

Circulaire du 13 juillet 2011 relative à la lutte contre la piraterie maritime et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer

NOR : JUSD1119584C

Le garde des sceaux, ministre de la justice et des libertés

à

Pour attribution

Mesdames et messieurs les procureurs généraux près les cours d'appel,

Monsieur le procureur de la République près le tribunal supérieur d'appel

Mesdames et messieurs les procureurs de la République près les tribunaux de grande instance

Pour information

Mesdames et messieurs les premiers présidents des cours d'appel

Monsieur le président du tribunal supérieur d'appel

Mesdames et messieurs les présidents des tribunaux de grande instance

Monsieur le représentant national auprès d'Eurojust

Textes de référence :

- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer adoptée à Montego Bay le 10 décembre 1982
- Convention des Nations-Unis pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime adoptée à Rome le 10 mars 1988
- Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes adoptée à Vienne le 20 décembre 1988
- Loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer
- 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'Etat en mer
- Articles 224-6 à 224-7 et 224-8-1, 224-1 à 224-5-2, 224-8, 450-1 et 450-5 du code pénal, 706-73 et 706-75 du code de procédure pénale, L 1521-1 et suivants du code de la défense
- Décret en Conseil d'Etat pour l'application de l'article 4 de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative à la lutte contre la piraterie et aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer

Annexes :

- Annexe 1 : Articles de la Convention de Montego Bay cités dans la circulaire
- Annexe 2 : 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'Etat en mer
- Annexe 3 : Les normes juridiques internationales applicables à la piraterie en milieu maritime
- Annexe 4 : L'évolution législative de la loi 94-589 du 15 juillet 1994 « relative à l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer »
- Annexe 5 : Tableau récapitulatif des différents espaces maritimes, leurs délimitations et les compétences des Etats
- Annexe 6 : Schéma des zones maritimes définies par le droit international et tableau des droits souverains des Etats
- Annexe 7 : Articles L1521-1 à L1521-10 du code de la défense
- Annexe 8 : L'organisation des institutions militaires françaises dans le cadre de la participation des forces armées françaises à une opération sous commandement international
- Annexe 9 : Décret n°2011-1213 du 29 septembre 2011 pris pour l'application de l'article 4 de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative à la lutte contre la piraterie et aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer

- Annexe 10 : Modèle de requête aux fins de prolongation des mesures de restriction ou de privation de liberté- Article L 1521-14 du code de la défense

Phénomène ancien, que le principe de la liberté des mers et l'appât du gain ont toujours nourri, la piraterie a depuis longtemps fait l'objet d'une attention particulière, tant sur le plan national que sur le plan international :

Si la quasi-disparition des actes de piraterie à notre époque moderne a entraîné l'abrogation, par la loi n° 2007-1787 du 20 décembre 2007 relative à la simplification du droit, de la loi du 10 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime qui en donnait une définition devenue inadaptée, la convention des Nations Unies sur le droit de la mer adoptée le 10 décembre 1982, dite convention de Montego Bay, légitime toujours l'action de tous les États qui « coopèrent dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État » (article 100 de la convention).

Ainsi fondée à intervenir sur place, disposant de textes répressifs nationaux incriminant ces actes, la France s'est en revanche vue reprocher, aux termes de l'arrêt Medvedyev de la grand chambre de la Cour européenne des droits de l'Homme du 29 mars 2010, l'absence de statut pour les malfaiteurs appréhendés, entre le moment de leur capture, et leur remise aux autorités judiciaires nationales ou étrangères.

Dépassant les améliorations que la loi de 22 avril 2005 avait déjà apportées entre temps, la présente loi vient combler cette carence. Elle crée un régime « sui generis », qui ne s'apparente ni à une garde à vue, ni à une rétention administrative, et qui, partiellement soumis au contrôle du juge, permet de sécuriser le cadre de la retenue de ces personnes.

