

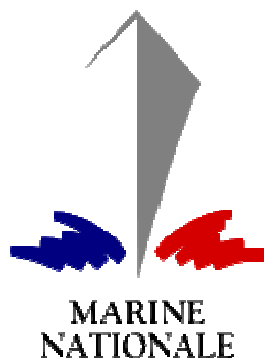
**CENTRE D'ETUDES INTERNATIONALES
ET DIPLOMATIQUES DE HAITI**

CONFERENCE DE FRANCOIS-HENRI BRIARD

**CAPITAINE DE FREGATE (R) DE LA MARINE NATIONALE
AVOCAT AU CONSEIL D'ETAT ET A LA COUR DE CASSATION**

**L'ACTION DE L'ETAT EN MER
ET LA LUTTE CONTRE LA PIRATERIE MARITIME**

Jeudi 21 juin 2012



CONSIDERATIONS GENERALES

- **parler de la piraterie** dans les CARAIBES, une vieille histoire pour les français, les portugais et les espagnols ; la piraterie est aussi ancienne que la navigation ;
- **pourquoi la France ?** : histoire maritime illustre, forte tradition navale, deuxième domaine maritime du monde (11M Km²), deuxième marine de guerre du monde (capacités), technologie et influence mondiale de la France, DCNS, **action « en pointe » sur la piraterie maritime, rôle moteur de la France** (voir Rapport du Sénat n°499, avril 2012) ;

I. QU'APPELLE-T-ON « L'ACTION DE L'ETAT EN MER » (AEM) ?

- les océans doivent être surveillés en raison de leur importance stratégique, économique et commerciale ; France est une nation maritime ; sa marine est la gardienne des mers ; elle assure une mission de surveillance non seulement dans les eaux territoriales et les ZEE françaises mais aussi en haute mer pour sécuriser le commerce maritime et protéger les ressources naturelles. L'AEM c'est :
 1. la protection des ressources naturelles et notamment de la pêche ;
 2. la lutte contre le trafic de stupéfiants (saisies des navires et des cargaisons, coopération avec les services des douanes ;
 3. la lutte contre la pollution (surveillance es déballastages et interventions en cas de pollution accidentelle)
 4. la lutte contre l'immigration clandestine (protocole de PALERME);
 5. la lutte contre le trafic d'armes (embargos du Conseil de sécurité des Nations Unies) ;
 6. l'assistance aux populations : **le rôle d'assistance aux populations de la Marine Nationale** est une composante importante de l'action de l'Etat en Mer, et notamment rappeler que lors du tremblement de terre qui a frappé HAÏTI, parmi les premiers navires à porter assistance et à se rendre sur les lieux, il y avait deux bâtiments de la Marine Nationale. En effet, inclus dans l'opération militaire Séisme Haïti 2010, des moyens maritimes ont été déroutés pour venir en aide aux victimes du séisme du 12 janvier. Les priorités ont été d'acheminer des moyens de secours pour rechercher les personnes portées disparues, de l'aide médicale, de sécuriser les secours, de rapatrier nos ressortissants et de préparer l'organisation de l'aide humanitaire. La participation de la Marine à la mobilisation s'est donc concrétisée, d'une part, par le déploiement de deux navires, le BATRAL (bâtiment de transport léger) Francis Garnier et le TCD (transport de chalands de débarquement) Siroco, et d'autre part, par l'envoi d'un détachement de Marins-Pompiers de Marseille , composé de 15 personnes, 5 médecins, 5 infirmiers, 4 logisticiens et 1 officier adjoint au chef de détachement de la zone de défense Sud. Intégrés dans la chaîne médico-chirurgicale, les marins-pompiers et leurs homologues sapeurs ont garantis la prise en charge quotidienne d'enfants et d'adultes blessés. Le

psychologue du bataillon a assuré un soutien aux victimes. **Près de 200 patients ont ainsi été soignés.** Depuis janvier 2010 et le séisme qui a durement frappé Haïti, les Forces Armées aux Antilles, et donc la Marine Nationale, conduisent régulièrement des missions de soutien au profit de la population haïtienne. **La dernière mission s'est déroulée du 14 au 16 mars 2012,** et a conduit le bâtiment de transport léger (BATRAL) Dumont d'Urville à faire escale en HAÏTI à PORT AU PRINCE pour débarquer les 13 tonnes de matériels et de fournitures destinés aux écoles haïtiennes. Un officier de la Marine Nationale chargé de la coordination est en permanence à PORT AU PRINCE.

