

# LA PIRATERIE MARITIME AU XXI<sup>o</sup> SIECLE :

## DEFIS ET REPONSES

L'AMPLEUR DES ENJEUX JURIDIQUES

Intervention du

Commissaire général de 1<sup>o</sup> cl. de la Marine (2s)

Jean-Louis Fillon

Colloque organisé par le Club Sup-Mer avec la collaboration du Centre d'  
enseignement supérieur de la marine

HEC, le 19 mars 2009



Les medias rapportant les nombreuses affaires de piraterie maritime dans la Corne de l'Afrique ont toutes relevées les difficultés juridiques des opérations. Et de distinguer par exemple la piraterie du brigandage maritime. Ils ont ainsi soulevé un coin de voile sur une question connue depuis des siècles ; son importance actuelle met sous les feux de l'actualité les limites des solutions apportées par le droit. Je me suis cependant interrogé sur la pertinence du titre de cette conférence, « l'ampleur des enjeux juridiques » de la piraterie maritime au 21<sup>e</sup> siècle. Si j'en crois le Petit Robert, l'enjeu est la somme d'argent que l'on met sur la table quand on commence la partie et qui doit revenir au gagnant. Et par extension, ce que l'on peut gagner ou perdre dans une entreprise. Ce titre comporte ainsi une part de vérité et une part d'erreur. Il laisse accroire que la question juridique est prééminente dans cette affaire de piraterie qui défraie la chronique mais, l'histoire nous le rapporte, qui n'a jamais cessé depuis que les hommes naviguent. Le pirate serait une sorte de double pervers du marin pacifique. La piraterie participe avec les tempêtes et les écueils au danger du voyage maritime qui imprègne les institutions du droit maritime. C'est bien la sécurité de la navigation qui est l'enjeu et non le droit qui doit être ramené à sa dimension d'instrument au service d'une fin. La question à laquelle nous allons donc nous attacher est de mesurer le degré d'adaptation de la règle à un jeu qui a pris depuis une dizaine d'année et singulièrement depuis quelques mois une ampleur telle que la communauté internationale représentée par les Nations unies s'en est émue au point d'intervenir par plusieurs résolutions du Conseil de sécurité que nous aurons l'occasion d'évoquer. Fallait-il donc que le droit fût dépassé pour justifier une telle mobilisation qui est en principe réservée à de plus gros bataillons que ces quelques dizaines de bandits de grands chemins maritimes en haillons, Kalachnikov et GPS de poche. En mer on ne joue pas au gendarme et au voleur de la même manière qu'à terre : la cour de récréation n'a ni les mêmes dimensions ni les mêmes limites qu'à terre, elle est bordée de refuges où les chats peuvent se percher et faire la nique aux gendarmes.

Aussi nous revient-il de définir tout d'abord les limites et les règles de ce singulier espace de jeu, établies par le droit de la mer (1). Mais intervenir pour capturer les pirates s'est révélé être une opération difficile que le Conseil de sécurité a contribué à faciliter (2) mais les retenir pour les juger constitue une difficulté à laquelle sont maintenant confrontées les législations nationales (3).

## **1/ INTERVENIR : LE CADRE JURIDIQUE INTERNATIONAL DE LA LUTTE CONTRE LA PIRATERIE MARITIME.**

Avant même de nous intéresser à la piraterie, il convient de dresser un panorama rapide du droit de la mer et plus précisément des polices de la haute mer. La convention des Nations unies sur le droit de la mer adoptée le 10 décembre 1982 à Montego Bay (Jamaïque) constitue la source la plus importante sinon unique du droit de la mer au point qu'elle apparaît comme une sorte de « Constitution de la mer », ce qui est à la lettre une inexactitude juridique mais correspond bien au rôle clé de ce texte entré en vigueur en novembre 1994 et adopté par la quasi totalité de la communauté internationale à l'exception notable des USA qui paradoxalement en sont un des piliers les plus solides notamment pour toutes les dispositions relatives à la liberté de la navigation.