L'intervention du procureur, puis du juge, lors de cette phase, n'est donc pas le signe de sa judiciarisation, puisqu'elle est totalement décorrélée de la procédure judiciaire éventuellement déclenchée lorsque cette période prend fin. Cette intervention ne préjuge en rien de l'éventuelle reconnaissance, par la France, de sa compétence à juger les suspects ainsi capturés.

La décision de retenir sa compétence juridictionnelle résulte en effet, aux termes mêmes de la loi (article 5 de la loi n°94-589 du 15 juillet 1994 modifiée), d'un processus diplomatique auquel prennent part les Etats susceptibles de revendiquer leur propre compétence.

La présente loi comprend donc, d'une part et pour l'essentiel, les modalités de l'intervention du juge durant la période antérieure au déclenchement de la procédure pénale, et d'autre part, les règles relatives à l'enquête judiciaire subséquente.

La première partie de ces dispositions vaut également pour les autres domaines de l'action de l'Etat en mer, notamment la lutte contre le trafic de stupéfiants ou contre les réseaux de trafics de migrants.

INTRODUCTION

A/ Le contexte international :

- définition de la piraterie par la Convention de Genève

En droit international, la piraterie a été définie pour la première fois par la Convention de Genève sur la haute mer, adoptée le 29 avril 1958, comme tout acte illégitime de violence, de détention, ou toute déprédation commis pour des buts personnels par l'équipage ou les passagers d'un navire privé ou d'un aéronef privé.

- définition de la piraterie par la Convention de Montego Bay¹

La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer du 10 décembre 1982 confirme et renforce la définition de la piraterie figurant dans la convention de Genève. Couramment désignée sous le nom de convention de Montego Bay, elle est venue supplanter des règles coutumières parfois divergentes. Elle fixe par ses articles 100 à 107 et 110 (droit de visite) le régime juridique de droit international de la piraterie et de sa répression.

¹ Voir annexe 1 les articles de la convention de Montego Bay cités dans la présente circulaire.

Ainsi, l'article 101 définit la piraterie comme étant:

- 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 État.

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

- un phénomène d'ampleur internationale

Les actes de piraterie maritime ont atteint, en 2010, un niveau record. Pas moins de 445 attaques ont été recensées dans le monde, soit une augmentation de 10% en un an. D'après le Bureau Maritime International, 53 navires et 1181 marins ont été capturés par des pirates l'an dernier. Le nord de l'océan Indien demeure la zone où la piraterie est la plus active. A titre d'illustration, au 1er janvier 2011, 28 navires et 654 marins étaient retenus en otage le long de la côte somalienne, à partir de laquelle opèrent de nombreux pirates.

- l'action de l'Union Européenne

Pour répondre à la menace que fait peser la piraterie sur le commerce maritime transitant dans la zone, et protéger les convois humanitaires destinés à la population somalienne, l'Union Européenne a déclenché, en décembre 2008, l'opération Atalanta. Depuis plus de deux ans et demi, une force navale européenne est déployée en permanence dans la région. D'août à décembre 2010, cette force a été commandée par la France. De nombreux pirates présumés sont appréhendés dans le cadre de ces opérations et doivent ensuite être remis à une autorité judiciaire.

L'implication de l'Union Européenne dans la lutte contre la piraterie maritime se manifeste également à travers l'intervention de l'entité Eurojust pour coordonner certaines actions judiciaires menées par les Etats-membres.

La lutte contre la piraterie maritime ne fait pas pour autant l'objet d'une compétence communautaire. Elle dépend donc du cadre fixé par chaque Etat. La France, jusqu'à la loi n°2011-13 du 5 janvier 2011, ne disposait pas d'une législation adaptée à la répression particulière des actes de piraterie.

- la loi nouvelle²

Un régime juridique spécifique a donc été notamment créé par 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'Etat en mer » pour apporter les garanties nécessaires en matière de respect des libertés fondamentales, au sens de la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales.