7. la lutte contre la piraterie maritime : la piraterie est un phénomène ancien mais en pleine expansion: 1994-1999, **209** attaques de pirates ; 2000-2006 **2463** attaques ; 20 dernières années, **4000 actes de piraterie** ; 10 dernières années, 3200 marins capturés, 500 blessés, 160 tués (sources BMI).

II. QU'EST-CE QUE LA PIRATERIE MARITIME ?

Définition de l'article 101 de la CNUDM (Convention de MONTEGO BAY) :

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

La définition de la piraterie repose donc sur les éléments suivants :

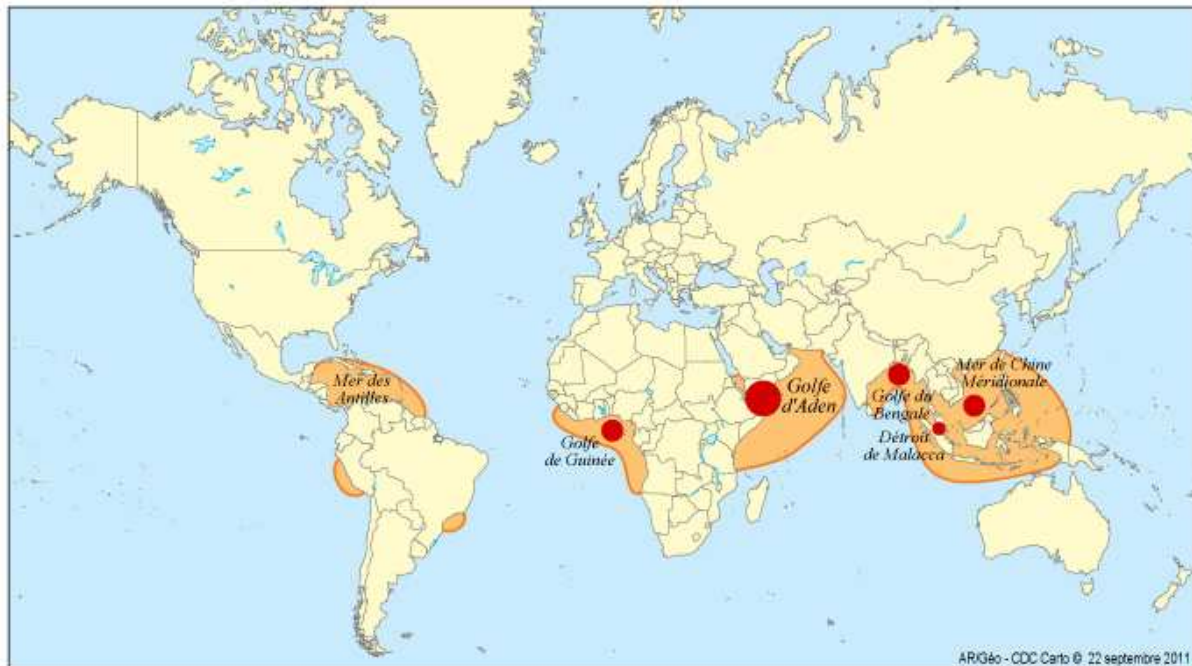
- **un acte illicite de violence ou de détention ou de déprédation commis par un navire privé agissant à des fins privées;**
- **dirigé contre un navire, des personnes ou des biens;**
- **se trouvant en haute mer ou dans un espace maritime ne relevant de la juridiction d'aucun Etat.**

Le même article 101 étend l'acte de piraterie à la participation volontaire à l'acte de violence et à l'incitation à le commettre ou à le faciliter.

III. OU LES PIRATES AGISSENT-ILS ?

- Pleine mer, ports, points de mouillage, en lien avec les routes maritimes ;
- zones géographiques : **la vraie piraterie**, c'est le Golfe d'ADEN, zone stratégique pour l'Europe, qui relie l'Océan Indien à la Méditerranée par le Canal de SUEZ, 25.000 navires par an ; autres zones, Golfe de Guinée et détroit de Malacca, plus du brigandage. Action de la France dans l'Océan indien mais aussi la Chine, l'Inde et la Russie (entre 25 et 40 patrouilles au total).

