal des Instituteurs et des Bibliothèques scolaires*, n°47, 23 novembre 1873, p ???.

⁹ CE, 30 mars 1966, *Sté Ignazio Messina*, *Rec. Lebon*, 258.

Les Etats tentèrent d'utiliser la légitime défense de l'article 51 de la Charte des Nations Unies afin de justifier l'intervention en haute mer en cas de transport d'ADM, de leurs vecteurs ou de matériels connexes. Cette tentative échoua en raison de la crainte que la PSI aille à l'encontre du droit international, l'exercice du droit de légitime défense étant par ailleurs très difficile à justifier, et encore plus de façon préventive.

Ce recours serait d'autant plus contestable que le droit de légitime défense, qui pourrait éventuellement s'appliquer dans le cadre d'une agression terroriste en vertu de la résolution 1368 du Conseil de sécurité, ne semble pas pouvoir l'être envers des pirates ou des trafiquants de stupéfiants.

CHAPITRE 2. LA VARIABILITE DES TECHNIQUES D'INTERVENTION

Les modes d'intervention diffèrent en fonction de l'action illicite à laquelle les navires de guerre se trouvent confrontés, mais aussi en fonction du droit applicable : droit national, international, conventions particulières.

Il faut surtout retenir de tout ceci que les marines nationales ne peuvent pas résoudre les problèmes en mer –elles ne sont pas là pour ça. L'intervention n'est justifiée qu'en cas de réalisation de l'infraction ; c'est à terre que ses prémices doivent être combattues.

Toutefois les actions illicites en mer sont très nombreuses et très actuelles ; ainsi les Etats se doivent d'intervenir en cas de comportement suspect ou de constatation d'une infraction à la sûreté en mer, et cela perdurera tant que la prévention ne sera pas suffisamment efficace.

Les interventions en haute mer peuvent être classées selon qu'elles aient lieu à bord du navire (**section 1**), ou non (**section 2**).

SECTION 1. LES TECHNIQUES D'INTERVENTION A BORD DU NAVIRE

Diverses techniques d'intervention à bord du navire existent, hiérarchisées par paliers, auxquelles il est possible ou non de recourir en fonction de la situation. Ces techniques sont bien évidemment les mêmes que celles pratiquées dans les eaux sous souveraineté ; mais leur régime est différent.

§1. L'approche et la reconnaissance

Selon la Commission de droit international (1950), le droit d'approche, ainsi que la vérification du pavillon, est la seule exception de droit coutumier au principe général interdisant toute ingérence en haute mer dans la navigation d'un navire battant pavillon d'un autre Etat en temps de paix. Elle estimait que tout autre acte d'ingérence doit se fonder sur des traités particuliers, excepté en ce qui concerne la piraterie maritime.

La reconnaissance permet aujourd'hui de procéder à la vérification de l'identité et de la nationalité du navire ; mais elle n'emporte pas contact entre le navire intervenant et le navire suspect. Il ne s'agit que de l'inviter à hisser son pavillon, rien de plus.

§2. L'enquête de pavillon et inspection des papiers de bord

Cette pratique, aussi appelée vérification de pavillon, est issue de la coutume internationale. Elle a été sujette à nombreux débats, élevés notamment entre les doctrines françaises, américaines et britanniques. L'enquête a pour but de vérifier la nationalité du navire et son droit à arborer le pavillon qu'il présente.

Cette enquête, autorisée dans les eaux sous souveraineté nationale, l'est aussi en haute mer, en vertu de la « *sûreté des navigateurs paisibles*¹. » Cette enquête fut contestée par certains en raison de l'atteinte portée à la liberté des mers et à l'indépendance des Etats. Mais elle fut admise car justement elle allait dans l'intérêt de l'une et de l'autre, puisque ayant pour objet de les faire respecter. L'Etat du pavillon intervenant remplirait ainsi une mission de « protection justifiée². » Cette position est défendue par Oppenheim, pour qui « *C'est une règle du droit coutumier international universellement reconnue que les bâtiments de guerre de tous les pays ont le droit, en vue de préserver la sécurité de la haute mer des actes de piraterie, d'inviter en haute mer les navires privés suspects à hisser leurs couleurs*³. »

Mais il est bien évident que, même admise par les juridictions nationales⁴, cette pratique constitue une exception au principe de compétence exclusive de l'Etat du pavillon en haute mer ; c'est pourquoi ce droit ne saurait être exercé sans limites. Ainsi pour pouvoir être exercé le navire intervenant doit-il avoir de « justes motifs » : par exemple lorsqu' un navire refuse de hisser son pavillon ou prend la fuite.

Comment se déroule cette procédure ? Tout d'abord le navire de guerre va enjoindre au navire suspect, en tirant un coup de semonce (coup de canon à poudre), de hisser son pavillon. Si toutefois le navire s'y refuse, ou prend trop de temps pour le faire, le navire intervenant peut alors tirer un coup de boulet, qui devrait inquiéter l'interpellé, puisqu'annonçant la possibilité de prise de mesures plus coercitives par le navire intervenant.

¹ Abdelwahab BIAD, « La lutte contre la prolifération des armes de destruction massive à la croisée des chemins », *AFRI*, vol.5, 2004, p. 772.

² *Ibid.*

³ L. Oppenheim, *International Law*, éd. 7, Londres – New-York, 1941, p. 553.

⁴ Notamment par la Cour Suprême des Etats-Unis dans l'affaire du navire *Marianna Flora*.

Afin de pouvoir vérifier les papiers de bord encore faut-il que le personnel de l'Etat du pavillon du navire intervenant soit sur le navire. Pour cela sera procédé à l'accostage du bâtiment suspect. L'inspection des papiers de bord peut ensuite être autorisée.

§3. Visite et inspection de la cargaison

Les visites et inspections de la cargaison ne peuvent avoir lieu que si des soupçons persistent après la vérification des papiers de bord.

Le droit de visite d'un navire de guerre battant pavillon autre que le navire intercepté est régi par l'article 110 de la convention UNCLOS. Celui-ci admet le droit de visite uniquement dans les cas où il a de sérieuses raisons de soupçonner que le navire se livre soit à la piraterie, soit au transport d'esclaves, soit à des émissions non autorisées, soit étant sans nationalité, ou bien s'il a en réalité la même nationalité que le navire de guerre.

A cette fin le navire intervenant peut dépêcher auprès du navire suspect une embarcation sous commandement d'un officier. Toutefois la visite et l'inspection peuvent s'avérer bien difficiles –voire impossibles – lorsqu'elles ont lieu sur un navire de taille gigantesque : comment tout vérifier ? La prévention portuaire retrouve ici tout son intérêt : puisqu'on ne peut contrôler en mer, c'est à terre que cela doit être fait.

Ce n'est que si les soupçons persistent, après vérification, que le navire suspect pourra être soumis à l'examen des intervenants, mais « avec tous les égards possibles⁵ . »

Si le navire intervenant agit alors que les soupçons s'avèrent finalement infondés, la responsabilité de l'Etat de son pavillon pourra être engagée et l'indemnisation de toute perte ou tout dommage sera due au navire inspecté, mais à la seule condition qu'il n'ait commis aucun acte le rendant suspect⁶.

Si les circonstances l'exigent le navire pourra être arrêté et redirigé vers un port de sa nationalité ou de celle de l'Etat du navire intervenant.

⁵ Art. 110 § 2 UNCLOS.

⁶ Art. 110 § 3 UNCLOS.

§4. Le déroutement

Le déroutement correspond à une « *pratique de la guerre maritime, ordre donné par un bâtiment de guerre belligérant à un navire de commerce de se rendre à un point déterminé ou de suivre un itinéraire déterminé*⁷ . » Il n'est toutefois pas besoin d'être dans un contexte de guerre maritime pour que le déroutement soit possible. L'ordre est donné par un navire de guerre à un autre navire de se rendre à une destination donnée.

La loi française autorise le déroutement du navire⁸ au commandant du navire, qui doit décider de la destination avec les autorités de contrôle de l'opération.

SECTION 2. LES TECHNIQUES D'INTERVENTION EN MER

L'intervention en cas d'infraction à la sûreté en haute mer n'est pas uniquement possible à bord du navire. Certaines des techniques applicables se déroulent en effet différemment, dans des cas où les navires intervenants ne peuvent monter à bord, soit du fait du principe de leur intervention, ce qui sera le cas en cas d'escorte et d'accompagnement d'autres navires (§1) ; soit du fait de la non coopération du navire interpellé, en cas de poursuite (§2) ou encore, cas extrême, de destruction (§3).

§1. L'escorte et l'accompagnement des navires de guerre

Il convient en premier lieu de faire la différence entre l'accompagnement et l'escorte, deux notions bien différentes, avant d'en examiner le succès et les limites.

A. La distinction entre l'accompagnement et l'escorte

L'accompagnement se caractérise par la souplesse de ses modalités juridiques. Le navire accompagnant n'a pas la lourde charge de la responsabilité de celui qu'il accompagne. C'est l'accompagné qui décide de choisir un navire accompagnant, qui adopte une position neutre.

Or dans le cas de l'escorte c'est tout l'inverse qui se produit, le navire escorteur endossant la responsabilité de celui qui l'accompagne, car il s'agit du placement de l'escorté sous le contrôle opérationnel de l'escorteur.

⁷ V° Déroutement, Gérard CORNU, *Vocabulaire juridique*, Assoc. Henri Capitant, éd. 7, PUF, 2006, p. 294.

⁸ Art. L. 1521-5 du Code de la défense.

B. Le succès du recours à l'accompagnement et à l'escorte

De nombreuses opérations d'accompagnement des navires ont été menées, notamment dans le Golfe d'Aden pour lutter contre la piraterie, principale menace contre laquelle cette mesure peut être prise. La création de couloirs de sécurité peut être aussi envisagée.

Suite à l'appel du Programme alimentaire mondial en 2007 il y a ainsi eu l'opération Alcyon, afin de protéger les navires du PAM acheminant l'aide humanitaire en Somalie. Cette opération a débuté en 2007, assurée par la France de novembre 2007 à février 2008, ce qui a permis l'acheminement par le PAM de 300 000 tonnes de nourriture. L'opération ne s'est pas arrêtée, la France ayant été relayée par d'autres Etats (Canada, Danemark, Pays-Bas).

Diverses opérations ont également été mises en place aux quatre coins du globe afin de lutter contre le terrorisme. On peut citer l'opération navale de la marine américaine menée dans le cadre d'*Enduring Freedom*⁹ en Océan Indien, qui a débutée le 7 octobre 2001 en Afghanistan, la *Task Force 150*. Les navires participant à cette *CTF-150* patrouillaient de la mer rouge à l'Océan Indien, afin d'empêcher un acte terroriste et le transport d'armes et de matériels destinés aux organisations terroristes.

Le Conseil européen des affaires générales et des relations extérieures, sous l'impulsion de la France et de l'Espagne et pour agir dans le Golfe d'Aden, a mis en place le 15 septembre à Bruxelles une cellule de coordination de lutte contre la piraterie maritime, baptisée EU NAVCO, chargée de coordonner les moyens engagés et d'informer les armateurs européens. Dans ce cadre de nombreux accompagnements ont été effectués ; la France a ainsi accompagné une vingtaine de navires de commerce en transit dans la région. Ces mesures n'ont eu lieu que jusque début décembre, l'Opération *Atalanta* étant amenée à en prendre le relais.

L'opération *Eunavfor Atalanta*, annoncée lors de la réunion informelle des ministres de la Défense de l'UE à Deauville des 1^{er} et 2 octobre 2008, a quand a elle été avalisée par l'UE le 10 novembre 2008, avec pour date de début l'échéance de la résolution 1816 du Conseil de sécurité, soit le 8 décembre, pour une durée de 12 mois. Cette opération prend en effet appui sur un certain nombre de résolutions du Conseil, les 1814, 1816, 1838 et 1846, lui donnant ainsi un cadre juridique particulier et exceptionnel. Cette opération témoigne, cinq mois après

⁹ Cette opération vise à lutter contre le terrorisme international et les trafics illicites.

son lancement, de son efficacité. Sur les 49 attaques recensées depuis début 2009, 44 ont ainsi été avortées¹⁰. Toutefois l'opération se trouve un peu limitée car elle dresse une hiérarchie des navires à protéger, donc certains ne bénéficieront pas de sa protection.

D'autres Etats se sont investis dans la région afin de lutter contre le phénomène. On trouve ainsi les navires américains, dans le cadre d'une force multinationale, la *Combined Task Force 151*, qui reprend en partie les tâches effectuées par la *Task Force 150*, qui œuvrait dans le cadre du volet naval de l'opération *Enduring Freedom*.

On retrouve également une participation de la Russie avec notamment son navire *Neoustrachimy*, qui accomplit une mission avec le consentement du gouvernement somalien et pratique l'escorte ; fait historique, de la Chine ; de la Corée du Sud ; de l'Egypte, de l'Ukraine, de l'Inde, de l'Iran, et tout récemment de Singapour¹¹. La coordination de l'action de tous ces Etats et toutes ces opérations devient alors nécessaire. Ce qui est rappelé par la résolution 1851 du Conseil de sécurité, appelant les Etats à « mettre de l'ordre » dans les diverses interventions dans la zone.

Une nouvelle intervention de l'Otan dans la zone est en préparation pour le printemps¹², similaire à celle qui avait été menée fin 2008 avant d'être reprise par *Atalanta*, à caractère dissuasif.

Il faut remarquer l'efficacité des opérations de la Marine française : en 2008 la Marine a procédé à deux actions de vive force, sur le *Ponant* et le *Carré d'As*, une action sur le territoire somalien (l'appréhension des pirates du Ponant) sur autorisation du gouvernement somalien et a procédé à l'interception de six navires, soit 84 pirates¹³. Même si la dernière en date, celle pour la libération du *Tanit*, a causé la mort du skipper¹⁴.

Le résultat de ces actions est donc bien réel, mais il a aussi un impact préventif. En effet les pirates « choisissent » le pavillon du navire à attaquer, ils vérifient qu'il ne soit pas du

¹⁰ Information à jour du 1^{er} avril 2009.

¹¹ Le *RSS Persistence*, navire singapourien, a été ainsi intégré à la CTF 151 et envoyé dans le Golfe d'Aden fin avril 2009.

¹² Source : site internet www.opex.360.com.

¹³ Mr le Capitaine de frégate Philippe BERENGUER, entretien du 13 mars 2009.

¹⁴ A l'heure actuelle on ne connaît pas le responsable de sa mort.

pavillon d'un des Etats intervenants. Le Golfe d'Aden est aujourd'hui la zone la plus sous surveillance des navires militaires, avec 25 navires appartenant à 10 Etats¹⁵.