Depuis la codification par les conventions de Genève de 1958 les espaces maritimes distinguent la haute mer et les mers territoriales, celles-ci étant placées sous la souveraineté de l'Etat côtier. La convention de Montego Bay, entre autres innovations, a fixé à 12 milles marins la profondeur maximale des mers territoriales et créé la zone économique exclusive (ZEE) de 200 milles marins, ces distances se mesurant à partir des lignes de base, c'est-à-dire de la laisse de basse mer. Désormais la haute mer, au sens strict du terme, commence donc à partir de 200 milles. Pour la suite de l'exposé il faut bien comprendre que la ZEE n'est pas une zone de souveraineté de l'Etat côtier mais une zone dans laquelle celui-ci exerce des droits souverains et de juridiction dans des domaines limitativement énumérés par la convention : l'exploitation et la gestion des ressources naturelles, la protection et la préservation du milieu marin, la recherche scientifique marine etc. (article 58 de la Convention). Ce caractère limité des droits des Etats côtiers sur leur ZEE a deux conséquences :

- ✓ d'une part, les tous les Etats jouissent à l'intérieur des ZEE de la liberté de navigation et de survol,
- ✓ d'autre part, les dispositions de la Convention relatives à la haute mer et contenues dans les articles 88 à 115 s'appliquent au-delà de 12 milles dans les limites des ZEE. Cette liste comprend des articles qui traitent

### soit spécifiquement de la piraterie :

- article 100. obligation de coopérer à la répression de la piraterie,
- article 101. définition de la piraterie,
- article 102. piraterie du fait d'un navire de guerre,
- article 103. définition d'un navire ou d'un aéronef pirate,
- article 104. conservation ou perte de la nationalité d'un navire ou d'un aéronef pirate,
- article 105. saisie d'un navire ou d'un aéronef pirate,
- article 106. responsabilité en cas de saisie arbitraire,
- article 107 navires et aéronefs habilités à effectuer une saisie pour raison de piraterie,

### soit applicables à la piraterie :

- article 110. droit de visite,
- article 111. droit de poursuite.

Le régime juridique de la haute mer, s'agissant de la liberté de navigation (et de survol) et de la lutte contre la criminalité englobe les ZEE et commence donc à 12 milles marins, c'est à dire à la limite des eaux territoriales.

Le régime juridique de la haute mer se caractérise par la loi du pavillon : « *les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et sont soumis sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par des traités internationaux ou par la Convention à sa juridiction exclusive en haute mer* » (article 92§1). En d'autres termes, le droit applicable en haute mer est le droit de chaque pavillon. Conformément à ce principe les polices de la haute mer ne peuvent déroger à la loi du pavillon, ce qui signifie que l'intervention d'un Etat tiers ne peut se faire qu'avec l'autorisation de l'Etat du pavillon. Mais comme le précise l'article 92§1 il est des exceptions « expressément prévues par le droit international et la Convention » inscrites à l'article 110 de la Convention au nombre desquelles figure la piraterie. La dérogation à la loi du pavillon est très strictement encadrée car elle est assimilée à une exception au principe fondateur du droit international public qu'est la souveraineté étatique. Déroger au droit du pavillon est en quelque sorte admettre l'intervention dans les affaires intérieures de l'Etat. On comprend dès lors que la piraterie fasse l'objet d'une définition très précise dans **l'article 101** de la Convention :

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

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

**L'article 102** traite de la piraterie commise par un navire de guerre dont l'équipage s'est mutiné, navire de guerre qui dès lors est assimilé à un navire privé. **L'article 103** donne la définition du navire ou de l'aéronef pirate (il est contrôlé effectivement par les personnes qui ont l'intention de commettre les actes listés à l'article 101). **L'article 104** renvoie au droit interne la conservation ou non par le navire pirate de sa personnalité. **L'article 105 dispose que tout Etat peut saisir un navire ou un aéronef pirate, appréhender les personnes et saisir les biens à bord.** Il donne compétence aux tribunaux de l'Etat qui a saisi. **L'article 106** engage en cas de saisie arbitraire, c'est-à-dire « sans motif suffisant », la responsabilité de l'Etat qui a saisi. **Enfin l'article 107 habilite les navires de guerre<sup>1</sup> et aéronefs militaires à effectuer les saisies pour cause de piraterie.**

---

<sup>1</sup> Ou les autres navires ou aéronefs portant les marques extérieures distinctives indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet.

