

Gazette de la Chambre



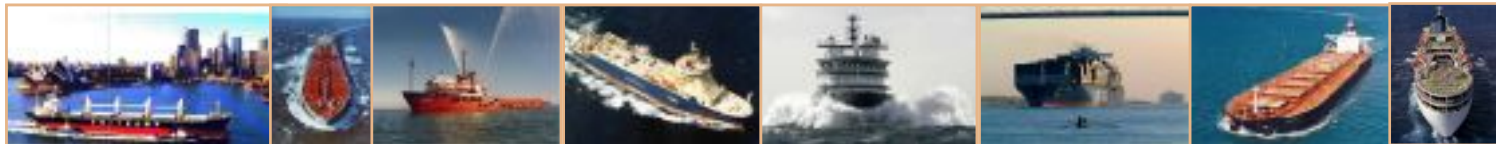
Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Pierre Raymond - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

Tiré à part du Numéro 26 - Automne 2011



"Ex turpi causa non oritur actio"

Brèves remarques sur la loi du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer

Arnaud Montas

Maître de conférences de droit privé Université de Bretagne Occidentale

Constituant une évidente menace pour la sécurité des personnes et des biens ainsi que pour les intérêts du commerce mondial, la piraterie maritime a évolué et son constat est aujourd'hui préoccupant. Notamment, le Bureau maritime international a publié le 9 mai dernier un communiqué qui révèle que 142 attaques de pirates ont été répertoriées à travers le monde au cours du premier trimestre 2011. Ces actes ont connu une hausse au large des côtes somaliennes, puisque 97 attaques y ont été menées contre 35 l'année dernière sur la même période. 45 navires sont tombés entre les mains des pirates et 45 autres ont été pris pour cible par les fusillades de pirates. Sept membres d'équipage ont été tués et 34 ont été grièvement blessés.

Très tôt, la communauté internationale avait pris conscience de cette réalité ; cependant, lorsque la question s'est posée dans l'Entre-deux-guerres de la codification du droit international relatif à la piraterie, l'activité semblait avoir disparu puisque seuls quelques actes sporadiques subsistaient. Depuis, les choses ont brutalement changé.

I. La lutte contre la piraterie maritime en droit international

Le droit commun international : CMB (ndlr : Convention Montego Bay) et Convention de Rome du 10 mars 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime.

Pour chaque Etat signataire, la lutte contre la piraterie s'inscrit dans le cadre de l'exercice de ses pouvoirs de police en mer. Au sens de la CMB, et au relai de la Convention de Genève sur la haute mer de 1958, la piraterie désigne « *tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire agissant à des fins privées et dirigé contre un autre navire ou contre des personnes et des biens à leur bord en haute mer ou dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat* ». Afin de qualifier tel acte de piraterie, ce texte fixe ainsi quatre conditions cumulatives : l'acte doit avoir été commis en haute mer ; il doit avoir été commis avec violence ; le navire « pirate » doit être un bâtiment civil ; enfin l'attaque doit avoir été menée à des fins privées.

Juridiction universelle. Prérogative de puissance publique, la lutte contre la piraterie confère à tout Etat le pouvoir d'appréhender « *en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat* » (CMB, art. 105), les auteurs de tels actes et de les traduire devant ses tribunaux, par dérogation au monopole de l'Etat du pavillon.

Cette juridiction universelle des Etats, caractéristique du régime de la piraterie, ne procède donc pas de la nature de l'infraction, mais du lieu de sa commission. De même, l'Etat de la nationalité des pirates ou l'Etat du pavillon conservent la possibilité d'exercer leur juridiction pénale, si bien que l'exercice de telle juridiction universelle n'est, pour chaque Etat considéré, qu'une option, la CMB lui permettant de déterminer dans quelles limites il entend exercer sa juridiction.