LA PIRATERIE MARITIME DANS LE MONDE



- Zone connaissant des actes de piraterie maritime
- Zone à risque majeur où les actes de piraterie maritime sont fréquents

IV. QUI SONT LES PIRATES MODERNES ?

- Environ 2000 personnes dans la zone PUNTLAND et Est du MUDUG, plus d'une centaine de sites essentiellement concentrés sur les côtes somaliennes, réseaux complexes et milices claniques, seigneurs de guerre, réseaux non coordonnés mais qui ont des accords entre eux ; problèmes économiques et sociaux sous-jacents (Somalie, grande misère, absence d'Etat, guerre civile, drame humanitaire), raréfaction des ressources, réponse au pillage des ressources halieutiques, piraterie de réponse puis piraterie d'opportunité ; « *s'en sortir* » en devenant pirate à vingt ans en Somalie...

V. COMMENT LES PIRATES AGISSENT-ILS ?

- Moyens modernes et souvent puissants, Go-fasts, fusils d'assaut et lance-roquettes ; en général un bateau-mère et esquifs ; approche, abordage et prise d'assaut, le plus souvent hors période de mousson ;

VI. QUE VEULENT LES PIRATES ?

- **les cibles** : navires de commerce, bateaux de pêche, voiliers de plaisance (lents, vulnérables, non armés, exemple du PONANT au large de la Somalie en avril 2008 : également affaires du CARRE d'AS et du TANIT en 2008 et 2009.
- **peu importe le pavillon**;
- **le butin** : parfois les cargaisons mais le plus souvent **des otages** à négocier contre des rançons ⇒ périodes variables de captivité, semaines, mois, conditions éprouvantes (durée moyenne Océan indien = + de 6 mois) ;

VII. POURQUOI LUTTER CONTRE LA PIRATERIE ?

1. Protéger la liberté de circulation des mers ;
2. Protéger le commerce mondial : 90% du commerce international emprunte les voies maritimes (30% des navires commerciaux empruntent le Canal de Suez) ; la piraterie met en péril le commerce mondial et la sécurité des approvisionnements.
3. Eviter un coût économique considérable : vols de cargaisons, coût des mesures de protection privée, rançons, surcoût lié aux augmentations de vitesse, primes d'assurance;
4. Faire face aux enjeux humains : protéger les victimes des actes de piraterie, améliorer les contextes sociaux difficiles et lutter contre la pauvreté.

VIII. QUELS SONT LES MOYENS CIVILS ET MILITAIRES DE LUTTE CONTRE LA PIRATERIE ?



MOYENS CIVILS

- Auto-armement des bâtiments de commerce et action de sociétés privées ;
- organisation de convois sécurisés ;
- mises en place de citadelles, pièces blindées sur les navires pour l'équipage ; seuls restent sur la passerelle le capitaine, le second et le chef mécanicien ;
- BMP « *Best management practices* », ensemble de mesures préconisées aux navires marchands ;
- précautions des plaisanciers (routes, inscription au contrôle naval volontaire Océan indien, moyens électroniques, armement, etc...) ;

MOYENS MILITAIRES

Action compliquée en raison de plusieurs facteurs : 1/ **immensité des espaces maritimes** (le Golfe d'ADEN s'étend sur des centaines de kilomètres carrés et la piraterie s'étend vers l'Océan indien ; métaphore de l'Amiral MERER « *faire surveiller la France par cinq ou six véhicules de gendarmerie* ») : 2/ l'acte de piraterie n'est constitué que si l'attaque **est consommée** (pas interdit de transporter des fusils d'assaut, actes très rapides).

Approche française : différente de celle des russes ou des chinois qui tirent sur les bateaux ou les font parfois exploser. Notre objectif : reprendre le bateau, sauver les otages, neutraliser les pirates, appliquer les règles de droit interne et international.

1. **Les EPE : équipes de protection embarquées** (protection des thoniers et des navires de cargaison stratégique par des fusiliers marins) ;

2. **La dissuasion : la France maintient depuis plusieurs décennies une présence militaire en océan Indien et notamment dans le golfe d'Aden.** 2 bâtiments français, une frégate et un aviso, et un avion de patrouille maritime, ATL2, sont déployés dans le golfe d'Aden où ils opèrent soit dans un cadre national, soit dans le cadre multinational de la TF 150 et de la TF 57. Ces dernières sont les composantes maritime et de patrouille aérienne maritime de l'opération *Enduring Freedom*, chargées de dissuader et d'empêcher les trafics d'armes et les mouvements terroristes, avec pour la partie navale environ 8 bâtiments dont une contribution américaine systématique et des contributions régulières des alliés de la coalition, notamment l'Allemagne, le Canada, la France, la Grande-Bretagne et le Pakistan. La France a notamment commandé à 5 reprises, entre 2003 et 2008, la TF 150. Les 2 bâtiments français et l'ATL2 sont sous le contrôle opérationnel d'ALINDIEN (amiral en charge de la zone océan Indien) qui dispose par ailleurs d'un bâtiment de commandement, de 2 frégates de surveillance et de leur Panther, et de commandos marine.