De cette exégèse rapide de la Convention on peut tirer les enseignements suivants :

1. deux navires (ou un navire victime et un aéronef pirate) doivent être impliqués,
2. les pirates agissent à des fins privés, ceci distingue la piraterie des actions menées à des fins politiques et en particulier terroristes,
3. l'intentionnalité qui est prise en compte par la Convention permet de qualifier de pirate les personnes se préparant à commettre de tels actes. Il n'est donc pas nécessaire que l'action de piraterie soit flagrante. Sur ce fondement l'action préventive est possible à l'encontre non seulement des navires eux-mêmes mais aussi des navires « mère » qui restent à l'écart des opérations.
4. la piraterie est le principal des cinq cas d'ouverture du droit de visite, c'est-à-dire d'arraisonnement sans que soit nécessaire l'accord de l'Etat du pavillon (par exception au droit du pavillon).
5. Seule la piraterie exercée en haute mer, c'est-à-dire à partir de 12 milles marins, relève du droit international,
6. En conséquence la piraterie qui s'exerce dans les limites des mers territoriales échappe à la répression internationale et relève de la juridiction des Etats côtiers, on parle alors communément de « brigandage maritime », il n'y a donc pas de droit de poursuite inverse, c'est-à-dire de la haute mer vers les mers territoriales qui constituent autant de refuges pour tous les criminels maritimes
7. L'intervention dans les mers territoriales apparaît donc comme nécessaire pour mener une politique de répression crédible. Si elle est envisageable dans le cadre de secours aux personnes qui est une obligation juridique pour les gens de mer, celle-ci ne permet pas de réprimer mais au mieux de s'interposer, tout en étant conscient qu'une telle action n'est pas forcément compatible avec l'exercice du passage inoffensif et donc pas du goût de l'Etat côtier qui y verra une mise en cause de sa souveraineté.
8. la Convention fonde la compétence universelle des Etats mais si ceux-ci doivent coopérer « dans la mesure du possible » pour la répression de la piraterie en haute mer (article 101) ils n'ont pas l'obligation de réprimer puisque l'article 105 dispose que les tribunaux de l'Etat qui a saisi **peuvent** juger. Ils n'en n'ont donc pas l'obligation.

Le bilan que l'on peut tirer de ces enseignements n'est pas entièrement négatif. Le caractère dérogoire du droit du pavillon permet l'intervention immédiate de tous les Etats mais les mers territoriales peuvent constituer pour les pirates autant de refuges quand l'Etat côtier est totalement défaillant, ce qui est bien le cas de la Somalie.

Seul le Conseil de sécurité pouvait surmonter cette difficulté et autoriser « le droit de poursuite inversé ».

## **2/ INTERVENIR : L'ADAPTATION DU CADRE JURIDIQUE INTERNATIONAL PAR LE CONSEIL DE SECURITE DES NATIONS UNIES.**

Le sujet de la piraterie est porté principalement par la France et les Etats-Unis devant le Conseil de Sécurité. Il est remarquable de noter que les résolutions qu'il a prises principalement à l'initiative de ces deux Etats sont fondées sur le Chapitre VII de la Charte des Nations unies, le Conseil faisant usage de sa capacité à qualifier les situations qui sont portées à sa connaissance a donc considéré que la piraterie en océan Indien constituait une menace contre la paix et la sécurité internationale. Les résolutions prises sur ce fondement du chapitre VII ont force obligatoire pour les Etats membres et surtout elles peuvent remettre en

cause le droit existant, en l'espèce, il s'est agi de « déterritorialiser » la piraterie pour permettre sa répression dans les eaux territoriales de la Somalie.