- un droit fortement influencé par les normes internationales

Le cadre juridique de « l'action de l'Etat en mer » présente la particularité d'être fortement soumis aux exigences du droit international, illustrées par de multiples conventions signées et ratifiées par la France dans des domaines variés.

L'une des principales finalités de ces normes juridiques internationales applicables en milieu maritime est d'organiser la coopération entre Etats pour lutter contre les phénomènes de délinquance, tout en préservant la souveraineté de ces derniers par la garantie de l'exclusivité de juridiction de l'Etat du pavillon, et en assurant juridiquement la liberté de la navigation en haute mer³.

L'emploi de moyens diplomatiques, militaires et administratifs est généralement nécessaire pour faire respecter ces conventions internationales, dans la perspective de la mise en œuvre de poursuites pénales selon le droit interne de chaque Etat.

- une évolution majeure du droit national

La loi 94-589 du 15 juillet 1994 « relative à l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer » a apporté le premier cadre légal contemporain de l'exercice par l'Etat de ses prérogatives en mer.

² Voir annexe 2 le texte intégral de 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'Etat en mer.

³ Voir annexe 3 les normes juridiques internationales applicables à la piraterie en milieu maritime.

Cette loi a depuis été modifiée, d'abord par la loi n°96-359 du 29 avril 1996 « relative au trafic de stupéfiants en haute mer et portant adaptation de la législation française à l'article 17 de la convention des Nations unies contre le trafic illicite des stupéfiants et substances psychotropes faite à Vienne le 20 décembre 1988 », puis par la loi n°2005-371 du 22 avril 2005 « modifiant certaines dispositions législatives relatives aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer »⁴.

La loi n°2011-13 du 5 janvier 2011 « relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police en mer » marque donc une nouvelle étape de la construction de ce droit à l'échelle nationale.

B/ L'inscription de la réforme législative du 5 janvier 2011 dans ce contexte :

La présente loi améliore les outils juridiques applicables à la lutte contre les actes de piraterie commis en mer.

En effet, le régime juridique de droit international prévu par la convention de Montego Bay, adoptée le 10 décembre 1982, ratifiée par la France le 11 avril 1996 et entrée en vigueur en France le 11 mai 1996, n'est pas d'applicabilité directe et n'avait pas jusque là été transposé dans notre droit interne.

Pour adapter celui-ci à la convention, la loi nouvelle a modifié la loi n°94-589 du 15 juillet 1994, et a créé un dispositif en ajoutant le domaine de la lutte contre la piraterie maritime à l'action de l'Etat en mer.

La loi nouvelle complète aussi le chapitre unique du titre II du livre V de la première partie du code de la défense par une section 3 intitulée « Mesures prises à l'encontre des personnes à bord des navires » (articles L. 1521-11 à L. 1521-18 du code de la défense).

En effet, l'encadrement juridique de la retenue des personnes appréhendées en haute mer n'apparaissait pas conforme aux évolutions de la jurisprudence de la Cour Européenne des droits de l'Homme⁵.

La loi n°2005-371 du 22 avril 2005 modifiant le code de la défense (article L1521-1 et suivants) citée plus haut précisait que, pendant le transfert consécutif à une décision de déroutement, les commandants des bâtiments de l'Etat et les commandants de bord des aéronefs de l'Etat, chargés de la surveillance en mer, peuvent « prendre les mesures de coercition nécessaires et adaptées en vue d'assurer la préservation du navire et de sa cargaison et la sécurité des personnes se trouvant à bord ».

Cette disposition, codifiée à l'article L. 1521-5 alinéa 4 du code de la défense, prévoyait donc déjà, mais de manière très générale, la possibilité de mettre en œuvre des mesures de coercition à l'occasion d'un déroutement de navire.

Ce cadre juridique est néanmoins apparu insuffisant, s'agissant des mesures prises à l'encontre des personnes, en ce qu'il ne prévoyait pas expressément la possibilité d'une privation de liberté précisément définie et encadrée par un régime « adéquat », sous le contrôle d'un magistrat du siège.