Les limites du droit international. La CMB, qui instaure un traitement de la piraterie dérogeant au principe de liberté de la haute mer, constitue un équilibre satisfaisant bien qu'insuffisant. Notamment, la nécessité de recourir au droit interne pour juger les actes de piraterie en haute mer, rend l'efficacité de son action tributaire de son adaptation au cadre international. Or, jusqu'en janvier 2011, les dispositions de la Convention relatives à la piraterie n'avaient pas été pleinement incorporées dans le droit positif français.

En conséquence, la France, en dépit d'actions diplomatiques ou militaires, était désarmée sur le plan législatif, si bien qu'une intervention du législateur apparaissait nécessaire, d'autant plus que la Convention de 1988 n'avait pas créé de compétences universelles et que la CMB n'est pas principalement d'application immédiate en droit interne, ainsi que l'a rappelé la CJCE dans un arrêt du 3 juin 2008.

Pour toutes ces raisons, une transposition des dispositions de la Convention en droit interne était ainsi indispensable, légitimant l'intervention du législateur français, devenue effective par l'adoption de la **loi du 5 janvier 2011**.

II. La lutte contre la piraterie maritime en droit français : la loi du 5 janvier 2011

Depuis l'abrogation de la loi du 10 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime, par la loi du 20 décembre 2007 relative à la simplification du droit, le droit français était dépourvu de législation spécifiquement applicable à la piraterie maritime.

Pour réprimer de tels actes, il était fait référence à un certain nombre d'infractions préexistantes et susceptibles de constituer des actes de piraterie, sans leur être complètement assimilables : ainsi, par exemple, de l'article 224-6 du Code pénal qui punit de vingt ans de réclusion criminelle « *le fait de s'emparer ou de prendre le contrôle par violence ou menace de violence d'un aéronef, d'un navire ou de tout autre moyen de transport à bord desquels des personnes ont pris place (...)* ».

C'est ainsi que la **loi n°2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer** porte adaptation du droit français aux Conventions internationales précitées, en modifiant les dispositions de la loi du 15 juillet 1994, des Codes pénal, de procédure pénale et de la défense.

Suite de l'article page 2

En ce sens, la loi nouvelle ajoute à ses deux volets existants - luttas contre le trafic illicite de stupéfiants et lutte contre l'immigration illicite par mer -, un troisième volet relatif à la lutte contre la piraterie maritime ; elle clarifie aussi les modalités de recherche et de constatation des infractions considérées, ainsi que les agents habilités à y procéder. La loi permet également de donner suite aux récentes recommandations du Conseil de sécurité des Nations Unies, notamment de sa résolution 1918 du 27 avril 2010 enjoignant les États membres à « ériger la piraterie en infraction pénale dans leur droit interne et à envisager favorablement de poursuivre les personnes soupçonnées de piraterie qui ont été appréhendées au large des côtes somaliennes et d'incarcérer celles qui ont été reconnues coupables, dans le respect du droit international des droits de l'homme applicable ».

Incriminations. Sur le modèle de la législation en matière de terrorisme, la loi du 5 janvier tente de combler les vides juridiques constatés mais ne définit ni n'incrimine spécifiquement l'infraction de piraterie maritime. Elle fait au contraire le choix de renvoyer expressément à des infractions préexistantes, limitativement énumérées, et susceptibles d'être qualifiés d'actes de piraterie : détournement d'aéronef, de navire ou de tout autre moyen de transport (C.pén., art. 224-6 à 224-7 et 224-8-1) ; enlèvement et séquestration (C.pén., art. 224-1 à 224-5-2 et 224-8) ; encore participation à une association de malfaiteurs (C.pén., art. 450-1 et 450-5).

Conditions de lieu. Les dispositions de la loi nouvelle reprennent en substance celles de la CMB. En effet, son article 1^{er}.1 prévoit son application « aux actes de piraterie commis en haute mer, dans les espaces maritimes ne relevant de la juridiction d'aucun État, (ou) lorsque le droit international l'autorise, dans les eaux territoriales d'un État », c'est-à-dire, dans ce dernier cas, lorsque le Conseil de sécurité des Nations Unies autorise un État à opérer dans les eaux territoriales d'un autre par une résolution adoptée sur la base du Chapitre VI de la Charte des Nations Unies.