- Une première **résolution 1814** du 15 mai 2008 concerne la protection des navires du Programme alimentaire mondial (PAM) : le Conseil de sécurité demande aux Etats et aux organisations régionales de coordonner étroitement leur action, de prendre des mesures pour protéger les navires participant au transport et à l'acheminement de l'aide humanitaire destinée à la Somalie et aux activités autorisées par les Nations unies.
- La **résolution 1816** (juin 2008) constitue le premier signe concret de la mobilisation internationale contre la piraterie. Le Conseil de Sécurité appelle les Etats à entreprendre des actions pour décourager les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer. Les Etats coopérant avec le gouvernement transitoire de Somalie peuvent, pour une période de six mois à compter de l'adoption de la résolution, pénétrer dans les eaux territoriales de la Somalie et utiliser tous les moyens nécessaires conformes au droit international applicable afin de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer.  
La France et les Etats-Unis ont obtenu de haute lutte, en raison des réticences de pays comme l'Indonésie qui redoutent un précédent, un régime dérogatoire à la convention des Nations unies sur le droit de la mer. La résolution est donc exclusivement fondée sur la Convention et ne rend pas possible une intervention au sol. Seuls cinq Etats, ceux disposant des marines les plus importantes, ont été habilités par le Gouvernement de transition.
- La **résolution 1838** adoptée le 7 octobre 2008 n'a pas de contenu pratique réel, elle salue la planification de l'opération navale de l'Union européenne (UE), ainsi que d'autres initiatives internationales et nationales prises afin de mettre en œuvre les résolutions 1814 et 1816. Tous les Etats et organisations régionales sont invités à poursuivre leurs efforts devant l'aggravation de la menace représentée par les pirates agissant à partir des côtes somaliennes.
- La **résolution 1846** du 2 décembre 2008 prolonge d'un an la résolution 1814. Elle permet de lancer l'opération Atalanta de la PESD. Les Etats-Unis obtiennent une référence à la Convention SUA<sup>2</sup>, qui vise principalement les actes de terrorisme en mer.
- La **résolution 1851** adoptée le 16 décembre 2008 est proposée par les Etats-Unis, elle a pour ambition d'éradiquer la piraterie. Le CSNU demande aux Etats de favoriser l'arrestation et le jugement des pirates, y compris par le mécanisme du « *shiprider*<sup>3</sup> », aux Etats et organisations régionales de mettre en place un mécanisme de coopération internationale pour servir de point de contact commun.  
Surtout, suivant en cela la lettre adressée le 9 décembre 2008 par le président du Gouvernement Fédéral de Transition (GFT), qui reste la seule entité étatique reconnue internationalement, le Conseil appelle la communauté internationale « à *prendre toutes les mesures voulues pour tenir à distance ceux qui utilisent le territoire et*

<sup>2</sup> Convention de Rome relative à la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation

<sup>3</sup> Il s'agit d'embarquer des officiers de police judiciaire de l'Etat côtier sur les bâtiments de guerre, ce qui facilite la procédure d'appréhension et de remise des pirates aux autorités locales.

*l'espace aérien somaliens pour planifier, favoriser ou commettre des actes de piraterie ou des vols à main armée en mer* ». Cette autorisation reste soumise à notification préalable par le Gouvernement Fédéral de Transition au Secrétaire Général. Les Etats autorisés par le GFT sont donc autorisés à prendre des actions à terre, sur le territoire somalien. Si la formulation de la résolution reste suffisamment vague pour permettre diverses interprétations, l'action à terre vise la continuation de la lutte contre la piraterie en mer (poursuite des pirates à terre, appréhension), et non une action coercitive sur le territoire somalien.

Quels enseignements tirer de cette intervention du conseil de sécurité ?

1. Le Conseil de Sécurité des Nations Unies a créé en Somalie un régime dérogatoire au droit de la mer pour engager la lutte contre les pirates. Le « droit de poursuite inversé » mis en place par la résolution 1816 permet d'assimiler « les vols à main armée » à la piraterie.
2. Mais cette dérogation est limitée dans le temps et dans l'espace à la situation en Somalie.
3. De plus le lien de la piraterie avec le terrorisme n'est pas retenu si ce n'est du bout des lèvres et à l'insistance des USA dans la résolution 1851 qui se réfère à la convention SUA.
4. Enfin elle fonde l'opération menée par les forces navales à l'instar d'une autre OPEX. Menée par des moyens militaires, seuls capables matériellement et juridiquement (article 107) d'intervenir, la lutte contre la piraterie relève d'une action de police en mer et non du cadre juridique des conflits armés. Il est donc abusif de parler de « guerre » contre la piraterie. Dès lors, s'imposent un certain nombre de garanties procédurales quant à l'arrestation, le recueil des preuves, la rétention et le traitement judiciaire des pirates. Il est donc nécessaire que le droit interne soit adapté à l'emploi de moyens militaires, au-delà de la compétence de principe donnée par la Convention.

### **3/ APPREHENDER ET JUGER: LE CADRE JURIDIQUE NATIONAL DE LA LUTTE CONTRE LA PIRATERIE MARITIME.**

L'examen des questions juridiques sous l'angle national peut être fait en adoptant une dichotomie classique qui est celle de la police administrative et celle de la police judiciaire.