C. Les limites du recours à l'escorte et à l'accompagnement

Si efficaces soient-elles, ces mesures sont à double tranchant. En effet, et la chose est remarquée au large de la corne de l'Afrique, les pirates tendent à élargir leurs zones d'intervention au-delà de celles sous protection afin d'éviter les navires de guerre. Il y a donc un étalement de l'activité criminelle ; ce qui n'était pas le but recherché. Ainsi les attaques des pirates somaliens se propagent au loin, par exemple le *Bowasir* et le *Nipayia* ont été attaqués à 380 et 490 miles nautiques à l'est du pays ; d'autres ont également été recensées près des Seychelles¹⁶. Le risque est alors d'assister à une propagation du phénomène et une contagion dans les pays riverains. De plus si la création de couloirs de sécurité est intéressante elle n'est efficace que dans un certain rayon autour du navire escorté, de 30 km selon la Marine nationale¹⁷. Le défaut de cette protection est donc d'avoir tendance à « déplacer » le problème. Ses moyens ne seront pas suffisants pour faire face. Elle n'est pas non plus applicable à chaque type de menace, mais proprement à la piraterie, ce qui limite encore plus son efficacité. De plus, l'organisation de convois, comme cela était fait pendant la guerre et dans le Canal de Suez, n'est pas acceptée par les armateurs car contraire au commerce maritime, qui est un commerce à temps¹⁸ ; il y aurait de plus des difficultés à organiser un convoi avec des navires extrêmement variés en taille et en capacités de déplacement.

§2. La poursuite

La poursuite d'un navire en haute mer peut se diviser en trois cas : celui dans lequel le navire est poursuivi des eaux territoriales en haute mer (§1); celui dans lequel le navire est poursuivi de la haute mer dans les eaux territoriales (§2) ; et celui dans lequel les occupants du navire seraient poursuivis à terre (§3).

¹⁵ Source : France24.

¹⁶ « Les pirates à l'assaut des Seychelles ? », Mer et Marine, 2/04/09, <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=109956>.

¹⁷ *Piraterie : situation et suggestions*, Les Etudes du CESM, compte rendu du Séminaire organisé par le CESM en partenariat avec le Commandement de la Force maritime des Fusiliers marins et commandos, 05.11.08.

¹⁸ Cela crée en effet des temps d'attente entre 12 et 18h, Eric LEVY-VALENSI, Entretien du 16 avril 2009.

A. La « *hot pursuit* »

La *hot pursuit* est la poursuite qui commence dans les eaux territoriales et qui se poursuit en haute mer.

Elle peut s'appliquer lorsqu'une infraction aux lois et règlements d'un Etat a été commise – ou qu'il existe de sérieuses raisons de le penser – dans ses eaux territoriales par un navire civil d'un autre Etat, ce qui comprend ses eaux intérieures, archipélagiques, sa mer territoriale et sa zone contiguë. Il ne s'agit donc pas d'une atteinte à la sûreté ayant eu lieu en haute mer, mais l'infraction commise a un impact sur la haute mer, puisqu'elle s'y poursuit.

En effet les contrevenants qui agissent dans les eaux sous souveraineté nationale ont très souvent une excellente connaissance du droit de la mer et savent en profiter. Ainsi certains agissent près des limites de la haute mer car ils savent que le principe de liberté s'y applique et qu'ils peuvent donc y fuir sans pouvoir être poursuivis par l'Etat côtier.

Il fallait donc trouver une solution à ce problème. Les Etats ont ainsi pratiqué la *hot pursuit*, ou poursuite chaude. Il s'agit d'une pratique coutumière d'origine anglo-saxonne, exception au principe de liberté des mers, qui est apparue à la fin du XIX^{ème} siècle lors des conflits de pêche aux phoques qui avaient lieu dans le Pacifique Nord¹⁹. La règle, qui avait les faveurs de la doctrine, a été étudiée par l'Institut de droit international en 1894 avec le vote de l'article 8 qui en précisait les modalités ; un règlement fut également voté le 23 août 1898 à la Haye, autorisant la poursuite.

Cette pratique a ensuite été reconnue officiellement en 1930 lors de la Conférence de La Haye²⁰, avant d'être codifiée dans l'article 23 de la Convention de Genève de 1958. Elle figure aujourd'hui dans l'article 110 ou 111 de la convention UNCLOS qui en énumère les conditions de mise en œuvre.

Tout d'abord le navire contrevenant, que l'on appellera « poursuivi », doit se situer dans les eaux sous juridiction de l'Etat côtier au moment où il est repéré par le navire de celui-ci (« intervenant »), nécessairement un navire de guerre, et qu'il y ait des raisons de penser que le premier ait commis une infraction prévue par la législation du second.

¹⁹ Le principe est ainsi invoqué par la Russie en 1902 : voir Sentence Arbitrale du 29.11.1902, « Affaire des navires Cape Horn Pigeon, James Hamilton Lewis, C. H. White et Kate and Anna (Etats-Unis d'Amérique contre Russie) », *Recueil des Sentences arbitrales*, volume IX, 19 octobre 1901-29 novembre 1902, pp. 55-78.

²⁰ Art. 11 de l'Acte final de la Conférence de la Haye de 1930.

Le tribunal international de la mer a déjà eu à connaître de l'application de cette dernière condition, en rappelant l'importance du lien avec l'Etat de contravention, dans son arrêt du 1^{er} juillet 1999 rendu dans l'Affaire du *Saïga*²¹.

Pour que la poursuite puisse être engagée il faut que soient donnés précédemment des ordres de stopper visuels ou auditifs « sans équivoque », c'est-à-dire exprimés par l'utilisation de sirènes, d'appels radios ou de coups de semonce, et avant que le navire n'entre en haute mer.

De plus la poursuite doit être continue, c'est-à-dire ne pas avoir été interrompue depuis le début dans les eaux territoriales jusqu'en haute mer, même si on peut toutefois envisager la possibilité d'un relais d'engins. Ce caractère continu a d'ailleurs été rappelé en droit français par la Chambre criminelle de la Cour de cassation dans un arrêt du 16 janvier 2007²².

Comme toute riposte, celle-ci doit nécessairement être proportionnée à la gravité de l'infraction, tout en sachant que la responsabilité de l'Etat intervenant pourra être recherchée si tel n'était pas le cas.

Cette compétence est ainsi considérée comme une projection en haute mer des compétences territoriales de l'Etat côtier.

B. Le droit de suite

La suite correspond exactement au contraire de la *hot pursuit*. : il ne s'agit plus d'une poursuite qui aurait commencé dans les eaux territoriales pour continuer en haute mer, mais inversement. Un bâtiment qui repère un navire en haute mer en infraction aux réglementations internationales de sûreté maritime peut être amené à continuer sa poursuite dans des eaux sous souveraineté nationale dans lesquelles irait se réfugier le navire fautif²³.

Or, à moins qu'il ne s'agisse de ses propres eaux, le navire intervenant ne pourra y pénétrer. C'est ce qui se passe souvent et permet donc aux contrevenants de fuir en toute impunité. Il lui faut alors requérir l'accord de l'Etat côtier pour intervenir dans ses eaux.

Avec le droit de suite, le navire intervenant pourra le poursuivre même à l'intérieur de ces eaux, à la seule condition d'en avoir pour cela reçu au préalable l'accord de l'Etat côtier.

Le problème n'est toutefois pas pour autant résolu, puisque le plus souvent cette poursuite demeure impossible, le temps de requérir l'accord et d'en recevoir la réponse étant beaucoup

²¹ TIDM, arrêt rendu le 1^{er} juillet 1999 dans l'affaire du *Saïga*, *R.G.D.I.P.* 2000, p.514.

²² Cour de cassation, chambre criminelle, 16 janvier 2007, *Bull. crim.*, 2007, n°10, p. 30, pourvoi n°05-86-580.

²³ Les pirates agissent ainsi très souvent près dans les mers territoriales afin de pouvoir s'y rendre rapidement.

trop long pour une poursuite qui a lieu en temps réel. C'est pourquoi l'accord préalable, par convention bilatérale par exemple, serait bien préférable.

L'autorisation du Conseil de sécurité dans le cadre de la lutte contre la piraterie au large de la Somalie est ici très intéressante, et surtout très efficace, puisque permettant par avance la poursuite d'un navire pirate dans les eaux territoriales somaliennes ; il s'agit là d'une exception donnée uniquement pour la Somalie, et qui n'est pas valable ailleurs. La résolution 1816 du Conseil est ainsi dans ce cadre, en autorisant les Etats en coopération avec la Somalie dont la liste a été définie d'entrer dans les eaux territoriales somaliennes et à y utiliser tous les moyens nécessaires à la répression de la piraterie. Mais seuls ces actes et cette zone sont concernés. Le même genre de textes serait souhaitable dans d'autres domaines. Ces résolutions semblaient porter leurs fruits, puisque nous avons assisté à une amélioration de la situation ; mais un regain d'activité s'étant tout dernièrement manifesté, un texte international serait préférable, car la résolution ne fait que réagir ; or une convention serait préventive.

C. La question du droit de suite à terre

Le droit de suite à terre contre les contrevenants aux infractions à la sûreté en haute mer n'est pas envisagé par le droit international, d'une part parce qu'en principe le droit de suite dans les eaux territoriales n'est pas autorisé, d'autre part parce que poursuivre des personnes à terre correspond à une violation de l'intégration territoriale de l'Etat sur lequel ils se réfugient. A moins, bien entendu, que l'Etat en question y donne son autorisation.

Toutefois en matière de lutte contre la piraterie maritime, et plus particulièrement en ce qui concerne les actions menées dans le Golfe d'Aden et au large de la Somalie, dans la continuité de ses précédentes résolutions, le Conseil de sécurité a envisagé la suite à terre.

En effet en prenant sa résolution 1851 du 16 décembre 2008 ouvre une nouvelle voie dans la lutte contre la piraterie maritime. En effet il autorise les Etats membres et les organisations régionales coopérant dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer avec le Gouvernement de transition somalien à « *prendre toutes mesures nécessaires et appropriées en Somalie²⁴ aux fins de réprimer ces actes* » (§6).

²⁴ C'est nous qui soulignons.

Ce texte ouvre donc la voie à la poursuite des pirates sur le territoire somalien, bien que cela ne soit réservé qu'aux Etats figurant sur la liste notifiée au Secrétaire général des Nations Unis par la Somalie des Etats et organisations régionales autorisées à intervenir.

Cette résolution, considérée comme une avancée, peut être en effet très efficace. En effet l'intervention à terre peut être une réussite, comme l'atteste l'arrestation des pirates dans l'affaire du Ponant, bien que celle-ci n'ait pas eu lieu sous le mandat de cette résolution. Dans cette affaire le gouvernement de transition somalien avait donné son autorisation à une action hélicoptérée à terre qui a eu lieu le 11 avril 2008 et permis l'arrestation de six pirates somaliens, transférés vers la France. Cette opération a démontré l'efficacité de l'intervention à terre.

Mais l'intervention à terre est considérée par certains comme dangereuse, comme l'explique le commandant Menut, embarqué sur le navire français *Le Floréal* dans le cadre de l'opération *Atalanta*. Selon lui l'intervention à terre pourrait nuire aux populations somaliennes car là où vivent les pirates, vivent leurs familles ; de plus il estime que les commanditaires de ces attaques se réfugiant ailleurs, « *s'en prendre aux camps reviendrait à s'attaquer seulement à un symptôme, et non à la maladie*²⁵ . »

Il convient toutefois de rappeler que, comme en ce qui concerne toutes les résolutions adoptées par le Conseil de sécurité dans le cadre de la lutte de la lutte contre la piraterie au large de la Somalie, celle-ci ne constitue qu'un cadre juridique d'exception, comme le rappelle d'ailleurs la résolution 1851 :

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

²⁵ Lucas MENGET, Marie Sophie JOUBERT, « Le commandant du Floréal répond à vos questions », *interview du commandant Menut pour France 24*, <http://www.france24.com/fr> .

§3. La destruction du navire

La destruction du navire est bien évidemment quelque chose d'exceptionnel, le recours à la force étant par principe proscrit. Mais il peut être autorisé dans le cadre de l'article 51 de la charte des Nations Unies en cas de légitime défense.

Ainsi un navire qui serait en situation de légitime défense pourrait être amené à détruire le navire menaçant. Cela pourrait par exemple se produire lors d'un arraisonnement en cas de résistance des occupants ; mais aussi en cas de grave pollution, comme cela a été les cas dans l'affaire du *Torrey Canyon*.

Mais il ne s'agit pas de quelque chose qui est facilement admis par les juridictions. En effet les Etats Unis soupçonnant le navire *I am alone* de se livrer à la contrebande d'alcool l'ont coulé, et ont été condamnés pour cela en 1929. Même si cela s'est passé dans les eaux territoriales, le fait que la destruction n'y soit pas admise en dit long sur la conception que s'en font les Etats, et sur son application probable en haute mer. De plus l'exercice du droit de légitime défense est très rarement admis par le Conseil de sécurité.

Un autre exemple est à relever avec la condamnation par le TIDM de la Guinée pour avoir de façon disproportionnée mitraillé le pétrolier Saïga qui avitailait des navires de pêche dans la ZEE de cet Etat²⁶.

Si la destruction du navire n'est guère admise et pratiquée, c'est parce qu'elle est dangereuse. A titre d'exemple nous pouvons citer l'affaire provoquée par la marine indienne en novembre dernier. Une frégate de la marine indienne, *INS Tabar*, a été la cible de tirs provenant d'un autre navire. Celui-ci était considéré par elle comme un « bateau mère » pirate. La marine a donc riposté, ce qui a conduit à la destruction du navire, qui a coulé, le 17 novembre 2008. Or, ce navire était en fait un bateau de pêche thaïlandais qui avait été détourné le matin même par des pirates au large du Yémen. Les marins à bord ont donc trouvé la mort, en même temps que les pirates.

Le risque d'erreur est donc réel et généraliser la destruction ne serait pas du tout une bonne idée. Elle ne devrait pas être envisageable lorsqu'il y a des otages à bord, leur sauvetage étant le but premier de la mission.

La destruction du navire est encore moins envisageable du fait que l'on ne sait pas forcément ce qui est transporté à bord du navire. En effet dans le cas d'un navire transportant

²⁶ TIDM, arrêt rendu le 1^{er} juillet 1999 dans l'affaire du Saïga, *R.G.D.I.P.*, 2000, p. 514.

des armes de destruction massive, ou certains de leurs vecteurs, ou encore des substances dangereuses (par exemple un pétrolier), il est évident que la solution de destruction du navire ne saurait en aucun cas être envisagée. Si, dans ces cas, le navire n'obtempère pas aux ordres qui lui sont envoyés, l'issue ne peut pas – et ne doit pas – se trouver par la force, dont les conséquences environnementales seraient gravissimes.