Les nouvelles dispositions introduites dans le code de la défense par la loi nouvelle visent donc à mettre en place un régime particulier applicable aux mesures de coercition qui peuvent être prises à l'encontre des personnes appréhendées, tout en tenant compte des importantes contraintes opérationnelles auxquelles doivent faire face les autorités administratives et militaires intervenantes, dans la perspective éventuelle d'une mise en œuvre ultérieure de la procédure pénale.

La loi du 5 janvier 2011 a qualifié dans son exposé des motifs de « sui generis » ce nouveau régime juridique de « rétention à bord »⁶ des personnes appréhendées dans le cadre de l'action de l'État en mer.

⁴ Voir annexe 4 l'évolution législative de la loi 94-589 du 15 juillet 1994 « relative à l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer ».

⁵ Arrêt Medvedyev de la CEDH du 10 juillet 2008, confirmé par un arrêt de la Grand Chambre du 29 mars 2010.

⁶ La loi n°2011-13 du 5 janvier 2011 utilise une seule fois le terme de « rétention » (cf article 2 alinéa 2 de la loi du 15 juillet 1994 relative aux modalités d'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer, dans sa rédaction figurant à l'article 1er de la loi nouvelle).

1. Le champ d'application du nouveau dispositif de lutte contre les actes de piraterie maritime

1.1. Le champ d'application géographique

1.1.1. Les zones maritimes⁷

Au regard du droit international, les espaces maritimes sont constitués par les étendues d'eau salée, en communication libre et naturelle. Les eaux douces et les mers intérieures, assimilées au territoire même de l'Etat, en sont donc exclues. Ces espaces ont été déterminés par la convention de Montego Bay qui a également défini les droits des Etats souverains dans chacun d'entre eux⁸.

S'agissant de la lutte contre la piraterie maritime, la loi n°2011-13 du 5 janvier 2011 dispose que les nouvelles dispositions s'appliquent à la haute mer, dans les espaces maritimes ne relevant de la juridiction d'aucun Etat et, lorsque le droit international l'autorise, dans les eaux territoriales d'un Etat. Seuls trois espaces maritimes doivent dès lors être pris en considération :

1.1.1.1. La haute mer

- Définition

Elle est constituée par les zones maritimes qui ne sont sous l'autorité d'aucun Etat (par opposition aux « eaux sous juridiction d'un Etat côtier »). La haute mer est considérée comme un « bien public mondial ». Toute revendication de souveraineté par un Etat y est illégitime.

Selon la définition donnée par les articles 86 et suivants de la Convention de Montego Bay, la haute mer commence au-delà de la limite extérieure de la zone économique exclusive (ZEE), située à 200 milles nautiques (environ 370 km) de la côte, ainsi qu'à 12 milles des côtes en l'absence de ZEE (cas de la Méditerranée).

Le principe de la liberté y prévaut : liberté de navigation, de survol, de pêche, de recherche scientifique, de pose de câbles et de pipelines, de construction d'îles artificielles, dans le respect des conventions internationales en vigueur.

- Régime juridique applicable : la loi de l'Etat du pavillon

Ce principe est posé par l'article 92.1 de la convention de Montego Bay qui dispose que « les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et sont soumis, sauf exception prévue expressément par un traité, à la juridiction exclusive de l'Etat du pavillon ». Cependant, ce principe connaît quelques exceptions :

- l'Etat côtier dispose d'un droit de poursuite en haute mer, lorsque la poursuite a commencé dans une zone relevant de la juridiction de l'Etat poursuivant ;
- l'obligation est faite, en haute mer :
 - o de prêter assistance et secours à quiconque en péril ;
 - o aux Etats de réprimer et de coopérer à la répression de la piraterie, du transport d'esclaves, du trafic de stupéfiants et des émissions radio-électriques interdites.
- les conventions internationales se sont multipliées pour régler la pêche en haute mer et protéger des espèces spécifiques (baleine, thon). En 1995, il a même été prévu une extension des compétences de l'Etat côtier pour protéger les stocks chevauchants (les ressources halieutiques qui sont à cheval sur la ZEE et sur la haute mer).