#### **2.1/ Mesures de police administrative**

Dans ce premier volet la France dispose dans son arsenal juridique de la loi du 15 juillet 1994 relative à l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer, maintenant inscrites à l'article L.1521-1 du code de la défense. Cette loi dont la finalité était de mettre en conformité les mesures de police en mer avec le droit de Montego, reprend les diverses modalités d'intervention : la reconnaissance, la visite, le déroutement, la poursuite et surtout elle ouvre en cas de refus d'obtempérer la possibilité d'emploi de la force, lequel fit l'objet d'un décret d'application du 19 novembre 1995. Ce décret décrit les diverses actions qu'il est possible de

mener dans le cas d'une opération de police du temps de paix et tel est bien le cas de la piraterie : sommations, tir de semonce tir au but, action de vive force, c'est-à-dire assaut pas des commandos en vue de prendre la maîtrise de l'élément adverse.

A ces textes il faut ajouter le décret du 20 mai 1907 relatif au commandement des forces maritimes et qui prévoit la protection des navires marchands battant pavillon français par les navires de guerre de la marine nationale.

## 2.2/ Mesures de police judiciaire

Dans son état actuel le droit pénal français est très lacunaire, s'agissant de la piraterie. En effet les dispositions de la Convention de Montego Bay n'ont pas été transcrites en droit interne. Il existait certes une vieille loi du 10 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime mais elle a été abrogée récemment à la faveur d'une opération de codification. Les incriminations actuelles sont fondées sur les articles 224-1 à 224-5-2 relatifs à l'enlèvement des personnes et au versement d'une rançon et 224-6 sur la prise ou menace de prise par la violence d'un navire. En outre dans le domaine plus large de la sécurité maritime l'article 689-5 du code de procédure pénale permet de réprimer les atteintes à la l'intégrité physique, les destructions, les atteints et menaces aux personnes et aux biens dès lors que ces faits compromettent la sécurité de la navigation. On voit donc que si le terme de piraterie entendu au sens de la Convention n'apparaît pas en droit pénal français nous ne somme pas dépourvus d'outils juridiques de répression.

Mais la situation n'est pas satisfaisante pour autant car les lacunes de législation spécifique se font concernent plusieurs domaines :

1. La définition de juridiction compétente pour connaître des actes de piraterie commis en haute mer,
2. La désignation des agents habilités à rechercher et à constater les infractions de piraterie,
3. La définition du statut légal des personnes retenues à bord des navires ou aéronefs d'Etat pour faits de piraterie,
4. La définition des conditions de rétention à bord de ces navires ou aéronefs, de transfèrement des personnes appréhendées en France ou à l'étranger.

Comment arriver à combler ces lacunes ?

L'adaptation de la législation française au droit international relatif à la lutte contre le narco trafic maritime, article 17 de la convention de Vienne du 10 décembre 1988 donne de précieuses indications. Pour transcrire cette loi qui permet à un navire d'Etat français par exemple d'intervenir sur un navire à bord d'un navire étranger après autorisation de l'Etat du pavillon, il a fallu prévoir un certain nombre de dispositions législatives françaises qui ont fait l'objet d'une loi de 29 avril 1996 qui a complété la loi du 15 juillet 1994 dont elles constituent le titre II. Il s'agissait de prévoir :

1. l'application de la loi française à bord d'un navire étranger par exception au principe de la territorialité de la loi pénale française qui prévoit son application à bord des seuls navires battant pavillon français (article 113-3 du code pénal)
2. l'application de la loi française quand ni les auteurs ni les victimes de l'infraction ne sont français,
3. l'habilitation d'agents à constater les infractions et à en arrêter les auteurs,
4. les juridictions compétentes.



C'est une démarche analogue qui a été décidée par le gouvernement français dans le cadre d'un projet de loi qui complètera la loi du 15 juillet 1994 dont elle constituera le titre IV : dispositions particulières portant adaptation de la législation française aux articles 100 à 107 et 110 de la convention des Nations unies sur le droit de la mer.

Ce projet de loi ne donnera pas de définition de la piraterie mais s'appuiera sur les dispositions déjà inscrites dans le code pénal.