Toutefois comme il l'a déjà été dit, l'ordre des priorités peut être amené à évoluer, notamment dans le cadre d'une attaque terroriste visant à diriger un navire contre un port ou une grande ville, bien que dans ce cas il soit fort peu probable que l'intervention ait lieu en haute mer, bien trop loin des côtes pour pouvoir soupçonner une volonté destructrice à terre. Il appartiendra aux autorités compétentes de faire ici un choix certainement délicat ; mais cela ne semble pas justifié dans le cas d'un acte de piraterie comme cela a été le cas dans l'affaire de l'*INS Tabar*.

TITRE III

LA REPRESSION DES ATTEINTES A LA SURETE
EN HAUTE MER

Un bon système de prévention et de dissuasion passe nécessairement par une répression affirmée, certaine et efficace. Que vaudraient en effet toutes les mesures précédemment étudiées de prévention si rien ne venait sanctionner leur non-respect ? A quoi serviraient encore les interventions si rien ne venait les justifier par la suite ? La répression permet finalement ainsi d'avoir certes un but répressif, mais, dans un certain sens, également dissuasif, et donc de participer à la prévention.

Le problème en ce qui concerne la haute mer est, qu'espace international par nature et par définition, le droit international ne la régit que par référence au droit de chaque Etat. Si le premier définit un cadre, le deuxième doit en définir le contenu. Relâcher des personnes après les avoir arrêtées au motif que rien ne permet aux Etats de poursuivre est un fait avéré, mais malheureusement désolant. Ainsi la marine allemande qui avait appréhendé 6 pirates en décembre 2008 a dû les relâcher sur ordre de Berlin au motif que le droit allemand ne permet de les poursuivre qu'à condition que les intérêts allemands soient en cause. Ce qui remet en cause l'efficacité de l'intervention, et peut même inciter les contrevenants à continuer.

Un autre problème, propre à la mer, est celui de la preuve : la mer n'offre en effet que très peu d'indices ; or la répression pénale se fonde tout d'abord sur la preuve.

Il faut ici préciser l'absence de compétence des juridictions internationales en la matière ; le Tribunal international du droit de la mer n'a en effet pas compétence en matière répressive ; la Cour pénale internationale n'est pas plus concernée. Si l'idée d'un tribunal spécialisé en ce qui concerne la piraterie a été soulevée¹, en raison des nombreuses réticences il est fort peu probable qu'il soit mis en place², du fait principalement des difficultés techniques qui se poseraient inévitablement.

Afin d'étudier la répression des atteintes à la sûreté en haute mer, il est donc impératif de s'attarder sur le droit international (**Chapitre 1**) avant de s'interroger sur la répression dans les droits nationaux, tout particulièrement en droit français (**Chapitre 2**).

¹ Ainsi le président russe, Dmitri Medvedev, a proposé le 4 mai 2009 la création d'un tribunal international pour juger les actes de piraterie

² Réticences de la France, du Royaume Uni, de la Chine, de la Russie, de l'Italie, de l'Espagne notamment.

CHAPITRE 1 : LA REPRESSION DES ATTEINTES A LA SURETE EN HAUTE MER **EN DROIT INTERNATIONAL**

Le droit international n'est pas à lui seul suffisant pour réprimer les atteintes à la sûreté en haute mer, mais a besoin des Etats pour cela. Mais le droit international permet de définir la compétence des Etats pour connaître de cette répression. Le principe de la liberté de la haute mer emporte avec lui celui de la compétence de l'Etat du pavillon du navire intercepté pour juger des actes commis (**section 1**). Mais, *exceptio probat regulam*, le droit international y prévoit des exceptions (**section 2**).

SECTION 1. COMPETENCE DE PRINCIPE DE LA LOI DE L'ETAT DU PAVILLON

L'Etat du pavillon est compétent pour intervenir sur ses navires en haute mer ; mais aussi pour réprimer les infractions dont ils se seraient rendus coupables. Cette compétence doit avant tout être définie (§1) avant de pouvoir étudier l'application qui en est faite (§2).

§1. Définition de la compétence de la loi du pavillon

L'affirmation du principe de la liberté de la haute mer a un corollaire tout aussi fondamental, celui de la compétence exclusive de la loi du pavillon, énoncé à l'article 92 de la convention UNCLOS.

Mais qu'est ce que la loi du pavillon ? Celle-ci est définie comme la « *loi du pays dont le navire arbore le pavillon ; loi nationale d'un navire ou d'un aéronef servant à déterminer le régime juridique applicable au bien considéré, éventuellement à ceux qui se trouvent à son bord, aux actes qui y sont accomplis et à l'autorité qui y est exercée par le capitaine*¹ . »

Le principe de la compétence de la soumission du navire à la loi de l'Etat de son pavillon réside dans l'article 92 §1 de la convention UNCLOS selon lequel « *les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et sont soumis, sauf dans les cas exceptionnellement prévus par la Convention, à sa juridiction exclusive en haute mer* ». Voici donc le fondement juridique de la compétence de l'Etat du pavillon en haute mer aujourd'hui.

¹ V° Pavillon (loi du), Gérard CORNU, *Vocabulaire juridique*, Assoc. Henri Capitant, éd. 7, PUF, 2006, p. 656.

Cette compétence de l'Etat du pavillon implique pour lui plusieurs choses ; ainsi lui sont notamment imputées un certain nombre d'obligations².

L'Etat exerce tout d'abord sa compétence personnelle active sur les navires battant son pavillon, ce qui signifie qu'il doit faire respecter les lois et règlements nationaux et internationaux, s'assurer de leur bonne application, et également en sanctionner les manquements (art. 94 § 1 : « *tout Etat exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon* »). L'Etat a donc une certaine responsabilité vis-à-vis des navires battant son pavillon.

§2. Application de la loi du pavillon

Ce principe impose que seul l'Etat du pavillon soit compétent (**A**). Nous verrons plus loin que ce n'est pas toujours le cas. Toutefois, s'il a bien des exceptions à ce principe, beaucoup sont telles qu'au final c'est l'Etat du pavillon qui a le dernier mot ; c'est pourquoi nous les étudions ici (**B**).

A. Les cas de compétence de la loi de l'Etat du pavillon

Le principe est donc que l'Etat du pavillon soit lui seul compétente. Or en ce qui concerne la haute mer des exceptions y ont été apportées, ce qui fait que finalement la compétence exclusive de l'Etat du pavillon se trouve restreinte. Toutefois elle est quand même aujourd'hui très importante, puisque dans de nombreux cas si un autre Etat pourra intervenir ce ne sera que sur accord de celui du pavillon. C'est ainsi le cas pour tout ce qui concerne le trafic de drogue, le trafic d'êtres humains, l'immigration illégale, le transport d'ADM et le trafic d'armes.

Toutefois la compétence de principe de l'Etat du pavillon est clairement affirmée en ce qui concerne la répression du trafic d'esclaves, puisque tout Etat « *prendre des mesures efficaces pour prévenir et **réprimer**³ le transport d'esclaves par les navires autorisés à battre son pavillon*⁴ . » Aucune exception n'est prévue à cette disposition.

² Art. 94 de la convention UNCLOS.

³ C'est nous qui soulignons.

⁴ Art. 99 de la Convention UNCLOS.

B. L'exercice par l'Etat du pavillon de sa « compétence préférentielle »

Si un autre Etat que celui du pavillon intervient, ce dernier a toutefois encore main mise sur l'affaire, puisque dans presque tous les cas pouvant exercer son droit de « compétence préférentielle ».

Ainsi en est-il de la répression du trafic de stupéfiants. En effet l'article 108 de la convention UNCLOS dispose que « *Tous les Etats coopèrent à la répression du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes auquel se livrent, en violation des conventions internationales, des navires naviguant en haute mer* » ; il incite donc les Etats à coopérer en matière de répression de trafic de drogue mais, et c'est regrettable, rien ne les y oblige. Il y a en la matière une compétence préférentielle prévue par la convention : celle-ci prévoit que l'Etat du pavillon peut, alors même qu'il a donné son autorisation d'intervention à un autre Etat, décider de « récupérer » sa compétence pour connaître de la répression des personnes appréhendées par l'intervenant. Il s'agit d'un exemple parmi d'autres.

Ainsi en est-il également de la répression de la traite des esclaves. Dans ce cas la convention UNCLOS fait certes référence à la compétence universelle, mais de façon plus restreinte que dans le cadre de la piraterie, puisque l'Etat du pavillon garde une certaine compétence. En effet l'Etat du pavillon, même s'il a autorisé l'intervention d'un navire étranger, garde sa compétence juridictionnelle pour connaître des actes commis par le navire battant son pavillon.

SECTION 2. COMPETENCE ATTENUÉE DE LA LOI DE L'ÉTAT DU PAVILLON

Si le principe de la compétence de l'Etat du pavillon est affirmé il est pourtant atténué en droit international⁵. Il est possible de classer les exceptions à la compétence de la loi du pavillon en deux catégories : l'exception « totale » et les exceptions « partielles ».

§1. L'exception « totale »

Ce que nous appellerons ici exception « totale » correspond à l'exception entière à la compétence de l'Etat du pavillon, sans aménagements ou nuances possibles, sans que celui-ci puisse subordonner sa « délégation de compétence » à quelques critères que ce soit, ni d'ailleurs y donner son accord, sans même non plus qu'il puisse y opposer son refus.

⁵ Sur ce sujet, voir la thèse d'Anthony MOROSOLI, *Les dérogations à la règle exclusive de la compétence de l'Etat du pavillon en haute mer*, Thèse dactylographiée, Paris I, 2004.

A. Définition du principe de compétence universelle

La compétence universelle est celle « *reconnue à un Etat pour réprimer des infractions commises par des particuliers en dehors de son territoire alors que ni le criminel ni la victime ne sont des ressortissants*⁶. »

Le principe implique comme nous l'avons déjà étudié un droit de poursuite et d'intervention, mais aussi une obligation de coopération et donc d'extradition des coupables vers l'Etat chargé d'instruire et de juger l'acte. Il permet à l'Etat intervenant de connaître des suites judiciaires de l'affaire sans avoir à en référer à l'Etat du pavillon, ni lui demander un accord ou comment agir. L'Etat est de plein droit compétent.

B. Application unique du principe de compétence universelle

Une seule application réelle et complète du principe de compétence universelle est à relever ; il s'agit de la piraterie maritime.

La compétence universelle est prévue pour la piraterie depuis bien longtemps déjà. En effet de tout temps le pirate, en tant que n'appartenant à aucun Etat, et ne relevant donc de la juridiction d'aucun d'eux, a été considéré comme un « ennemi du genre humain », contrariant les intérêts et la sécurité de la navigation maritime. Cette vision de la piraterie a donc favorisé la consécration d'une *actio popularis*, reconnaissant ainsi à tout Etat le pouvoir d'intervenir en haute mer.

Ainsi en la matière s'applique le système de la « *répression nationale par dévolution complète du droit international*⁷. » Le principe est confirmé par l'article 105 de la convention UNCLOS, prévoyant que « *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'Etat ayant appréhendé des suspects de piraterie a donc compétence pour les juger grâce à cette convention, bien qu'il ne s'agisse pas d'une obligation pour lui mais d'une possibilité (« *peuvent* »). Certains ont soulevé l'idée d'ériger l'infraction en crime contre l'humanité, idée qui semble toutefois un peu excessive.

⁶ V° Universelle (compétence), Gérard CORNU, Vocabulaire juridique, Assoc. Henri Capitant, éd. 7, 2006, p. 929.

⁷ André COLATRE-ZILGIEN, « La répression des infractions commises en haute mer en temps de paix », *Extrait de la Revue égyptienne de droit international*, n°15, 1959, p. 21.

L'efficacité de ce système n'existe que si et seulement si les Etats déclarés compétents disposent d'une législation pertinente permettant de réprimer les actes de piraterie⁸.

§2. Les exceptions « partielles »

A. Les exceptions liées à la concurrence des droits nationaux

La compétence de l'Etat du pavillon peut être concurrencée par d'autres lois également applicables. En effet très souvent le navire a une nationalité qui diffère de celle de l'équipage, qui peut être constitué d'une multitude de nationalité, mais aussi de celle de l'armateur ... Il y a une grande imbrication de lois applicables en matière maritime en haute mer ; ce qui ne facilite pas la détermination de la compétence judiciaire. Des droits nationaux peuvent ainsi prévoir la compétence de leurs tribunaux alors que notre droit se réclame également compétent. Il s'agit de questions très particulières de droit international privé dont nous ne pouvons traiter ici.

Un Etat peut également faire valoir son droit d'extradition, ce qui est logique dans les cas où l'intervention est possible pour des Etats autres que celui du pavillon. L'extradition est la remise par l'Etat requis d'une personne qui se trouve sur son territoire à l'Etat requérant afin de le juger pour une infraction ou de lui faire subir la peine si le jugement a été prononcé. Il faut alors se référer aux accords bilatéraux de coopération concernant les extraditions. La France en a à ce jour signé avec 50 Etats.

B. Les exceptions « bilatérales » ou « multilatérales »

Les Etats peuvent conclure entre eux des accords ou conventions bilatérales ou multilatérales afin de conduire les suspects arrêtés dans un d'entre eux. Ainsi le Royaume Uni avait conclu en décembre 2008 un accord avec le Kenya en ce qui concerne les personnes arrêtées pour acte de piraterie dans le Golfe d'Aden, visant à la remise par le Royaume Uni de ceux-ci au Kenya.

⁸ Le Comité maritime international avait soumis à 14 Etats en 1999-2000 un questionnaire relatif au droit interne de la piraterie, et en a déduit une insuffisance des législations, cf Patrick GIRERD, De l'utilité du concept de piraterie, in « *Annuaire de droit maritime et océanique* », 2004, n°22, p. 92.

Un accord tout récent a été conclu entre l'Union européenne et le Kenya le 6 mars 2009 afin de traduire devant la justice kenyane les pirates arrêtés dans le cadre de l'opération EUNAVFOR *Atalanta* et fixant les conditions et modalités de transfert des suspects. Cet accord⁹ prévoit aussi les droits des personnes ainsi transférés, et notamment les garanties données de la part du Kenya selon lesquelles la peine de mort ne soit pas appliquée et que des traitements dégradants ou inhumains ne soient pas infligés aux suspects, comme le prévoit la convention contre la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants, de l'ONU du 10 décembre 1984. La première application de cet accord a eu lieu récemment, par l'Allemagne, qui, après l'appréhension le 9 mars 2009 de neuf pirates par la frégate *Rheinland-Pfalz*, les a remis aux autorités kenyanes à Mombassa le lendemain. Il semblerait que les Etats soient plutôt enclins à transférer les pirates capturés vers le Kenya, bien que la France semble avoir la volonté de juger elle-même les pirates lorsque des intérêts français sont en cause¹⁰. Mais cette pratique risque de trouver des limites car si tous le pratiquent le nombre de personnes transférées risque d'accroître au fil du temps ; or ces personnes doivent être gérées par l'administration kenyane, et il n'est pas sûr qu'elle en ait les moyens¹¹.