3. **La prévention : depuis décembre 2001, la France a mis en place le protocole de contrôle naval volontaire (CNV) établi entre la marine nationale et les armateurs.** Tout navire français ayant souscrit au CNV et transitant dans la zone couverte par le protocole (mer Rouge, golfe d'Aden, golfe d'Oman, golfe arabo-persique, Nord de l'océan Indien jusqu'à la mer de Chine, notamment le détroit de Malacca) reçoit des informations sécuritaires relatives au théâtre ainsi que des recommandations liées aux menaces éventuelles. Les armateurs s'engagent de leur côté à communiquer la position de leur navire toutes les 12 heures, et à rapporter toute observation utile concernant des activités suspectes. Les navires disposent d'une ligne de communication directe vers ALINDIEN et ALPACI (amiral en charge de la zone Pacifique) pour donner l'alerte lorsqu'ils sont en situation de détresse.

4. **La protection : la France peut déployer un dispositif ponctuel d'accompagnement ou de protection pour des navires vulnérables.** Ce fut le cas par exemple pour les navires du Programme alimentaire mondial (PAM) : la France a mis en place le premier dispositif d'accompagnement de ces navires chargés d'acheminer du fret humanitaire vers la Somalie, de novembre 2007 à janvier 2008. Ce fut également le cas pour le pétrolier Samco, victime d'une collision en décembre 2007 et immobilisé plusieurs jours en mer. Enfin la France a décidé de mettre en place un dispositif naval d'accompagnement de navires marchands pour la traversée du golfe d'Aden. La France détache un des deux bâtiments déployés au sein de la TF 150 pour la conduite de cette mission. Depuis le mois de septembre, les bâtiments français ont déjà accompagné 20 navires battant pavillon européen ou ayant un armateur européen.

5. **L'intervention : chaque fois qu'un navire français est piraté ou que des ressortissants français sont victimes d'un acte de piraterie, la France met en place des moyens militaires en mesure de conduire des actions de vive force si la situation le nécessite.** Les navires de plaisance Ponant et Carré d'As, piratés les 7 avril et 2 septembre 2008 dans le golfe d'Aden, ont ainsi fait l'objet d'une intervention des forces françaises qui ont permis, à chaque fois, la libération des otages sains et saufs, et la neutralisation des pirates. Le 23 octobre 2008, un bâtiment français a intercepté au large des côtes somaliennes une embarcation avec à son bord 9 pirates somaliens qui ont été remis aux autorités somaliennes du Puntland.

IX. QUELLE COORDINATION INTERNATIONALE ?

- ❖ **Le cadre de l'IMO (International Maritime Organization) :** centres d'instruction et de coordination, partage d'informations, code de DJIBOUTI, signé en 2009,
- ❖ **Le cadre des Nations Unies :** Le 2 juin 2008, la France est à l'origine, avec les Etats-Unis, de l'adoption de la résolution 1816 au Conseil de sécurité de l'ONU qui permet aux Etats d'agir contre la piraterie dans les eaux territoriales somaliennes. Le 7 octobre 2008, la France et les Etats-Unis ont été à l'origine de la résolution 1838 qui renforce la résolution du 2 juin et appelle tous les Etats à agir contre la piraterie au large des côtes somaliennes.
- ❖ **Le cadre européen :** le 15 septembre 2008, à l'initiative de la France et de l'Espagne, le Conseil européen a décidé la création d'une **cellule de coordination de lutte contre la piraterie maritime**. Elle est chargée d'une part de coordonner les moyens que les Etats membres mettent en place dans le golfe d'Aden, dans le cadre de missions nationales, pour lutter contre la piraterie maritime et d'autre part d'informer les armateurs européens des éventuels dispositifs déployés. Le Conseil de l'UE a adopté le 10 novembre 2008 l'action commune concernant la mise en place d'une opération militaire, *Atalanta*, à l'appui des résolutions du CSNU relative à la lutte contre la piraterie en Somalie (résolutions 1814, 1816, 1838, 1846 et 1851). Elle prévoit le déploiement d'une force navale au large des côtes somaliennes, pour une durée de 12 mois à partir de la déclaration de capacité opérationnelle initiale. Le 15 juin 2009, le Conseil de l'UE a décidé de prolonger l'opération *Atalanta* pour une période d'un an à compter du 13 décembre 2009. Le 23 mars 2012, le conseil de l'UE a confirmé la prolongation de l'opération *Atalanta* pour deux années supplémentaires. Le terme de l'opération est donc désormais décembre 2014.