Il comprendra notamment :

1. les infractions susceptibles d'être recherchées au titre de la piraterie commise en haute mer
2. la définition de la complicité
3. l'application éventuelle de la loi dans la mer territoriale d'un Etat quand le droit international l'autorise,
4. l'habilitation des commandants des bâtiments de l'Etat à prendre les mesures à l'encontre des navires pirates ou suspects, cette dernière mention permettant de prendre des mesures préventives et de ne pas intervenir uniquement en flagrance,
5. les mesures de coercition pouvant être prises c'est-à-dire celles de la loi contrôle en mer
6. l'application de ces mesures aux navires sans pavillon
7. les mesures de rétention à bord
8. l'habilitation judiciaire des commandants (constat des infractions) et d'officiers de la marine nationale embarqués
9. la remise à un Etat tiers qui se déclare compétent pour poursuivre l'infraction
10. Un article relatif à la compétence des juridictions françaises, quelle que soit la nationalité des auteurs ou des complices,
11. Un article relatif à la désignation du tribunal de grande instance de Paris, maritime ou

Un autre projet de loi fondera les mesures privatives de liberté susceptibles d'être prises à l'encontre des pirates soupçonnés. Il prévoira notamment la saisine du juge des libertés et de la détention par le procureur de la République dans les 48 heures suivant les premières mesures de coercition, le juge a alors un délai de 24 heures pour statuer.

### **2.3/** Trois exemples récents illustrent **LA REALITE CONCRETE DE CES DIFFICULTES** :

- ✓ Le Figaro des 7 et 8 mars titrait :  
« *L'Allemagne embarrassée par ses pirates* »  
On se souvient en effet que la marine allemande dans le cadre de l'opération ATALANTA de l'EUNAVFOR avait quelques jours auparavant, le mardi 4 mars, capturé 9 pirates qui s'étaient attaqué au cargo MV *Courier*. Le parquet de Hambourg ouvrait une enquête de police judiciaire. Mais l'Allemagne par la voie de son ministre de la défense, Franz Joseph Stung, n'avait pas caché sa réticence à juger des pirates affirmant que son but était plus de « *d'abord de dissuader, d'empêcher et de mettre fin à des attaques.* »
- ✓ La France maintenant où l'on apprend que les avocats des pirates capturés lors de l'opération du Ponant en avril 2008 pourraient déposer plainte contre x (x serait les

militaires) pour détention arbitraire doublée de traitements dégradants. Selon en effet l'un de leurs avocats il n'y a eu aucun contrôle d'aucune autorité judiciaire depuis leur interception manu militari jusqu'à leur arrivée en avion militaire à Paris après un passage à bord de la frégate *Surcouf*. La privation de liberté durant les 5 jours de leur transit qui leur a alors été imposée s'est faite en dehors de tout cadre juridique. Pour mémoire la durée maximale de rétention administrative est de 48 heures avant de présenter la personne au juge des libertés et de la détention. Le parquet pour sa part occulte complètement la période précédant leur arrivée à Paris qui reste une sorte de « trou noir juridique » que le projet de loi doit combler. En attendant, il ne serait pas étonnant que la France puisse encourir les foudres de la Cour européenne des droits de l'homme comme dans l'affaire du *Winner* où elle a été condamnée pour défaut de cadre juridique, c'est-à-dire en l'absence de contrôle par un juge indépendant pour la rétention de l'équipage soupçonné de trafic de stupéfiants pendant le transit qui a ramené en France ce navire qui avait été capturé par la marine nationale au large des côtes d'Afrique de l'ouest<sup>4</sup>.

- ✓ Quant aux preuves, elles se révèlent parfois difficiles à réunir comme le montre l'élargissement par l'US Navy le 12 février de 9 des 16 suspects qu'elle avait arrêtés après l'attaque d'un navire battant pavillon indien.