On peut également citer pour la répression du trafic de drogue l'accord régional de Strasbourg du 31 janvier 1995 qui, s'il reconnaît la possibilité de l'intervention d'un Etat tiers, réserve l'exercice de sa compétence préférentielle à l'Etat du pavillon pour connaître des suites judiciaires¹². L'accord d'Aruba sur la répression du trafic illicite de stupéfiants du 10 avril 2003 en est un autre exemple.

De nombreux accords de ce type ont été conclus entre certains pays, en ce qui concerne certes la piraterie maritime, mais aussi pour les trafics de drogue, d'armes ou d'ADM, d'immigration illégale. S'ils sont nombreux, ils ne résolvent le problème que de façon partielle ; toutefois en attendant d'avoir des textes à portée générale, ce qui ne semble pas être à l'ordre du jour pour le moment, ils pallient les faiblesses du droit international actuel, et, même de façon parcellaire, c'est déjà quelque chose de bien, dont on ne peut pas se satisfaire, mais dont on peut déjà se réjouir.

⁹ Publié au *JOUE* du 25 mars 2009, L 79/49.

¹⁰ Position du Président Nicolas SARKOSY, selon Bruno PAULMIER, Secrétaire adjoint à la mer, entretien du 16 avril 2009.

¹¹ Bruno PAULMIER, Secrétaire adjoint à la mer, entretien du 30 avril 2009.

¹² Art. 14 de l'Accord relatif au trafic illicite par mer, mettant en œuvre l'article 17 de la convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, Strasbourg, 31.01.95.

CHAPITRE 2 : LA REPRESSION DES ATTEINTES A LA SURETE EN HAUTE MER **DANS LES DROITS NATIONAUX : L'EXEMPLE DU DROIT FRANÇAIS**

La répression revient aux Etats., et c'est ici que nous nous rendons compte de la difficulté du passage du droit international au droit national. Il est donc nécessaire à ce stade d'observer les législations internes pour connaître les dispositions applicables aux suspects appréhendés. Nous nous attacherons ici aux dispositions de droit français. Avant de pouvoir déterminer dans quelles conditions les suspects peuvent être jugés pour les atteintes à la sûreté en haute mer (**section 2**), il est nécessaire de déterminer dans quelle mesure la loi française est compétente concernant les crimes et délits commis en haute mer (**section 1**).

SECTION 1. JURIDICTION FRANÇAISE EN HAUTE MER

§1. La définition du navire

Avant de vouloir étudier les infractions sanctionnées encore faut-il déterminer le terrain sur lequel on intervient ; savoir ce qu'est le navire (A) et quelle est la justification de la compétence française à son bord (B) est indispensable.

A. L'appréhension difficile du concept de navire

Il est nécessaire tout d'abord de définir précisément ce qu'est le navire ; car c'est à son bord que les suspects vont être appréhendés. Or les embarcations sont aussi diverses que possibles ; or pour être applicables les législations se réfèrent presque toujours au navire. Le navire est un « *bâtiment ponté, d'assez fort tonnage, destiné à la navigation en mer*¹. » Il s'agit ici d'une définition classique. Mais les textes internationaux ne définissent que très peu le navire. Les définitions varient selon les textes et les Etats. Nous retiendrons ici la définition suivante : « *le navire est l'engin flottant capable de naviguer en mer*². »

Toutefois si on désire appliquer telle ou telle convention il faut se référer à la définition que celle-ci donne, si elle en donne une, du navire. Mais il est fort peu probable que soit retenue par les juridictions une définition étroite, surtout si on regarde de près la jurisprudence française à ce sujet.

¹ V° Navire, Encyclopédie Larousse.

² Corinne TOURET, *La piraterie au vingtième siècle. Piraterie maritime et aérienne*, Thèse, LGDJ, 1992, p. 17.

B. L'absence de territorialité du navire

En droit pénal français le principe de l'application de la loi pénale est celui de la territorialité³. Pour autant la juridiction française sur un navire est-elle fondée dessus ? Il faut regarder ce que dit le droit international avant de se référer au droit français.

1) Le refus de la théorie de la territorialité en droit international

Tout Etat, comme il l'a déjà été dit, a le droit, et le devoir, d'exercer son autorité sur les navires auxquels il a attribué son pavillon. Ceci est dû au fait qu'en l'absence de souveraineté en haute mer, aucun Etat ne peut exercer sa compétence sur un navire battant pavillon étranger, ce qui ne permet donc que d'appliquer uniquement la loi du pavillon. Certains ont ainsi expliqué cette situation par une théorie particulière.

La théorie de la territorialité du navire a été défendue – et retenue – au XIX^e siècle, permettant ainsi d'assimiler le navire au territoire de l'Etat du pavillon. Selon elle, le navire en haute mer doit être considéré comme une partie de ce territoire. Elle semble avoir été soutenue pour la première fois en 1752 dans l'affaire des Emprunts en Haute Silésie, et défendue par le gouvernement prussien. L'idée a été reprise par Vattel en 1758 en ce qui concerne les enfants nés sur un navire ; et ensuite par Martin Hubner en 1759 dans son ouvrage « De la saisie des bâtiments neutres », qui procède à l'assimilation intégrale du navire au territoire. Elle a également été soutenue par le Gouvernement des Etats-Unis, mais aussi par plusieurs auteurs de l'époque ; autant dire qu'elle recueillait une large adhésion.

Ce concept a ainsi été consacré en droit international, tout d'abord par la sentence arbitrale du 13 février 1897 rendue dans l'affaire du *Costa-Rica Packet*⁴ (sentence Martens), qui affirme que le navire est : « *une portion flottante du territoire de l'Etat dont il arbore le pavillon : aussi ces actes ne sont-ils pas regardés comme perpétrés dans un lieu ne relevant d'aucune souveraineté ; mais, au contraire, on les considérera comme commis sur le territoire d'un Etat déterminé* » ; puis par la Cour Permanente de Internationale de Justice

³ Art. 113-2 du Code pénal.

⁴ Sentence arbitrale du 13 février 1897, Affaire du Costa Rica Packet, *Clunet*, 1897, p. 624.

internationale (CPIJ) qui l'a reconnue ainsi dans son célèbre arrêt « *Lotus* » du 7 septembre 1927⁵: « *en vertu du principe de la liberté de la mer, un navire est placé dans la même situation que le territoire de l'Etat* ».

Cette vision a par la suite été abandonnée, d'autant plus facilement que la jurisprudence « *Lotus* » fut très contestée, et que le principe en lui-même l'a toujours été, tant par certains auteurs (Hubner, Schmalz, Eugène Cauchy) que par certains Etats, notamment par le Gouvernement britannique. En effet la majorité de la doctrine a rejeté cette théorie, dont Gidel, du fait de l'assimilation, dangereuse, du navire au territoire. Ainsi le gouvernement britannique se prévalait-il de l'idée de Lord Stowel de 1804 selon laquelle « *the great and fundamental principle of British maritime jurisprudence is that ships upon the high seas compose no part of the territory of a State*⁶ . »

Pourtant d'autres défendaient toujours la territorialité, tels les américains (notamment Webster) ; de nombreuses décisions juridictionnelles internes s'en prévalaient également.

L'assimilation du navire au territoire de l'Etat dont il bat le pavillon ne peut donc être regardée que comme une fiction juridique. Eugène Cauchy l'exprimait déjà ainsi en 1862 « *la territorialité des navires ne saurait être qu'une fiction légale*⁷ . »

La compétence de l'Etat du pavillon en haute mer n'est donc pas fondée sur le fait que le navire battant ce pavillon soit une portion du territoire dudit Etat. Pour Gidel, cela se passe « *comme si* » c'était le cas, mais ce ne l'est pas. La question n'a toutefois pas été tranchée par la Commission de droit international qui s'est réunie en 1950.

2) Le refus de la théorie de la territorialité en droit français

Le droit français a lui-même réglé la question de la compétence de l'Etat du pavillon sur ces propres navires.

Ainsi le Conseil Constitutionnel, en réfutant la théorie de la territorialité, a affirmé que les règles applicables à bord d'un navire français n'étaient pas nécessairement celles relevant du droit français « *un navire battant pavillon français ne peut être regardé comme constituant*

⁵ CPJI, Affaire du Lotus, 7 septembre 1927, série A, n°10.

⁶ Gilbert GIDEL, *Droit international public de la mer*, t.1, Paris, Sirey, p. 241 ; « Le grand principe fondamental de la jurisprudence maritime britannique est que les navires en haute mer ne composent aucune partie du territoire d'un Etat », traduction personnelle.

⁷ Eugène CAUCHY, *Le droit international maritime considéré dans ses origines et dans ses rapports avec les progrès de la civilisation*, t. 2, Guillaumin et Cie Libraires, Paris, 1862, p.154, consultable sur Internet : <http://books.google.de/books?id=DnO19zyRjpsC&printsec=titlepage&hl=fr> .

*une portion du territoire français ; que, dès lors, les navigants résidants hors de France qui sont employés à bord d'un navire immatriculé au RIF ne peuvent se prévaloir de toutes les règles liées à l'application territoriale du droit français*⁸. » Il ressort que si la loi française a vocation à s'appliquer sur un navire français, ce n'est pas automatique.

La compétence de la loi du navire battant le pavillon d'un Etat X n'est donc pas automatiquement celle de cet Etat, notamment en France, la territorialité du navire n'étant pas admise. Il faut donc observer le contenu des textes législatifs français pour essayer de déterminer le champ d'application de la loi française.

§2. Champ d'application de la loi française

Le principe de la territorialité régit l'application de la loi pénale française dans l'espace⁹. Le navire n'est pas un territoire. Une infraction commise par un navire battant pavillon français en haute mer n'est donc pas soumise *de facto* à la loi pénale française. D'autres lois peuvent avoir vocation à s'appliquer (loi d'un Etat côtier, d'un ressortissant étranger...). Toutefois l'article 113-3 prévoit la compétence de la loi française pour des infractions commises sur des navires français où à leur rencontre, quel qu'en soit le lieu.

A. Application de la loi française à raison du droit français

La loi française peut avoir vocation à s'appliquer alors que le navire intercepté ne bat pas pavillon français dès lors que la personne concernée a la nationalité française ; il s'agit ici du principe de personnalité dicté par le code pénal en ce qui concerne les infractions commises hors du territoire de la République. Deux situations sont à distinguer, dans lesquelles la loi française a compétence : si c'est la victime qui est française¹⁰, on parlera de personnalité passive ; si il s'agit de l'auteur des faits¹¹ on parle alors de personnalité active.

La loi française peut être compétente lorsque l'auteur de l'infraction commise en haute mer est trouvé en France. L'avis du Conseil d'Etat du 20 novembre 1906 reconnaît

⁸ Décision n°2005-514 DC relative à la loi portant création du RIF, 28 avril 2005, JO 4 mai 2005, p. 7702, alinéa 33.

⁹ Art. 113-2 du Code pénal.

¹⁰ Art. 113-7 du Code pénal.

¹¹ Art. 113-6 du Code pénal.

ainsi la compétence des juridictions françaises pour juger des infractions commises à bord d'un navire battant pavillon étranger en haute mer par ou contre une personne n'appartenant pas à l'équipage si elles ont aussi été commises dans les eaux territoriales. Ceci est rappelé par l'arrêt de la Chambre criminelle de la Cour de Cassation du 3 mai 1995, qui énonce également que, dans ces cas, la « *compétence s'étend à ceux commis en haute mer avec lesquels ils forment un tout indivisible*¹². » Est appliquée ici la notion d'indivisibilité ou encore la théorie de la « présence constructive ». Cet arrêt en profite pour rappeler la compétence des juridictions française hors du territoire lorsque l'auteur de crimes ou délits caractérisés par des tortures ou traitements inhumains ou dégradants est trouvé en France sur le fondement de la convention de NY du 10 décembre 1984¹³

B. Application de la loi française à raison de conventions internationales

Le droit français est applicable au-delà de la mer territoriale lorsque des conventions internationales le prévoient¹⁴ ; cela permet donc l'application de divers textes.

Sans revenir sur chaque texte applicable, ce qui serait ici impossible, mais auxquels allusion a déjà été faite¹⁵, la loi française peut ainsi s'appliquer sur le fondement de la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et de son protocole par le biais de l'article 689-5 du Code pénal pour certaines infractions définies par ce même texte, notamment les atteintes volontaires à la vie ou à l'intégrité physique, les dégradations, les menaces, dès lors qu'elles sont de nature à porter atteinte à la sécurité de la navigation maritime ; mais cette compétence n'est possible que si l'auteur des faits se situe en France¹⁶.

SECTION 2. JURIDICTION FRANÇAISE CONTRE LES ATTEINTES A LA SURETE EN HAUTE MER

Nous partirons ici du principe que la loi française est compétente, et nous demanderons quels sont les textes applicables à l'infraction visée. La compétence de la loi française pour le

¹² Cass., Crim, 3 mai 1995, *Bulletin criminel*, n°161, p. 446.

¹³ Art. 1 de la Convention de NY du 10 décembre 1984, entrée en vigueur en France le 26 juin 1987.

¹⁴ Art. 113-12 du Code pénal.

¹⁵ *Infra*, pp. 97-101.

¹⁶ Art. 689-1 du Code pénal.

jugement des suspects d'atteintes à la sûreté en haute mer est souvent prévue (§1) ; mais parfois bien difficile à déterminer (§2).

§1. Jurisdiction française affirmée

La plupart des infractions à la sûreté en haute mer sont des infractions réprimées en droit français. C'est ainsi le cas du terrorisme, du trafic de stupéfiants, de l'immigration illégale et de la traite des êtres humains et du trafic de stupéfiants.

A. La répression du terrorisme

Sans revenir ici sur toute la législation applicable à l'infraction de terrorisme, il nous faut étudier dans quelle mesure il est susceptible de répression en haute mer.

L'infraction de terrorisme pourra être réprimée lorsqu'elle est commise en dehors du territoire national français au titre de l'article 689-3 du Code pénal, consacrant l'application de la convention de Strasbourg pour la répression du terrorisme du 27 janvier 1977 et celle de l'accord de Dublin du 4 décembre 1979. Sont ainsi réprimées les atteintes à la vie, les tortures et actes de barbarie, violences ayant entraîné la mort, mutilation ou infirmité permanente ainsi que les atteintes à la liberté d'aller et venir.

L'article 689-9 du Code de procédure pénale peut également être invoqué dans certaines circonstances puisque réprimant les crimes et délits terroristes lorsqu'ils ont été commis grâce à l'emploi d'un « engin explosif ou tout autre engin meurtrier », définis comme « *conçus pour provoquer la mort, des dommages corporels graves ou d'importants dégâts matériels, ou qui en la capacité* » ou la même chose mais par « *l'émission, la dissémination ou l'impact de produits chimiques toxiques, d'agents biologiques, toxines ou substances analogues, ou de rayonnement ou de matières radioactives*¹⁷. » Le terrorisme constitue des circonstances aggravantes¹⁸. Dans ce cas les criminels sont jugés par la Cour d'assises, composée uniquement de 7 magistrats professionnels.