1.1.1.2. La Zone Economique Exclusive (ZEE)

La notion de ZEE trouve son fondement juridique dans les articles 55 et 57 de la Convention de Montego Bay. Elle est un espace maritime sur lequel un Etat côtier exerce des droits souverains en matière d'exploration et d'usage des ressources.

⁷ Voir annexe 5 le tableau récapitulant les différents espaces maritimes, leurs délimitations et les compétences des Etats.

⁸ Voir annexes 6 le schéma des zones maritimes définies par le droit international et le tableau des droits souverains des Etats.

Elle s'étend de la mer territoriale de l'État à 200 milles marins de ses côtes. Le terme comprend parfois les eaux territoriales ainsi que les extensions possibles du plateau continental au delà de ces 200 milles.

En matière de lutte contre la piraterie maritime, le régime juridique applicable à la ZEE est assimilé à celui de la haute mer en application de l'article 58.2 de la convention de Montego Bay. Il s'agit en l'espèce des « espaces maritimes ne relevant de la juridiction d'aucun Etat » mentionnés à l'article 1er de la loi du 15 juillet 1994 modifiée.

1.1.1.3. Les eaux territoriales de certains Etats étrangers: l'exemple de la Somalie

La résolution 1816⁹ du Conseil de Sécurité des Nations Unies du 2 juin 2008, relative aux actes de piraterie et aux vols à main armée commis contre des navires dans les eaux territoriales de la Somalie, autorise les Etats à agir conformément aux dispositions la Convention de Montego Bay dans ses eaux territoriales contre les pirates.

En effet, profitant de l'incapacité de l'État somalien à agir et à assurer le plein exercice de sa souveraineté sur sa zone maritime, les pirates ont développé leurs activités à partir de certaines zones du littoral somalien en ayant la quasi-certitude de le faire en toute impunité au regard du contexte politique et juridique de leur pays.

La communauté internationale a ainsi adopté, parmi les instruments juridiques à valeur contraignante prévus par la voie de résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies¹⁰, le « droit de poursuite inversé » permettant aux forces navales d'un Etat de continuer dans les eaux territoriales somaliennes la poursuite d'un navire pirate commencée en haute mer.

1.1.2. Les navires

Les dispositions issues de la loi n°2011-13 du 5 janvier 2011 ne s'appliquent pas à n'importe quel navire.

1.1.2.1. Les bâtiments appréhendés : les navires « pirates »

Comme le prévoit l'article L1521-1 du code de la défense¹¹, les dispositions relatives à l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer, notamment dans la lutte contre la piraterie maritime (mesures de contrôle et éventuellement de coercition), s'appliquent :

1° Aux navires français dans tous les espaces maritimes, sous réserve des compétences reconnues aux Etats par le droit international ;

2° Aux navires étrangers et aux navires n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité, dans les espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française ainsi qu'en haute mer, conformément au droit international.

Ces dispositions ne s'appliquent ni aux navires de guerre étrangers ni aux autres navires d'Etat étrangers utilisés à des fins non commerciales ;

3° Aux navires situés dans les espaces maritimes sous souveraineté d'un Etat étranger, en accord avec celui-ci ;

4° Aux navires battant pavillon d'un Etat qui a sollicité l'intervention de la France ou a agréé sa demande d'intervention.