Depuis le 8 décembre 2008, la France participe à l'opération européenne *Atalanta* avec le déploiement permanent d'une frégate pendant toute la durée de l'opération et la participation ponctuelle d'un avion de patrouille maritime, ATL 2, basé à Djibouti. La France propose également un soutien logistique à l'opération avec son dispositif prépositionné à Djibouti. Les pays participant à l'opération peuvent s'appuyer sur les infrastructures aéroportuaires de la base des FFDJ (forces française à Djibouti) qui fournit également un soutien santé avec un Rôle 3.

L'opération *Atalanta* vise à contribuer :

- à la protection des navires du PAM qui acheminent de l'aide alimentaire aux populations déplacées de Somalie,
- à la protection des navires vulnérables naviguant dans le golfe d'Aden et au large des côtes de Somalie, ainsi qu'à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et des vols à main armée au large de ces côtes.
- prévenir et intervenir afin de mettre fin aux actes de piraterie ou aux vols à main armée qui pourraient être commis dans les zones où ceux-ci s'exercent.

Cette opération, qui est la première opération navale de l'Union européenne, s'inscrit dans le cadre de la politique européenne de sécurité et de défense (PESD).

Le contrôle politique est exercé par le Conseil européen, via le COPS (Comité politique et de sécurité) qui exerce également la direction stratégique. Le CMUE (comité militaire de l'UE) assure le suivi de la bonne exécution de l'opération conduite sous la responsabilité du commandant de l'opération. Le *Rear-Admiral* Duncan L. Potts a été désigné commandant de l'opération. L'état-major opératif est basé à Northwood au Royaume-Uni. Ce dernier est armé par 80 personnes, dont 6 Français. Le *Rear-Admiral* Duncan L. Potts y assure la planification et la conduite de l'opération en liaison avec les autorités militaires (Etat-major de l'UE) et politiques de l'UE. Le contre-amiral (espagnol) Jorge Manso commande la force navale européenne depuis l'état-major de la force (FHQ) sur le théâtre. Ce dernier est embarqué à bord d'un bâtiment, il a été réduit au strict minimum, soit environ une vingtaine de militaires dont un Français.

Au total une dizaine de pays participent à l'opération *Atalanta*. Actuellement, 9 nations apportent une contribution opérationnelle permanente à l'opération : **les Pays-Bas, l'Espagne, l'Allemagne, la France, la Grèce, l'Italie, la Suède, la Belgique et le Luxembourg**. Plus d'une vingtaine de bâtiments et aéronefs participeront à l'opération européenne, **soit plus de 1 800 militaires**. Le nombre exact de bâtiments et avions de patrouille maritime participant dépend des disponibilités. Ainsi, le format de la force navale européenne évolue en permanence.

La force navale européenne opère dans une zone couvrant le Sud de la mer Rouge, le golfe d'Aden et une partie de l'océan Indien comprenant les Seychelles, ce qui représente une surface comparable à celle de la mer Méditerranée. Elle conduit des missions d'accompagnement des navires du PAM et des missions de présence et de dissuasion dans la zone d'opérations d'EUNAVFOR incluant les eaux territoriales somaliennes, conformément aux résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU. Plusieurs autres forces navales opèrent également dans cette zone. L'opération EU NAVFOR établit une liaison permanente avec ces forces : coalition menée par les Etats-Unis CTF151 (*Combined Task Force*), groupe maritime de l'OTAN quand il est présent, bâtiments russes, indiens, japonais, chinois.

EUCAP NESTOR viendra renforcer ce dispositif (été 2012, mission civile de 200 personnes pour renforcer les capacités juridiques et maritimes de 8 pays de la Corne de l’Afrique).