¹⁷ Art. 1^{er} de la convention internationale pour la répression des actes terroristes de NY du 12 janvier 1998.

¹⁸ Art. 421-3 du Code pénal.

La convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime peut également se trouver à s'appliquer car les attaques y portent nécessairement atteinte.

B. Le trafic de stupéfiants

La juridiction française relative au trafic de stupéfiants en haute mer est possible lorsque « *des accords bilatéraux ou multilatéraux le prévoient ou avec l'assentiment de l'Etat du pavillon, ainsi que dans les cas où ces infractions sont commises à bord d'un navire n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité*¹⁹. »

Est applicable ici la loi du 29 avril 1996 relative au trafic de stupéfiants en haute mer ; mais peut l'être également celle du 13 mai 1996 relative à la lutte contre le blanchiment et le trafic de stupéfiants et à la coopération internationale en matière de saisie et de confiscation des produits du crime. Une circulaire ministérielle rappelle le contenu de ces deux lois²⁰.

Il y a très peu d'exemples en droit français ; l'un est le jugement du 28 mai 2005 de la Cour d'assises spéciale de Rennes²¹ dans l'affaire du cargo *Winner*, condamnant quatre des sept marins poursuivis pour trafic de drogue, allant de 3 à 20 ans d'emprisonnement²². Le *Winner* avait été arraisonné au large du Cap Vert en juin 2002 par la Marine française, sur accord des autorités cambodgiennes (Etat du pavillon), ce qui avait permis de trouver 80 kg de cocaïne, alors que le reste (2-2, 5 tonnes) avait été jeté par-dessus bord.

C. L'immigration illégale et la traite des êtres humains

Les juridictions françaises ont compétence pour connaître des infractions relatives à l'immigration commises en haute mer lorsque des accords bilatéraux ou multilatéraux le prévoient²³. L'assentiment de l'Etat concerné doit être donné par voie diplomatique.

Notre droit prévoit l'infraction de la traite des êtres humains hors de notre territoire, puisque qu'il est prévu une peine de dix ans d'emprisonnement et 1 500 000 euros d'amende

¹⁹ Art. 15 de la loi n°94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer, modifié par la loi n°2005-371 du 22 avril 2005, art. 1 et 10, *JORF* du 23 avril 2005.

²⁰ Circulaire du ministère de la Justice criminelle n°99-7 G1 sur la conduite de l'action publique des saisies et confiscations et de l'entraide internationale en matière de lutte contre les trafics de stupéfiants.

²¹ Confirmant l'arrêt de la chambre criminelle de la Cour de Cassation du 15 janvier 2003, *Droit maritime français*, n°55, n°637, 2003.

²² Mais l'affaire a été portée devant la CEDH, voir l'affaire *Medvedyev*, §2, B, p. 100.

²³ Art. 22 de la loi n°94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer, modifié par la loi n°2005-371 du 22 avril 2005, art. 1 et 10, *JORF* du 23 avril 2005.

lorsque la traite est commise à l'égard d'une personne se trouvant hors du territoire de la République ou lors de son arrivée sur celui-ci²⁴.

Mais pourrait également être appliquées ici les dispositions relatives à la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains et dégradants, si les actes ont été commis hors du territoire français dès lors que le coupable se trouve en France²⁵, ce qui limite son application, mais pourrait permettre de sanctionner certains agissements.

D. Le trafic d'ADM

Le trafic d'ADM perpétré en dehors du territoire français est prévu à l'article 689-4 du Code de procédure pénale, transposition de la convention sur la protection physique des matières nucléaires du 3 mars 1980, qui condamne la détention, le transfert, l'utilisation ou le transport de matières nucléaires, hors du territoire de la République française²⁶.

§2. Jurisdiction française incertaine

Hormis les cas de concurrence des législations applicables, puisque dans certains cas plusieurs Etats peuvent être compétents et où donc la compétence française n'apparaît donc pas exclusive et où même des français peuvent être jugés ailleurs, la détermination à l'avance de l'Etat compétent étant impossible, notre droit laisse exister un flou juridique en ce qui concerne la répression de la piraterie et la situation des personnes détenues à bord du navire.

A. La répression de la piraterie et l'absence de textes spécifiques

La répression de la piraterie en France n'est pas si évidente que cela. Une fois que la compétence des juridictions française est admise, comme ce fut le cas pour *Le Ponant*, le problème reste entier du fondement juridique des suites judiciaires.

La France disposait jusqu'à récemment de la loi du 18 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime, qui traitait explicitement de la piraterie et en prévoyait la répression ; mais elle a été abrogée par la loi du 20 décembre 2007 relative à la

²⁴ Art. 225-4-2 du Code pénal.

²⁵ Art. 689-2 du Code de procédure pénale.

²⁶ Art. 6-1 de la loi n°80-572 du 25 juillet 1980, abrogé, devenu l'art. L. 1333-11 du Code de la défense.

simplification du droit²⁷. Une chose est sûre, si elle n'a pas compliqué les choses, elle ne les a pas non plus simplifiés, puisque nous n'avons plus un seul texte spécifique à la piraterie ; il n'y a pas en droit français d'infraction de piraterie maritime. Il faut donc rechercher quels textes pourraient être applicables.

En premier lieu on pourrait songer à appliquer le droit international, en particulier l'article 105 de la convention UNCLOS prévoyant la compétence judiciaire de l'Etat intervenant ; ainsi dans les cas où la France intervient contre des actes de piraterie, elle a *de facto* compétence pour connaître de la suite juridique de l'opération sur ce fondement.

Les pirates pourraient être jugés sur le fondement du détournement de l'article 224-6 du Code pénal qui dispose que le « *fait de s'emparer ou de prendre le contrôle par violence ou menace d'un aéronef, d'un navire ou de tout autre moyen de transport à bord desquels des personnes ont pris place* »... « *est puni de vingt ans de réclusion criminelle* » ; la tentative est également réprimée²⁸. La peine sera la perpétuité si l'infraction est accompagnée de torture, d'actes de barbarie ou encore si a entraîné la mort de quelqu'un²⁹.

D'autres fondements pourraient être également envisagés dans le cadre de la répression de la piraterie : l'enlèvement et la séquestration seraient adaptés, en ce qu'ils constituent « *Le fait, sans ordre des autorités constituées et hors les cas prévus par la loi, d'arrêter, d'enlever, de détenir ou de séquestrer une personne*³⁰. » Mais on pourrait également évoquer l'infraction d'extorsion, définie comme « *le fait d'obtenir par violence, menace de violences ou contrainte soit une signature, un engagement ou une renonciation, soit la révélation d'un secret, soit la remise de fonds, de valeurs ou d'un bien quelconque*³¹. » Les faits sont aggravés lorsqu'ils sont commis en bande organisée³², ce qui est souvent le cas.

Pour en savoir plus, il nous faut attendre le verdict dans l'affaire du *Ponant*.

La France n'est pas la seule à ne pas disposer de législations spécifiques à la piraterie ; l'Espagne, le Royaume Uni, Djibouti, et les Etats Unis n'en ont pas. Si d'autres en ont une,

²⁷ Loi n°2007-1787 du 20.12.07 relative à la simplification du droit, *JORF* n°0296, 21.12.07, p. 20639.

²⁸ A certaines conditions, art. 224-8-1 du Code pénal.

²⁹ Art. 224-7 du Code pénal.

³⁰ Art. 224-1 du Code pénal.

³¹ Art. 312-1 du Code pénal.

³² Art. 224-5-2 du Code pénal.

elle n'est parfois que partielle³³, ne leur donnant compétence qu'en cas de mise en jeu des intérêts nationaux ou des nationaux (Corée, Belgique); d'autres enfin ne souhaitent pas la mettre en œuvre (Allemagne, Hollande, Suède, Finlande). D'autres encore peuvent le faire (Kenya, Somalie, Yémen, Tanzanie, Afrique du Sud); mais un seul se dirige vers la juridiction universelle réelle : la Belgique³⁴. Ce qui ne va pas sans remettre en cause la lutte internationale mise en place ces derniers mois.

Cette situation peut prêter à sourire quand l'on sait que dans l'histoire la piraterie était durement réprimée³⁵ ; la première trace de législation répressive remonte ainsi à l'ère des Phéniciens !

B. La situation des personnes détenues à bord du navire : le droit contre le droit

Rien n'est prévu à ce jour en ce qui concerne la situation des personnes capturées, ni sur leurs conditions de détention, si sur leur statut juridique. Ces vides juridiques portent préjudice à l'efficacité de l'intervention, puisque cela va conduire à hésiter à arrêter des pirates qui pourront se retourner contre l'Etat intervenant. Cette situation ne se retrouve pas qu'en droit français, ainsi dans d'autres droits des Etats de l'UE les dispositions sont floues, voire inexistantes, ce qui nuit à l'efficacité de l'opération *Atalanta*. Ainsi l'Allemagne, après avoir capturé des pirates³⁶, les a relâchés car la législation allemande ne leur permet de les juger que si les intérêts allemands sont en cause. Une uniformisation des législations serait ici souhaitable.

Cette situation est d'autant plus problématique que la Cour européenne des droits de l'homme a récemment condamné la France pour la rétention de suspects pendant 13 jours à bord d'un de ses navires dans son arrêt *Medvedyev* du 10 juillet 2008³⁷; la crainte d'être sanctionné doit donc être conciliée avec la volonté d'assurer une répression efficace. Les suspects ont porté plainte contre la France devant la Cour européenne des droits de l'homme en 2008, contestant la légalité de leur arrestation et la régularité de leurs conditions de détention pendant ces 13 jours. Les pirates, protégés par les droits de l'homme, se retrouvent ainsi protégés de toute intervention. Il y a ici un équilibre à sauvegarder. Il ne faut pas

³³ Ainsi les néerlandais ambitionnent de juger des pirates sur la base d'un texte de loi datant du XVIIe !

³⁴ Données du Ministère de la Défense, fiche du 20 janvier 2009, n°0-3401-2009 DEF/DCCM/DREM/NP.

³⁵ Pour une histoire de la législation répressive sur la piraterie maritime, voir Bertrand MARGUT, « La piraterie maritime », *DMF*, 1999.

³⁶ Il s'agissait d'une intervention du navire allemand Karlsruhe le 25 décembre 2008.

³⁷ CEDH, 5^{ème} section, *Affaire Medvedyev et autres c/ France*, requête n°3394/03, 10 juillet 2008.

souhaiter en arriver à faire la même chose que les anglais, qui, en ce qui concerne le narco trafic, pour éviter tout problème, n'arrêtent plus personne en haute mer³⁸ !

Les avocats des pirates du Ponant, certainement inspirés par cette jurisprudence, ont ainsi demandé l'annulation de la procédure³⁹, en raison, selon eux, de l'irrégularité des conditions d'intervention et de détention des suspects à bord de la frégate française, le *Jean Bart*, pendant cinq jours. Or la Cour d'appel de Paris⁴⁰ a rejeté –fort heureusement - cette idée, jugeant qu'il s'agissait alors d'une opération strictement militaire. Il est à souhaiter qu'une telle décision ne soit pas cassée ni contredite postérieurement, car cela mettrait à mal toute arrestation de pirates ; et finalement les laisserait impunis.

C. Vers une évolution de la législation française applicable à la piraterie ?

En ce qui concerne le droit français une évolution se dessine, puisqu'un projet de loi est actuellement en préparation, qui permettra d'appréhender les pirates et prévoira des dispositions relatives à leurs conditions de détention et à la répression de leurs actes. Ce projet devrait être porté prochainement par le Ministre de la Défense devant l'Assemblée nationale⁴¹.

Mais on peut regretter le fait, qu'à priori, aucune infraction spécifique de piraterie ne sera créée, et qu'il faudra donc toujours rechercher les textes applicables, c'est-à-dire ceux énumérés précédemment. Le fait de ne pas créer l'infraction de piraterie, s'il est justifié par des questions pratiques d'adaptation du code pénal et de procédure pénale assez lourdes, est regrettable. En effet cela aurait permis d'avoir une législation en concordance avec la convention UNCLOS. Toutefois il semblerait que le texte prévoit des dispositions quant à la situation juridique des personnes en situation de rétention à bord du navire, entre le moment de leur interpellation et leur débarquement à terre, afin d'éviter d'éventuelles sanctions de la CEDH. Si l'Italie étudie actuellement un texte prévoyant un système de vidéoconférence afin d'assurer une procédure régulière, la France ne désire pas suivre cette voie⁴². Cela serait en effet difficile à mettre en place et demanderait des moyens importants, puisqu'il faudrait installer ce type de systèmes sur tous nos navires de guerre.

³⁸ Eric LEVY-VALENSI, Entretien du 16 avril 2009.

³⁹ Requête en nullité de la procédure formulée par les avocats de la défense, le 13 octobre 2008.

⁴⁰ Arrêt de la Cour d'appel de Paris, 6 avril 2009.

⁴¹ Information donnée par Jean-François TALLEC, Secrétaire général de la mer, « La piraterie maritime au XIXe siècle », *Colloque HEC Marine*, 19 mars 2009.

⁴² Le texte n'étant pas encore adopté ces dispositions sont à prendre avec précaution, sous réserve de modifications.

Il est assez paradoxal de parler autant de la piraterie mais de ne pas la réprimer en tant que telle...

CONCLUSION GENERALE

La pauvreté du droit international en matière de lutte contre les atteintes à la sûreté en haute mer est évidente, tant on voit l'absence flagrante de textes particuliers. Aucun texte ne traite spécifiquement de la haute mer, et encore moins de la sûreté en haute mer, aucun ne traite spécifiquement de la piraterie. Les dispositions sont éparses, réparties dans divers textes plus généraux, concernant chaque type d'atteinte, tel ce qui existe en ce qui concerne la lutte contre le terrorisme, les divers trafics ; ou bien concernant la mer en général. La convention UNCLOS est à elle seule le texte de référence concernant le régime juridique de la haute mer, mais n'y consacre que peu d'articles, et dont la majorité n'est pas relative à la sûreté, mais à la pêche et à la pollution. De plus dès lors que l'on est dans du droit international sa mise en œuvre nécessite des moyens spécifiques ; cela suppose aussi de rentrer dans un processus très lent, tant dans la définition que dans la négociation. On se situe ici sur un plan totalement différent du droit national, sur deux échelles de temps différentes.