**2.4/** Devant l'insuffisance du cadre national, fût-il européen, c'est à nouveau vers LA COOPERATION INTERNATIONALE qu'il faut se tourner. La solution la plus expédiente aux difficultés de procédure réside en effet dans la remise aux Etats côtiers des pirates, ce qui permet un traitement rapide de l'affaire et permet d'échapper aux difficultés dues à la longueur des transferts des personnes soupçonnées comme aux incertitudes dues au décalage des législations pénales internes par rapport à la répression de la piraterie. L'Union européenne vient de parapher avec le Kenya le 7 mars un accord que le conseil des ministres avait adopté le 26 février pour faciliter le transfert des soupçonnés pirates capturés et détenus par les forces navales participant à l'opération Atalanta. Ce document donne les garanties de non application de la peine de mort, condition fondamentale pour qu'il puisse être mis en oeuvre par des Etats ayant éradiqué cette peine de leur arsenal répressif. Cet accord prévoit notamment l'accès des membres de l'UE aux prisonniers pendant la détention préventive et une série de droits pour les personnes transférées analogues à ceux dont disposent les prisonniers dans le cadre du droit international humanitaire. Les Allemands viennent d'en faire usage en remettant les soupçonnés pirates au Kenya le 10 mars soit quatre jours après l'entrée en vigueur de l'accord. Il reste maintenant à élaborer avec le Kenya l'arrangement technique qui réglera dans le détail les conditions de remise des pirates soupçonnés par la force navale ATALANTA à la justice kényane.

---

<sup>4</sup> Dans un arrêt en date du 10 juillet 2008, la Cour Européenne des Droits de l'Homme a condamné la France pour violation de l'article 5 § 1 de la convention européenne des droits de l'homme. En l'espèce, des trafiquants de stupéfiants avaient été arrêtés à bord du cargo *Winner* par des forces militaires françaises et après accord du gouvernement cambodgien, le bateau avait été détourné sur Brest. Une information judiciaire a été ouverte, et plusieurs membres de l'équipage ont au final été condamnés par la Cour d'Assises spéciale de Loire Atlantique. La CEDH a considéré, dans cette décision en cours d'appel, que les prévenus n'avaient pas été présentés dans les meilleurs délais à un magistrat indépendant, bien que leur détention à bord du navire français ait suivi la procédure française de la loi de 1994 dite « force en mer » qui prévoit l'avis du Procureur de la République pour toute mesure de coercition prise par les commandants de navires d'Etat sous l'autorité du préfet maritime ou du délégué du gouvernement.

## CONCLUSION

Crime du droit des gens aussi ancien que la navigation qu'il accompagne comme son ombre maléfique, la piraterie nous montre combien le chemin est long entre la condamnation universelle et sa mise en œuvre. Tout pourtant semblait prévu et immédiatement accessible : la Convention diagnostique le mal et définit son traitement de façon claire et exemplaire et l'on aimerait que d'autres maux comme le trafic de stupéfiants bénéficient du traitement de faveur que représente la dérogation à la loi du pavillon. Mais voici que le principe de réalité vient s'interposer et les Etats ont constaté leur relative impuissance à endiguer la piraterie dans la Corne de l'Afrique qui a prospéré avec la déliquescence de l'Etat somalien. Mais pour une fois, la réaction juridique est venue plus vite de la société internationale que des nations. Et louons sans illusions après tant de condamnations l'intervention du droit de la sécurité collective capable en quelques résolutions du conseil de Sécurité des Nations unies de remédier aux lacunes du droit de la mer, certes de façon très cadrée et ponctuelle mais décisive. La mer territoriale somalienne n'est plus « sanctuarisée » et les puissances maritimes ont désormais la capacité de réduire à l'impuissance les pirates somaliens, le reste est surtout une question de moyens et de méthode qui seront exposées largement par les acteurs de cette lutte. Mais l'incapacité de ces mêmes nations à mener le processus répressif à son terme conduit à poser la question de l'efficacité de la compétence universelle sur laquelle est construite la répression des crimes internationaux. Dans l'immédiat, la communauté internationale et l'Union européenne singulièrement disposent d'une solution commode grâce l'accord d'entraide pénale avec le Kenya qui ressemble, faut il le dire, à un « coup de botte en touche ».

Enjeux juridiques disions nous. Je me demande arrivé au terme de cet exposé si ces mots que j'avais récusés *in limine litis* ne sont pas justifiés. Car nous sommes dans une opération militaire d'un type très particulier dans lequel la règle de droit est le premier facteur déterminant des opérations. Cette mixité renvoie pour les armées à la nécessité de disposer au cœur même de l'organisation opérationnelle comme le font les Américains des juristes, les LEGAD, legal advisers, dont la réactivité et l'empathie avec les opérationnels sont le gage de l'efficacité de l'action militaire au service de la paix et du droit.

---