Pouvoirs d'intervention. Répondant aux griefs formulés par la Cour EDH, la loi nouvelle encadre les compétences des commandants de bord des navires de la Marine nationale et leur accorde pouvoir et compétence pour prendre, dans les zones maritimes considérées par la loi, les mesures nécessaires à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer.

En leur accordant les pouvoirs d'un officier de police judiciaire, la loi les habilite notamment à contrôler les navires suspects, à ordonner le déroutement, à procéder à des saisies, encore à appréhender et déférer les auteurs des infractions considérées.

Le législateur assouplit également la condition préalable à toute mise en œuvre de mesures de contrôle et de coercition, substituant à cette fin l'existence de « motifs raisonnables » à celle de « sérieuses raisons », seule expression visée par la CMB.

Conditions d'intervention. Les agents habilités à intervenir sont, au sens de la loi, les commandants des bâtiments et/ou aéronefs de l'État chargés de la surveillance en mer, agissant sous l'autorité, soit pour procéder à des investigations approfondies, soit pour remettre les personnes appréhendées et/ou les objets ayant fait l'objet de mesures conservatoires. Ces agents pourront exécuter (ou faire exécuter) les mesures de contrôle et de coercition. Ils se voient aussi reconnaître, sous réserve d'habilitation spéciale, le pouvoir de constater les crimes et délits constitutifs d'actes de piraterie et d'appréhender leurs auteurs en vue de les traduire en justice.

Rétention et débarquement. Suite aux récentes condamnations de la France par la Cour EDH, la loi nouvelle a encore pour but de conformer le droit français au droit européen en matière de privation de liberté, notamment au regard des articles 5§1 et 5§3 de la Convention EDH. La vulnérabilité juridique du droit français avait été relevée par la Cour CEDH dans l'affaire « Medvedyev c/ France », jugée le 10 juillet 2008 puis le 29 mars 2010.

Tirant les leçons de ces griefs, la loi nouvelle met en place un régime spécifique pour l'arrestation et la consignation de pirates à bord : information sans délai du procureur de la République, examen médical dans un délai de 24 heures, saisie du juge des libertés et de la détention dans les 48 heures qui suivent le début des mesures de restriction de liberté, le juge statuant sur la poursuite des mesures pour une durée de 5 jours renouvelables.

Compétence juridictionnelle « quasi-universelle ».

Si la CMB reconnaît compétence universelle à chaque État partie dans le domaine de la piraterie maritime, c'est à la condition que son droit interne prévoit l'incrimination de piraterie maritime. Aussi la loi du 5 janvier 2011 réintègre-t-elle la répression de tels actes et définit un cadre juridique, ce qui permet aux tribunaux français, si aucun autre État n'a revendiqué sa compétence juridictionnelle, de juger d'actes commis hors du territoire de la République.

Pourtant, il semble que le nouveau droit positif français n'a pas retenu cette compétence universelle totale des juridictions françaises telle que définie par la CMB. En effet, la loi du 5 janvier se borne à conférer aux juridictions françaises une compétence « quasi-universelle ». Dorénavant les juridictions françaises sont compétentes pour juger des infractions commises hors du territoire de la République si deux conditions sont réunies :

1. D'abord, aux termes de l'article 5 de la loi, les « auteurs et complices (doivent avoir été) appréhendés par les agents mentionnés à l'article 4 », c'est-à-dire des agents français : officiers de police judiciaire, et, s'ils sont spécialement habilités, les commandants des bâtiments de l'État, les officiers de la marine nationale embarqués sur ces bâtiments et les commandants des aéronefs de l'État, chargés de la surveillance en mer ;

2. Ensuite, aucune entente ne doit avoir été conclue avec les autorités d'un autre État pour l'exercice par celui-ci de sa compétence juridictionnelle (cas des accords conclus par l'Union européenne avec certains États qui ont acté le transfert des suspects sur leur territoire).