L'absence de dispositions concernant des menaces plus nouvelles est également problématique. Lorsque la convention UNCLOS a été adoptée en 1982 certaines menaces n'étaient pas encore réelles, telles que le terrorisme, et d'autres tout simplement non envisagées (trafic d'ADM, immigration illégale, trafic d'armes) ; et si elles l'étaient, c'est de façon très incomplète (ce qui est le cas pour le trafic de stupéfiants et de substances psychotropes). Pour autant la convention UNCLOS doit elle être révisée ? La question se pose eu égard aux insuffisances que nous venons de soulever. Elle constitue aujourd'hui le texte de référence en ce qui concerne le droit de la mer, et le seul. Il ne semble pas que le contenu existant soit à modifier, ce qui serait un casse-tête politique et juridique ; mais à compléter.

En attendant il faut relever – et saluer – les efforts de la communauté internationale pour essayer de trouver un cadre juridique à son action en haute mer, traduit à travers la signature de multiples conventions et accords bilatéraux ou multilatéraux. On peut juste regretter à ce stade la multiplication des textes, qui pourrait être un facteur de nuisance à une bonne action contre les atteintes à la sûreté en haute mer. Ainsi le code ISPS constitue-t-il le 64^{ème} texte applicable à la navigation maritime !

La coopération internationale est éminemment nécessaire en ce domaine .Que les Etats coopèrent entre eux est d'une importance capitale dans un monde internationalisé. La haute mer n'appartenant à personne mais profitant à tous, chacun y est responsable, chacun doit y assurer une certaine pérennité.

La diversité des intervenants est également un atout ; en effet la participation de nombreuses organisations internationales permet d'agir à tous les points de vue pour assurer la sûreté en mer. L'OMD présente ainsi l'avantage du contrôle aux frontières ; l'OIT celui du personnel maritime ; le tout supervisé par l'ONU, dont le Conseil de par ses résolutions peut être amené à intervenir pour tenter de désamorcer une situation, comme ce à quoi nous assistons dans le Golfe d'Aden et au large de la Somalie. L'UE est également aussi très présente en ce domaine, très réactive et intégrant très rapidement les diverses législations internationales. La France joue également un rôle d'impulsion, notamment devant le Conseil de sécurité des Nations Unies, et tout particulièrement en ce qui concerne la lutte contre la piraterie au large de la Somalie.

Il semble important ici de revenir sur le rôle des EU en matière de prévention et d'intervention dans la sûreté maritime. Ils sont certainement un peu « impérialistes », on leur reproche certes leur « multilatéralisme à la carte », mais qu'aurait-on aujourd'hui sans eux ? Seuls eux ont eu l'audace de mettre en place des procédures telles que la PSI et la CSI qui permettent dans un contexte juridique assez vide de renforcer la sûreté maritime ; le recours aux sociétés de sécurité privée et aux SMP, bien que soumis à controverse, permet d'agir là où les marines nationales ne font pas nécessairement le poids. Les contestations opposées à ces dispositifs n'ont sans doute pas été si importantes que cela puisque leur application n'a pas été, ni n'est aujourd'hui, remise en cause. Ils osent au moins s'attaquer à des problèmes pour lesquels l'hypocrisie ne fait pas avancer ; ils ont le mérite d'ouvrir le débat sur des questions éminemment d'actualité mais ostensiblement ignorées du droit. La seule chose que l'on pourrait peut être leur reprocher est de ne pas être parti à la convention UNCLOS.

A la veille du Grenelle de la mer on ne peut que souhaiter et espérer que le domaine de la sûreté maritime soit abordé, et, encore plus, celui de la haute mer. Espérons qu'il permettra de répondre aux attentes de Mr Christian Garnier, de la Fédération France nature environnement :

« On veut en finir avec la loi de la jungle en haute mer ».

TABLE DES ANNEXES

Annexe 1 : Carte des zones maritimes

Annexe 2 : Carte mondiale des actes de piraterie perpétrés en 2008 (source IMB)

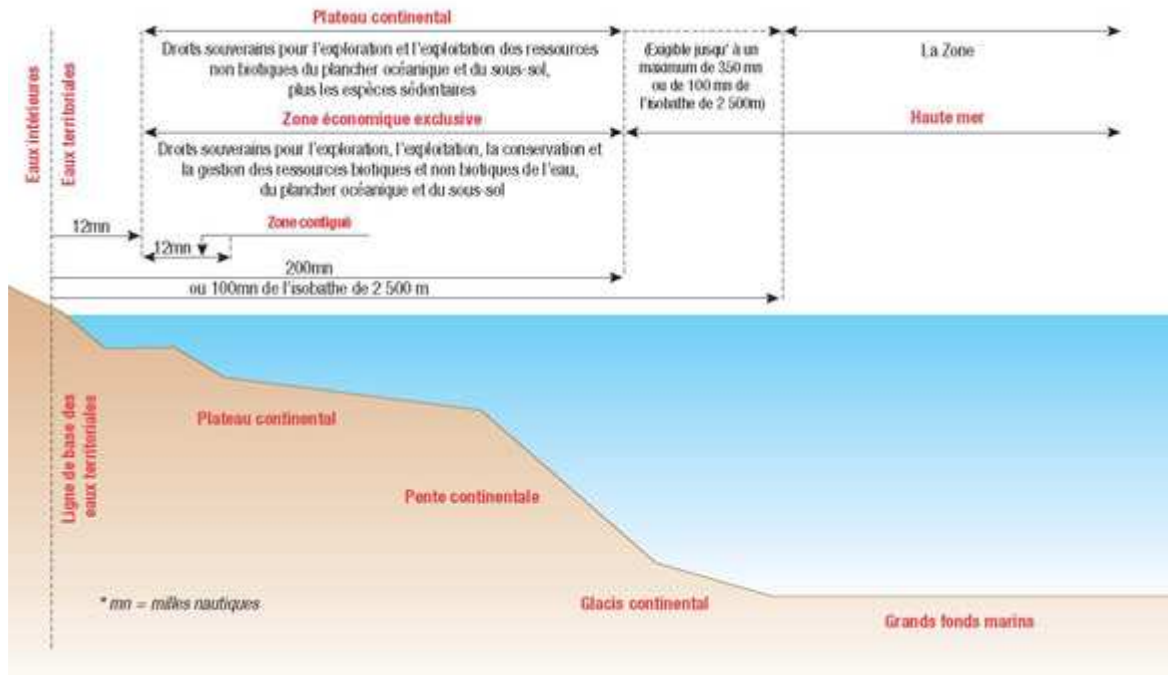
Annexe 3 : Liste des pavillons de complaisance

Annexe 4 : Les ADM et la PSI

Annexe 5 : Les politiques américaines de sécurisation de la chaîne logistique

Annexe 6 : Le concept français de sauvegarde maritime

Carte des zones maritimes



Document extrait du site internet « Pêche et Océans Canada », www.mpo-dfo.gc.ca

Disponible à l'adresse suivante :

<http://www.dfo-mpo.gc.ca/oceans/canadasoceans-oceansducana/marinezones-zonesmarines-fra.htm>

CXVIII

ANNEXE II

ANNEXE III

Les ADM et la PSI

En matière d'ADM le droit international de l'intervention est silencieux. Si leur prohibition est affirmée par les traités internationaux il est remarquable de constater qu'en matière coercitive le dispositif juridique est restreint, voire inexistant. Or, il s'agit pourtant d'un volet non négligeable de la lutte contre la prolifération. Interdire ne suffit pas – et ne sert pas à grand chose - si rien ne suit ! Le transport d'ADM n'est pas prohibé lorsqu'en provenance ou à destination d'un Etat partie au Traité de non prolifération des armes nucléaires où à ceux contrôlés par lui. La prise de conscience de la communauté internationale est marquée tout d'abord par l'avis de la Cour internationale de justice¹ qui énonce l'illicéité de la menace ou de l'emploi des armes nucléaires ; mais aussi par la résolution 1540 du Conseil de sécurité du 28 avril 2004, qui enjoint notamment les Etats à adopter des dispositions afin d'interdire la possession, la fabrication ou le trafic d'ADM.

Les Etats-Unis, paradoxalement, ont été les premiers à intervenir en mettant en place un dispositif, la *PSI* (1) ; alors même qu'ils prônaient l'inverse auparavant ; d'autres instruments ont été postérieurement adoptés (2).

1) La PSI***-Historique de la PSI***

Le président Georges W.BUSH a initié, dans son discours de Cracovie du 31 mai 2003², la *Proliferation Security Initiative (Initiative de sécurité contre la prolifération)*, endossée par le G8 de juin de la même année à Evian. La *PSI* a pour objet d'empêcher le trafic d'ADM, de leurs vecteurs et de leurs éléments constitutifs, à destination ou en provenance d'Etats proliférateurs mais aussi d'acteurs non étatiques (dans la continuité de la résolution 1540). Il s'agit donc d'agir sur leur transport, action prévue initialement en milieu maritime, bien qu'elle ait finit par s'étendre aux milieux terrestre et aérien. Il s'agissait pour les Etats-Unis de mettre en place une « coalition fonctionnelle ».

¹ Avis consultative de la CIJ sur la licéité de la menace ou de l'emploi d'armes nucléaires, 8 juillet 1996, *CIJ Rec.* 1996, §68..

² Georges W. BUSH, *Remarks by the President to the People of Poland*, Krakow, Poland, May 31, 2003.

Si, à son lancement, certains Etats étaient plutôt sceptiques, voire réticents³, 90 adhérents étaient recensés en 2008. La France y contribue depuis le début. La participation des Etats repose sur la *Déclaration sur les principes d'interception* de Paris des 3 et 4 septembre 2003.

-Nature juridique de la PSI

Il faut faire attention de ne pas se méprendre sur la nature juridique de la *PSI*, qui n'est ni une institution ni un traité ; elle est une **politique** à laquelle la participation et la coopération sont **volontaires**. Les Etats n'en sont pas membres, mais « participants ». Il s'agit plutôt d'un « ensemble d'activités ». Cette nature juridique hybride est aussi source d'incertitudes, puisque rien ne lie finalement les Etats. Mais elle prévoit la possibilité de conclure des accords, ce qui a été fait dès le 23 juillet 2003 avec la signature d'un accord entre onze pays et les Etats-Unis, dont la France. Aucune obligation contraignante n'est mise à la charge des Etats membres, qui ne sont donc pas tenus de participer à toutes les activités connexes (réunions, exercices...).

Afin d'assurer la mise en œuvre de cette « activité » a été créé l'***Operational Expert Group*** (OEG, Groupe des experts opérationnels en français) faisant office de comité directeur de l'initiative et d'enceinte de coordination, qui comporte 20 membres aujourd'hui, dont la France, qui sont ainsi les membres les plus actifs de la *PSI*.

-Contenu de la PSI

Les Etats participants s'engagent à prendre des mesures, échanger des informations, et adapter leur législation afin d'empêcher le transfert d'ADM ou de leurs composants sur leurs territoires. Les Etats ont donc pour mission de stopper et intercepter leur transport, que ce soit par voie maritime, terrestre ou aérienne. Il s'agit de passer d'une logique passive (non-prolifération) à une logique active (contre prolifération). L'Etat peut agir de sa propre initiative ou bien sur la base du consentement donné par un autre Etat pour intervenir.

La *PSI* assoit son activité sur la base d'«exercices *PSI*», qui permettent d'une part de sensibiliser les acteurs internationaux, étatiques ou non, et d'autre part d'approfondir et d'améliorer les procédures communes d'interception. De nombreux exercices sont ainsi réalisés⁴, soit par un Etat, soit conjointement. Entre le début de la *PSI* et mai 2007, 26 exercices ont ainsi été menés : exercices d'interdiction terrestre, aérienne, maritime, portuaire ; manœuvres d'interdiction ; exercices de stimulation de l'ISP, dont trois en France.

³ Chine, Fédération de Russie, Japon, République de Corée.

⁴ Le premier a eu lieu les 13 et 14 septembre 2003 dans la Mer de Corail, avec la participation du Japon, de l'Australie et des EU.

En ce qui concerne l'intervention en mer, elle repose dans les eaux sous souveraineté en toute logique sur la compétence de l'Etat concerné. Mais c'est en haute mer que l'initiative apporte son intérêt.

Tout d'abord, il faut bien comprendre que la *PSI* n'est pas hors-droit, mais qu'elle s'inscrit dans le cadre du droit existant en matière d'AMD et de prolifération, national et international. Elle n'a comme vocation que d'agir en complément et sur le fondement des lois et traités existants et de renforcer des aspects négligés jusqu'alors, l'interdiction étant le principal objet des textes préexistants. Si des craintes d'empiètement- voire d'atteintes⁵- au droit international avaient été exprimées, l'opposition à cette activité a rapidement décliné.

En effet si en principe un Etat ne peut arraisonner un navire étranger qu'avec l'autorisation de l'Etat du pavillon, la *PSI* encourage la conclusion d'accords bilatéraux ou multilatéraux d'arraisonnement. Toutefois, et même sur la base de la résolution 1540 du Conseil de sécurité, cela ne permet pas d'aller au-delà des règles juridiques existantes en matière d'intervention. Pour surmonter cette difficulté les Etats-Unis ont donc conclu dès 2004 des accords bilatéraux d'arraisonnement permettant l'interception des navires en haute mer. Ces accords, signés principalement avec des Etats de pavillon de complaisance, permettent l'arraisonnement, l'inspection et la saisie de navires privés ou commerciaux battant pavillon de l'un des Etats parties⁶ si des soupçons existent de transfert d'ADM, de leurs vecteurs ou de matières connexes, en provenance ou à destination d'Etats ou acteurs non étatiques « préoccupants pour la prolifération ».

Un exemple d'intervention est considéré comme une réussite de la *PSI* (bien que certains soient sceptiques sur l'attribution de cette interception à la *PSI* et en l'absence d'éléments permettant de l'affirmer avec certitude) : l'interception du *BBC China* du 4 octobre 2003⁷, un navire allemand en provenance de la Malaisie et à destination de la Lybie. Il s'agissait d'une intervention des forces britanniques et américaines, organisée sur la base de renseignements fournis par les américains à l'Allemagne, permettant de découvrir à bord des matériels

⁵ En raison de déclarations américaines ambitieuses du Secrétaire à la défense et du sous secrétaire d'Etat, donnant compétence aux Etats-Unis partout dès que les intérêts américains seraient en jeu et minimisant les instruments anti prolifération.

⁶ Il s'agit d'accords en principe réciproques.

⁷ « L'OEG-PSI », Dossier de presse, 23 septembre 2008.

nucléaires servant à construire des centrifugeuses permettant l'enrichissement d'uranium, afin de produire une arme nucléaire. Cette opération a mis au jour un des plus grands réseaux clandestins de prolifération nucléaire, mis au point par le Dr. Abdul Qaader Khan (scientifique pakistanais). Cette affaire serait⁸ à l'origine de la suspension par la Lybie de son programme clandestin. Cette opération n'eut pas lieu en haute mer, mais dans le port de Toronto (Italie). Il ne reste qu'à souhaiter que de telles opérations s'organisent en haute mer afin d'intercepter des navires suspects, permettant de lutter contre un trafic en expansion.