X. QUEL TRAITEMENT JURIDIQUE ?

- Eviter le non-droit, les coups de force et les meurtres ;
- Grande question : que faire des pirates ? Comment les juger?
- Règle générale de **MONTEGO BAY** : si les actes ont lieu en haute mer, c’est **la loi du pavillon** qui s’applique. Loi de l’Etat côtier ? Quasiment impossible quand le système juridique est inexistant (Somalie). Mais l’article 105 de la CNUDM prévoit aussi une compétence universelle des « *Etats capteurs* », dont s’inspire la loi française.
- **La solution française** : la loi du 5 janvier 2011 organise le régime juridique de la lutte contre la piraterie maritime ; elle s’applique aux actes commis en haute mer, dans les espaces maritimes ne relevant de la juridiction d’aucun Etat et quand le droit international l’autorise, dans les eaux territoriales d’un Etat. La loi : 1/ **détermine les infractions pénales** (détournement du navire, enlèvement-séquestration, association de malfaiteurs) et leur répression (modalités de recherche, constatations) ; 2/ **confère aux juridictions françaises une compétence quasi universelle** (jamais mise en œuvre à ce jour) pour les actes commis hors du territoire national, quels que soient le pavillon et la nationalité des victimes (mais il faut, à défaut d’entente avec un autre Etat, que les pirates aient été appréhendés par des agents français), peine maximale 20 ans de réclusion, perpétuité si circonstances aggravantes. 3/ **institue un régime de détention à bord** (jurisprudence MEDVEDYEV de la CEDH) et confère de nouveaux pouvoirs aux commandants de bâtiments de la Marine nationale (phase pré-judiciaire).
- **Réalité** : 90% des pirates sont relâchés faute de pays disposés à les juger ⇒ projets UN de création de tribunaux extraterritoriaux en Somalie.
- **Affaire du PONANT jugée en juin 2012 à Paris (Cour d’assises)** : six somaliens, deux acquittés, une peine de quatre ans, deux peines de sept ans, une peine de dix ans.

(Le 4 avril 2008, à l’entrée du golfe d’Aden, au large des côtes somaliennes, dans les eaux internationales, le Ponant, un voilier français comprenant trente membres d’équipage dont plusieurs Français, a été attaqué et détourné par des pirates. Le 5 avril 2008, une note verbale du Gouvernement fédéral de transition de la République de Somalie a accordé aux autorités militaires françaises l’autorisation de pénétrer dans les eaux territoriales somaliennes, de prendre toutes mesures nécessaires y compris l’usage proportionné de la force, de survoler le territoire somalien dans le cadre de cette opération, et ce jusqu’à la résolution de la crise. Le 11 avril 2008, après qu’une rançon eut été versée par la France puis les otages libérés, six suspects, de nationalité somalienne, ont été appréhendés sur le territoire somalien par les forces militaires françaises, leur véhicule contenant une partie de la rançon et des armes. Ils ont été aussitôt transférés sur un navire militaire français. Le 14 avril 2008, à 18 heures, une enquête préliminaire a été ouverte sur réquisition du procureur de la République de Paris du chef détournement de

navire. Le 15 avril 2008, à 15 heures, après accord des autorités somaliennes, les six suspects ont embarqué à bord d'un avion militaire français aux fins de transfèrement en France. Le 16 avril 2008, à 7 h 15, après débarquement à l'aéroport du Bourget, les six hommes ont été placés en garde à vue entre 7 h 15 et 7 h 35, leurs droits leur étant immédiatement notifiés. Le 18 avril 2008, une seconde note verbale des autorités somaliennes a confirmé et formalisé l'accord donné par les autorités somaliennes à l'arrestation de six Somaliens par les autorités françaises, à leur transfèrement en France sous la garde des autorités françaises. Le même jour, une information a été ouverte et les suspects ont été mis en examen des chefs notamment de détournement de navire, arrestation et séquestration de plusieurs personnes comme otages pour obtenir le versement d'une rançon. Ils ont aussitôt été placés en détention provisoire par un juge des libertés et de la détention).



CONCLUSIONS

- la piraterie est un défi à la communauté internationale ;
- la lutte est efficace : dans le Golfe d'ADEN la piraterie a diminué en 2012 sous la pression des forces navales et des EPE : « plus que » **7 navires retenus et 235 otages** en juin 2012 ; 2011 : 181 attaques et 20 captures ; 2012 : **26 attaques et 5 captures** ; rançons 2011 : 139 MUSD ; rançons juin 2012 : 23MUSD.
- mais la piraterie reste une menace importante ; les zones d'action se déplacent vers OMAN, l'INDE, SRI LANKA, les SEYCHELLES, MAYOTTE, les modèles évoluent, émergence de nouveaux modes opératoires ;
- **nécessité de rétablir un Etat de droit en Somalie, de soutenir son développement et de renforcer les capacités maritimes des Etats de la Corne de l'Afrique ;**
- **exigence de développement de la coopération internationale (UN-UE-IMO).**