-Critiques et faiblesses de la PSI

La *PSI*, si audacieuses soit-elle, souffre toutefois de certaines difficultés.

Difficultés de définition tout d'abord, en ce sens que la notion de « matériels connexes » n'est pas définie ; or cela est nécessaire à ses bonnes application et compréhension.

Difficultés de transparence ensuite, les actions menées dans son cadre n'étant pas rendues publiques du fait de la nature même du concept : la *PSI* ne dispose pas en effet d'un bureau, ou d'un secrétariat, qui enregistrerait le nombre d'interceptions; de plus les Etats ne sont pas très enclins à communiquer à ce sujet. Il est donc très difficile d'évaluer l'impact de la *PSI* ou même de savoir si, réellement, telle interception a eu lieu grâce à elle, ou bien si elle aurait pu avoir lieu sans elle.

Difficultés politiques encore, liées toujours à la nature de la *PSI*. En effet ne disposant ni d'un bureau ou d'un secrétariat, ni d'un siège, ni d'un budget propre, son existence ne repose que sur la bonne volonté des Etats membres, qui peut évoluer au fil du temps ou en fonction de changements politiques majeurs. Et ce d'autant plus que son efficacité repose essentiellement sur la fourniture de renseignements par les Etats qui n'y sont en aucun cas contraints et donc certains peuvent volontairement occulter des informations pourtant primordiales.

Il manque ainsi à la *PSI* une force obligatoire qui pourrait à terme lui causer préjudice, d'autant plus que les Etats restent assez discrets sur les opérations menées.

La *PSI* repose sur la négociation d'accords bilatéraux conclus avec quelques Etats et autorisant entre eux seulement l'interception de navires suspects, en l'absence d'un instrument général autorisant l'interception. A ce titre on peut admettre que la *PSI* est encore aujourd'hui « tributaire d'un mécanisme d'autorisation et de coopération entre Etats⁹ . »

⁸ C'est ce qui est souvent avancé ; rien ne permet objectivement ni de le prouver ni de le démentir.

⁹ Abdelwahab BIAD, « La lutte contre la prolifération des armes de destruction massive à la croisée des chemins », *AFRI*, vol.5, 2004, p. 772.

2) Instruments postérieurs à la PSI

En dehors de ces dispositions il est regrettable de constater que les fondements juridiques de l'interception restent flous, aucune base juridique forte n'existant à ce jour. Si plusieurs initiatives et tentatives ont été menées afin d'élargir le droit d'intervention en haute mer elles n'ont pas abouti. De plus, la participation des Etats est souvent partielle, tous les pays n'étant pas parties ou signataires des divers instruments. L'on peut signaler l'existence de quelques conventions bilatérales, par exemple l'accord conclu entre les Etats-Unis et le Libéria (Etat de pavillon de complaisance) le 11 février 2004, permettant à chacun de monter sur les navires de l'autre.

Ainsi si des amendements ont été portés à la Convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime en 2007 (qui érigent la prolifération d'ADM en infraction) il est à déplorer que seulement 18 Etats les aient signés en 2007.

Or afin de permettre une meilleure application des interdictions et de pouvoir intervenir de façon efficace il faudrait pourtant pouvoir intercepter tous les navires suspects sans perdre de temps dans les procédures classiques prévues par le droit international. Il est nécessaire de généraliser les conventions d'autorisation d'arraisonnement, voire de créer un traité international à cet effet. Il est également impératif que tous les Etats se mobilisent pour que l'action soit réellement efficace.

Au niveau européen des mesures ont également été adoptées, comme la Stratégie européenne de 2003 de lutte contre la prolifération des armes de destruction massive du 10 décembre 2003, adoptée par le Conseil de l'UE à Bruxelles. Elle prévoit un plan d'action de l'Union dans la lutte contre la prolifération d'ADM, dans une volonté de réponse multilatérale, et souhaitant notamment renforcer l'interception des trafics, sans toutefois prévoir de dispositions à ces fins.

ANNEXE IV

Liste des pavillons de complaisance
Liste émise par l'International Transport Worker's Federation (ITF)

L'ITF définit le pavillon de complaisance ainsi : « Sont considérés comme navire sous pavillon de complaisance les navires pour lesquels la propriété réelle et le contrôle se situent dans un pays autre que celui des pavillons sous lesquels ils ont été immatriculés¹⁰ ». L'ITF mène d'ailleurs une campagne active contre les pavillons de complaisance.

Allemagne (registre GIS)
Antigua-et-Barbuda
Antilles néerlandaises
Bahamas
Barbade
Belize
Bermudes
Bolivie
Myanmar (Burma)
Cambodge
Comores
Chypre
Corée du Nord
France (registre RIF)
Géorgie
Gibraltar
Guinée équatoriale
Honduras
Iles Caïmans
Jamaïque
Liban
Libéria
Malte
Marshall
Maurice
Mongolie
Panama
Sao Tomé-et-Principe
Sri Lanka
Saint-Vincent et les Grenadines
Tonga
Vanuatu

¹⁰ Source : site internet de l'ITF : <http://www.itfglobal.org> .

ANNEXE V

Les politiques américaines de sécurisation de la chaîne logistique

L'Importer Security Filing : Les américains ont mis au point la procédure *Importer Security Filing* (ISF, ou règle du « 10=2 ») ; qui impose aux importateurs américains et à leurs fournisseurs de communiquer un certain nombre d'informations quant à la marchandise transportée 24 heures au moins avant le chargement de celle-ci. Dans le cadre de cette procédure est appliqué, en ce qui concerne les transporteurs, hi l'*Automated Manifest System*.

L'Automated Manifest System (AMS), entré en vigueur en février 2003 est un programme imposant la transmission automatisée du manifeste (*cargo manifest*) 24 heures avant l'embarquement des marchandises sur le navire à tous les navires opérant au départ ou à destination de ports américains. Les armateurs concernés par ce système doivent se doter du *Standard Carrier Alpha Code* (SCAC) et d'un *International Carrier's Bond* (ICB). Le transporteur doit, grâce à ce système, indiquer le plan d'arrimage du bateau ainsi que les informations sur le statut des conteneurs qu'il transporte.

Le C-TPAT est un programme de sécurisation de la chaîne logistique en amont. Mis en place par *Customs and Border protection*, sa participation est fondée sur le volontariat des importateurs américains qui s'engagent à sécuriser leur approvisionnement dès le départ, en imposant à leurs fournisseurs étrangers (opérant donc avant le départ de la marchandise) le respect de procédures particulières, de manière à prévenir tout incident.

Ces règles concernent tout d'abord la sûreté des bâtiments du fournisseur, qui doivent être dotés de systèmes de lutte contre l'intrusion, en isolant les zones d'emballage, de stockage et de chargement, en mettant en place des systèmes d'identification du personnel (une vérification du passif des employés est envisagée) et des visiteurs, en installant des caméras de surveillance notamment. Les employés doivent être sensibilisés aux questions de sûreté, afin d'éviter le développement et de détecter les malfaiteurs qui se seraient infiltrés.

La participation au programme est finalisée par la délivrance des douanes américaines d'un agrément.

Le concept français de sauvegarde maritime

Concept apparu dès la fin de l'année 2001, la sauvegarde maritime est aujourd'hui le cadre dans lequel agit la Marine nationale pour assurer la défense des droits souverains de la France en mer, faire face à toutes les menaces susceptibles de venir de la mer mais également à tous les risques susceptibles de s'y réaliser; elle englobe à la fois la défense du territoire national à partir de la mer, celle des intérêts de notre pays en mer et à partir de la mer ainsi que leur protection.

Pour remplir ces missions à bien, qui occupent 1/4 de son activité, la Marine obéit à une posture permanente de sauvegarde, reposant à la fois sur le renseignement d'origine maritime, un réseau d'information et de capacité d'action continus ainsi que sur une chaîne de planification et de conduite des opérations

En ce qui concerne la haute mer la sauvegarde maritime, qui y est exercée par notre Marine, l'est soit par elle seule, soit en coopération interarmées ou encore internationale. C'est dans ce cadre que la France a participé à l'opération *Enduring Freedom* emmenée par les Etats Unis ; mais aussi plus actuellement de par sa participation active à l'Opération *Atalanta* de l'Union Européenne.

En complément, voir le dossier PDF du Ministère de la Défense, publié sur son site Internet, à l'adresse suivante :

http://www.defense.gouv.fr/marine/content/download/44491/444018/version/1/file/sauvegarde_maritime235_sauvegarde_maritime.pdf

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES GENERAUX

- Gérard CORNU, *Vocabulaire juridique*, Assoc. Henri Capitant, 7^{ème} éd., PUF, 2006.
- Gilbert GIDEL, *Le droit international public de la mer*, tome 1, Introduction : la haute mer, Paris, Sirey, 1932..
- Serge SUR, *Droit international public*, Montchrestien, 2008.
- Serge SUR, *Relations Internationales*, Montchrestien, 2009.
- Philippe VINCENT, *Droit de la mer*, Larcier, 2008.
- *Annuaire du droit de la mer*, tome 11, Indemer, 2006.
- *Annuaire du droit de la mer*, tome 12, Indemer, 2007.

OUVRAGES SPECIAUX

- *Prisons, drogues et société*, 2002, Editions du Conseil de l'Europe.
- Eugène CAUCHY, *Le droit international maritime considéré dans ses origines et dans ses rapports avec les progrès de la civilisation*, t. 2, Guillaumin et Cie Libraires, Paris, 1862.
- Annie CUDENEC (dir.), *Le droit pénal et la mer*, PUR, 2006.
- Jean-Pierre BEURIER (dir.), *Droits maritimes*, Dalloz Action, 2009-2010.
- Raymond H. A. CARTER, *La sûreté des transports*, PUF, 2008.
- Jean-Paul PANCRACIO, *Droit International des espaces*, Armand Colin, 1997.
- *Défense et sécurité nationale, vol. 1 : Le Livre blanc*, Paris, Odile Jacob et La Documentation française, 2008.
- Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean Pierre Quéneudec, *La Mer et son droit*, Paris, Pedone, 2003.

THESES, MEMOIRES

- Aspirant Aymeric LE MASNE DE CHERMONT, *La lutte contre le narco-trafic maritime : vers un nouveau droit d'intervention ?*, Mémoire de l'Université de Lille II, 2002.
- Anthony MOROSOLI, *Les dérogations à la règle de la compétence exclusive de l'Etat du pavillon en haute mer*, thèse dactylographiée, Paris I, 2004.

-Corinne TOURET, *La piraterie au vingtième siècle. Piraterie maritime et aérienne*, LGDJ, 1992.

ARTICLES, PERIODIQUES

-Capitaine de vaisseau Peter AVIS et Iain GRANT « La sécurité maritime et la culture de la prévention au Canada », *Revue militaire canadienne*, hiver 2004-2005, pp. 55-64

-Geneviève BASTID-BURDEAU, « Migrations clandestines et droit de la mer », in *La Mer et son droit, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec*, Paris, Pedone, 2003, pp. 57-66.

-Abdelwahab BIAD, « La lutte contre la prolifération des armes de destruction massive à la croisée des chemins », *AFRI*, vol.5, 2004.

-Pierre BONASSIES, « Faut-il abroger l'avis du Conseil d'Etat du 28 octobre 1806 ? », in *La Mer et son droit, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec*, Paris, Pedone, 2003, pp. 101 – 109.

-Devon CHAFFEE, « La liberté ou le règne de la force en haute mer ? Opérations d'interdiction des armes en droit international », *Energie et Sécurité*, n°29, 2004.

-Patrick CHAUMETTE, « Le navire, ni territoire, ni personne », *Droit Maritime français*, 2007.

-André COLATRE-ZILGIEN, « La répression des infractions commises en haute mer en temps de paix », *Extrait de la Revue égyptienne de droit international*, n°15, 1959.

-Paul DAHAN, « La PSI, poste avancé de la lutte contre la prolifération : de la diplomatie de réaction à la diplomatie d'anticipation », *Annuaire français de relations internationales*, vol. 6, 2005.

-Francis FAYE et Bernard DUJARDIN « Sûreté de la frontière maritime européenne et sauvegarde maritime », in *Bulletin d'étude de la Marine*, juin 2005.

-Eric FRECON et Henri GRANT, « Des terroristes dans le sillage des pirates asiatiques : une menace stratégique ? », *Défense nationale et sécurité collective*, août-septembre 2003.

-R.GOY, « Le régime international des migrants illicites par voie de mer », *Annuaire du droit de la mer*, 2002, pp. 249 et s.

-Marilou GREGOIRE-BLAIS « Sécurité maritime et terrorisme », Institut d'études internationales de Montréal, in *Bulletin Le maintien de la paix* n°71, novembre 2004.

-Capitaine de Vaisseau Francis HAYE, « Insuffisances juridiques dans la lutte contre la piraterie », *La Revue maritime*, n°483, novembre 2008.

-Monika HEUPEL, « L'initiative de sécurité contre la prolifération : renforcer la mobilisation et les capacités en faveur de l'interception », 2007.

-David HORNUS, « Eclairage sur les sociétés militaires privées », www.infoguerre.fr, décembre 2003.

-Gilles HUBERSON et Eric FRECON « Pavillon noir : la piraterie maritime contemporaine », Institut d'études internationales de Montréal, in *Bulletin Le maintien de la paix n°72*, décembre 2004.

- Charles MEYER, in G.A. Jaeger (dir.), *Vues sur la piraterie*, Paris, Tallandier, 1992, p. 55.

-Y.VAN MENSBRUGGHE, « Le pouvoir de police des Etats en haute mer », *R.B.D.I.*, 1975, pp. 56-102.

-Anthony MOROSOLI, « La répression du trafic de stupéfiants en haute mer », *Actualité et droit international*, juin 1999 (www.ridi.org/adi).

-Jean-Paul PANCRACIO, « Le retour de la guerre de la course » in *Bulletin d'études de la Marine*, n°43, septembre 2008, pp. 71-77.

-Marcel SIBERT, « La police en haute mer », *R.G.D.I.P.*, Paris, Pedone, 1927.

-T.TREVES, « Intervention en haute mer et navires étrangers », *A.F.D.I.*, 1995, pp.. 651-675.

-Francis VALLAT, « Sûreté de la frontière maritime européenne et sauvegarde maritime », in *Bulletin d'étude de la Marine*, juin 2005.

-Francis VALLAT, « Il faut une concertation efficace dans la lutte contre les pirates ! », *Journal du Parlement*, octobre 2008.

-Rüdiger WOLFRUM, « La lutte contre le terrorisme en mer : moyens et limites du droit international », <http://www.itlos.org/news/statements/Allocution%20Pr%E9sident%20-%20Lutte%20contre%20terrorisme%20en%20mer.pdf> .

-« Compétence des tribunaux répressifs français et de la loi pénale française », *JurisClasseur Procédure pénale*, art.689 à 696-2, Fascicule 20, §33 à §35, 21 décembre 2001.

-*Lamy Transport*, Tome 2, 2008, §864.

DECISIONS

-sentence arbitrale 13 février 1897 « *Affaire du Costa Rica Packet* », *Clunet*, 1897.

-arrêt « *Lotus* », *CPJI*, du 7 septembre 1927, série A, n°10.

-Cour d'appel de Palerme, 1er juin 1992, *Procédure pénale contre Renevey et autres*, *Rivista di diritto internazionale*, 1992, p.1081 et commentaire de V.SCOVAZZI, « La cattura della nave Fidelio », idem, p.1015-1022.

-Cass., Crim, 3 mai 1995, *Bulletin criminel*, n°161, p. 446.

- Décision du Conseil Constitutionnel n° 2005-514 DC du 28 avril 2005.
- Cass., Crim., 16 janvier 2007, *Bull. crim.*, 2007, n°10, p. 30, pourvoi n°05-86-580.
- CEDH, 5^{ème} section, *Affaire Medvedyev et autres c/ France*, requête n°3394/03, 10.07.08.

TEXTES INTERNATIONAUX

- Déclaration réglant divers points de droit maritime. Congrès de Paris, 16 avril 1856.
- Convention de Paris du 14 mars 1884 sur la protection des câbles sous-marins et des pipelines.
- Acte anti-esclavagiste de Bruxelles du 2 juillet 1890.
- Charte des Nations Unies du 26 juin 1945.
- Convention internationale pour la sauvegarde la vie humaine en mer (SOLAS), 10 juin 1948, remplacée par la convention du 17 juin 1960.
- Convention de Bruxelles du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage.
- Convention de Genève sur la haute mer du 29 avril 1958.
- Code maritime international des marchandises dangereuses de l'OMI, 1965.
- Convention UNCLOS ou convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 30 avril 1982.
- Convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et les plates formes fixes du plateau continental (SUA), 1988.
- Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, Vienne, 20 décembre 1988.
- Accord de Strasbourg du Conseil de l'Europe relatif au trafic illicite par mer, mettant en œuvre l'article 17 de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes.
- Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, NY, 15 novembre 2000.
- Protocole de Palerme contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la convention de New York du 15 novembre 00.
- Protocole contre la fabrication et le trafic illicite d'armes à feu, de leurs pièces et de leurs composants et de munitions, additionnel à la convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, NY, 31 mai 2001.

-Code des pratiques pour les enquêtes sur les délits de piraterie et les vols à main armée contre les navires, adopté par l'OMI, résolution A/922 (22) du 29 novembre 2001, § 2.2.

-Directive 2002/6/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 février 2002 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des Etats membres de la Communauté.

-Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations portuaires, Londres, 12 décembre 2002.

-Convention internationale C185 du 19 juin 2003 révisant la convention 108 sur les pièces d'identité des gens de mer du 13 mai 1958 (OIT).

-Directive 2005/65/CE du Parlement Européen et du Conseil du 26 octobre 2005, relative à l'amélioration de la sûreté des ports, *JOUE* L. 310/28, 25.11.05.

-Convention du travail maritime du 7 février 2006 (OIT).

RESOLUTIONS, RECOMMANDATIONS

-Résolution 1540 du 28 avril 2004 du Conseil de sécurité des Nations-Unies.

-Résolution 1814 du 15 mai 2008 du Conseil de sécurité des Nations-Unies.

-Résolution 1816 du 2 juin 2008 du Conseil de sécurité des Nations-Unies.

-Résolution 1838 du 7 octobre 2008 du Conseil de sécurité des Nations-Unies.

-Résolution 1846 du 2 décembre 2008 du Conseil de sécurité des Nations-Unies.

-Résolution 1851 du 16 décembre 2008 du Conseil de sécurité des Nations-Unies.

TEXTES DE DROIT FRANÇAIS

- Loi n°83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution, version consolidée du 14 juin 2006, *JORF* 14 juin 2006.

-Loi n°90-1143 du 21 décembre 1990 relative aux atteintes à la sûreté de la navigation maritime et des plates formes fixes situées sur le plateau continental, *JO* 26 décembre 1990.

-Loi de 1994 sur l'emploi de la force en mer (JORF n°163 du 16 juillet 1994) et décret n°95-411 du 19 avril 1995, *JO* 21 avril 1995.

-Loi n°94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer, modifiée par la loi n°96-359 du 29 avril 1996 relative au trafic de stupéfiants en haute mer, *JORF* 30 avril 1996.

-Loi n°2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français, JO 4 mai 2005.

-Code pénal.

-Nouveau Code de procédure pénale.

-Code des ports maritimes, version consolidée au 24 janvier 2009.

-Code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

-Code des douanes.

-Code de la défense.

ETUDES, RAPPORTS

-*Défense nationale et contre terrorisme*, Rapport de 2^{ème} phase, 54^{ème} session nationale, Comité 1, de l'Institut des Hautes Etudes de Défense Nationale (IHEDN).

- *Piraterie : situation et suggestions*, Les Etudes du CESM, compte rendu du Séminaire organisé par le CESM en partenariat avec le Commandement de la Force maritime des Fusiliers marins et commandos du 5 novembre 2008.

- *Le terrorisme maritime*, dossier d'étude du CESM 2002-2003.

- *Résumé du Colloque international sur « Le Pavillon »* des 2 et 3 mars 2007 à Paris.

-*Piracy and armed robbery against ships, Annual report 1 January – 31 December 2008*, ICC International Maritime Bureau.

- *Piracy and armed robbery against ships, Report for the period 1 January – 30 September 2008*, ICC International Maritime Bureau.

-*La surveillance de l'espace maritime et des zones côtières dans les pays européens*, Rapport présenté au nom de la Commission de défense, document A/1920 du 6 décembre 2005, Assemblée de l'Union de l'Europe occidentale, 51^{ème} session.

- *Droit de la mer, régime de la haute mer*, Rapport de J. P. A François, Rapporteur spécial, extrait de *l'Annuaire de la Commission du droit international*, 1950, vol. II.

SEMINAIRES, CONFERENCES, COLLOQUES

-Séminaire « *Irrégularités et guerre sur mer* » organisé par le CESM à l'Ecole militaire le 5 février 2009.

-Colloque « *La piraterie maritime au XXIe siècle* », HEC Marine, le 19 mars 2009.

ENTRETIENS

-Philippe BERENGUER, le 13 mars 2009.

-Hugues EUDELIN, les 24 et 26 mars 2009.

-Jean-Louis FILLON, le 11 février 2009.

-Eric LEVY-VALENSI, le 16 avril 2009.

-Bruno PAULMIER, le 30 avril 2009.

RESSOURCES INTERNET

-Site de l'ONU : www.un.org/french/

-Site de l'OMI : www.imo.org

-Site de la Chambre de commerce internationale : www.iccwbo.org

-Site de la Société française pour le droit international : <http://www.sfdi.org>

-Site Légifrance : <http://www.legifrance.gouv.fr>

-Site du Ministère des affaires étrangères : <http://www.diplomatie.gouv.fr>

-Site du Ministère Transports et mer : <http://www.mer.gouv.fr>

-Site Mer et Marine : www.meretmarine.com

-Site du CESM : http://www.cedoc.defense.gouv.fr/article.php3?id_article=1173

-Site de l'Institut Français de la mer : <http://ifm.free.fr>

-Site de l'IFREMER : <http://www.ifremer.fr/francais/index.php>

-Site de l'Union des Chambres de commerce et d'industrie Françaises à l'étranger : <http://www.uccife.org>

-Site de l'International Transport Worker's Federation : <http://www.itfglobal.org>

-Site de l'encyclopédie Universalis : www.universalis.fr

-Site de l'encyclopédie Encarta : www.fr.encarta.msn.com

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION GENERALE.....	- 5 -
TITRE I. LA PRÉVENTION DES ATTEINTES A LA SÛRETÉ EN HAUTE MER-	30 -
<u>CHAPITRE 1 : LA PREVENTION TERRESTRE DES ATTEINTES A LA SURETE</u>	
<u>EN HAUTE MER</u>	- 97 -
Section 1. Importance primordiale de la sûreté dans la zone portuaire.....	- 32 -
§1. Sûreté des ports et des installations portuaires.....	- 33 -
A. Sûreté des installations portuaires	- 33 -
B. Sûreté portuaire	- 34 -
§2. Sûreté de la marchandise.....	- 34 -
A. La <i>Container Security Initiative</i>	- 35 -
B. La loi « 100% <i>scanning</i> ».....	- 37 -
C. Réaction des autres Etats.....	- 38 -
D. Des politiques à relativiser	- 39 -
E. L'importance de la douane.....	- 41 -
§3. Sûreté humaine.....	- 41 -
A. Contrôle des accès.....	- 41 -
B. Contrôle de l'identité des personnes	- 42 -
Section 2. Rôle de l'Etat.....	- 43 -
§1. Le rôle de l'Etat à travers sa législation	- 44 -
A. Le nécessaire respect du droit international	- 44 -
B. La nécessaire mise en place de dispositifs nationaux	- 45 -
§2. Le rôle politique de l'Etat.....	- 46 -
<u>CHAPITRE 2. LA PREVENTION MARITIME DES ATTEINTES A LA SURETE EN</u>	
<u>HAUTE MER</u>	- 49 -
Section 1. Prévention à bord des navires.....	- 49 -
§1. Le <i>Ship Security Plan</i> , ou plan de sûreté du navire.....	- 49 -
§2. L'exemple français du Contrôle Naval Volontaire	- 51 -
§3. Le débat sur le recours aux sociétés de sécurité privée.....	- 52 -
§4. La formation de l'équipage et l'équipement du navire	- 54 -
Section 2. Prévention sur la zone maritime.....	- 56 -
§1. L'impossible surveillance totale.....	- 57 -
§2. Le rôle fondamental du renseignement	- 58 -
§3. Le déroutement.....	- 60 -
§4. Le débat relancé sur la guerre de course	- 61 -
TITRE II. LES INTERVENTIONS CONTRE LES ATTEINTES	
A LA SURETE EN HAUTE MER	- 64 -
<u>CHAPITRE 1. LA VARIABILITE DES FONDEMENTS D'INTERVENTION.....</u>	- 67 -

Section 1. Les fondements de la Convention UNCLOS	- 67 -
§1. La piraterie maritime	- 67 -
§2. Trafics de stupéfiants et de substances psychotropes.....	- 68 -
A. Les dispositions de la convention UNCLOS.....	- 68 -
B. Le développement d'accords bilatéraux.....	- 69 -
C. L'émergence d'autres fondements	- 70 -
§3. Emissions non autorisées depuis la haute mer	- 72 -
§4. Traite des esclaves.....	- 73 -
Section 2. Les fondements non envisagés par la Convention UNCLOS	- 74 -
§1. Le terrorisme maritime.....	- 75 -
§2. L'immigration clandestine	- 75 -
§3. La traite des êtres humains	- 77 -
§4. La sauvegarde de la vie humaine en mer et l'élargissement des intervenants ...	- 77 -
§5. L'autorisation du Conseil de sécurité des Nations Unies.....	- 78 -
§6. La controverse de la légitime défense	- 80 -

CHAPITRE 2 : LA VARIABILITE DES MODALITES D'INTERVENTION

- 97 -

Section 1. Les techniques d'intervention à bord du navire	- 82 -
§1. L'approche et la reconnaissance	- 82 -
§2. L'enquête de pavillon et l'inspection des papiers de bord.....	- 83 -
§3. Visite et inspection de la cargaison	- 84 -
§4. Le déroutement.....	- 85 -
Section 2. Les techniques d'intervention en mer	- 85 -
§1. L'escorte et l'accompagnement des navires de guerre.....	- 85 -
A. La distinction entre l'accompagnement et l'escorte.....	- 85 -
B. Le succès du recours à l'accompagnement et à l'escorte.....	- 86 -
C. Les limites du recours à l'escorte et à l'accompagnement.....	- 88 -
§2. La poursuite.....	- 88 -
A. La « <i>hot pursuit</i> »	- 89 -
B. Le droit de suite.....	- 90 -
C. La question du droit de suite à terre	- 91 -
§3. La destruction du navire	- 93 -

TITRE III. LA REPRESSION DES ATTEINTES A LA SURETE EN HAUTE MER.....

- 95 -

CHAPITRE 1 : LA REPRESSION DES ATTEINTES A LA SURETE EN HAUTE MER EN DROIT INTERNATIONAL

- 97 -

Section 1. Compétence de principe de la loi de l'Etat du pavillon	- 97 -
§1. Définition de la compétence de la loi du pavillon.....	- 97 -
§2. Application de la loi du pavillon	- 98 -
A. Les cas de compétence de la loi de l'Etat du pavillon	- 98 -
B. L'exercice par l'Etat du pavillon de sa « compétence préférentielle »	- 99 -
Section 2. Compétence atténuée de la loi de l'Etat du pavillon.....	- 99 -

§1. L'exception « totale ».....	- 99 -
A. Définition du principe de compétence universelle.....	- 100 -
B. Application unique du principe de compétence universelle.....	- 100 -
§2. Les exceptions « partielles »	- 101 -
A. Les exceptions liées à la concurrence des droits nationaux	- 101 -
B. Les exceptions « bilatérales » ou « multilatérales ».....	- 101 -

**CHAPITRE 2 : LA REPRESSION DES ATTEINTES A LA SURETE EN HAUTE MER
DANS LES DROITS NATIONAUX : L'EXEMPLE DU DROIT FRANÇAIS** - 103 -

Section 1. Juridiction française en haute mer..... - 103 -

§1. La définition du navire	- 103 -
A. L'appréhension difficile du concept de navire	- 103 -
B. L'absence de territorialité du navire.....	- 104 -
1) Le refus de la théorie de la territorialité en droit international	- 104 -
2) Le refus de la théorie de la territorialité en droit français.....	- 105 -
§2. Champ d'application de la loi française.....	- 106 -
A. Application de la loi française à raison du droit français.....	- 106 -
B. Application de la loi française à raison de conventions internationales	- 107 -

Section 2. Juridiction française contre les atteintes à la sûreté en haute mer..... - 107 -

§1. Juridiction française affirmée.....	- 108 -
A. La répression du terrorisme.....	- 108 -
B. Le trafic de stupéfiants	- 109 -
C. L'immigration illégale et la traite des êtres humains	- 109 -
D. Le trafic d'ADM.....	- 110 -
§2. Juridiction française incertaine.....	- 110 -
A. La répression de la piraterie et l'absence de textes spécifiques	- 110 -
B. La situation des personnes détenues à bord du navire : le droit contre le droit	- 112 -
C. Vers une évolution de la législation française applicable à la piraterie ? ..	- 113 -

CONCLUSION GENERALE..... - 131 -

TABLE DES ANNEXES - 132 -

BIBLIOGRAPHIE - 132 -

TABLE DES MATIERES - 133 -