1.1.2.2. Les intervenants : les bâtiments et aéronefs de l'Etat

En matière de lutte contre la piraterie maritime, le nouvel article 2 de la loi n°94-589 du 15 juillet 1994 modifiée dispose que les commandants des bâtiments de l'Etat et les commandants des aéronefs de l'Etat, chargés de la surveillance en mer, sont habilités à lutter contre la piraterie maritime, soit sous l'autorité du préfet maritime

9 Plusieurs résolutions ultérieures concernant la situation en Somalie, en particulier les résolutions 1838 (2008), 1844 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008), 1897 (2009) et 1918 (2010), 1950 du 23 novembre 2010 et jusqu'à la récente résolution 1976 du 11 avril 2011, ont eu - notamment - pour objet de prolonger ses effets tout en insistant sur la nécessité pour les États intéressés de participer activement à la lutte contre la piraterie.

10 Voir annexe 3 op.cit.

11 Voir en annexe 7 les articles L1521-1 à L1521-10 du code de la défense.

ou, outre-mer, du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, soit sous l'autorité d'un commandement civil ou militaire désigné dans un cadre international (par exemple dans le cadre de la mission européenne Atalanta).

Les services français concernés sont la marine nationale, les douanes, la gendarmerie maritime et les affaires maritimes.

1.2. Le champ d'application matériel

La loi n°2011-13 du 5 janvier 2011, en créant un nouveau titre I à la loi n°94-589 du 15 juillet 1994, intègre la répression des actes de piraterie dans le dispositif de l'action de l'Etat en mer¹².

1.2.1. Le cadre juridique antérieur à la loi n°2011-13 du 5 janvier 2011 modifiant le titre I de la loi n°94-589 du 15 juillet 1994

1.2.1.1. L'absence de toute référence à la piraterie dans le dispositif répressif français

L'abrogation par la loi n° 2007-1787 du 20 décembre 2007 relative à la simplification du droit, de la loi du 10 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime qui incriminait la piraterie, a supprimé toute référence à cette notion dans la législation française.

L'obsolescence des dispositions de cette loi n'aurait en toute hypothèse pas permis de surmonter les difficultés actuelles de façon satisfaisante, puisque, notamment, rien n'était prévu s'agissant de la procédure.

1.2.1.2. Des infractions de droit commun permettant de poursuivre les actes de piraterie

Les infractions de droit commun permettaient de réprimer les actes de piraterie avant l'entrée en vigueur de la loi n°2011-13 du 5 janvier 2011 et demeurent utilisables. Ainsi, le détournement de navire, la participation à une association de malfaiteurs, le vol à main armée, les atteintes aux personnes telles que la séquestration, l'homicide volontaire ou les violences volontaires, ainsi que toutes les circonstances aggravantes se rapportant à ces crimes et délits, sont applicables.

Le droit positif français permettait notamment déjà d'incriminer les « navires-mères »¹³ à travers l'incrimination de la simple tentative.

Ces dispositions demeurent valides mais sont précisées et complétées par la loi n°2011-13 du 5 janvier 2011.

1.2.2. La loi n°2011-13 du 5 janvier 2011 modifiant le titre I de la loi n°94-589 du 15 juillet 1994¹⁴

Si les incriminations de droit commun permettaient déjà de qualifier pénalement les actes de piraterie, il convenait néanmoins de les rendre applicables au champ couvert par la convention de Montego Bay et de prévoir un cadre procédural adapté aux particularités de ces infractions commises en mer.

1.2.2.1. Le domaine d'application de la loi

- les infractions

La loi prévoit désormais, par le nouvel article 1er §II de la loi n°94-589 du 15 juillet 1994, que lorsqu'elles constituent des actes de piraterie au sens de la convention de Montego Bay, les infractions susceptibles d'être recherchées, constatées et poursuivies sont :

¹² L'action de l'Etat en mer comprend par ailleurs la lutte contre les trafics de stupéfiants et la lutte contre les trafics de migrants par voie maritime (loi n°94-589 du 15 juillet 1994), la surveillance des pêches et la lutte contre les pêches illicites (livre IX du code rural et de la pêche maritime), ainsi que la lutte contre les rejets illicites en mer (loi n°2001-380 du 3 mai 2001 relatif à la répression des rejets polluants de navires, et loi n°2008-757 du 1er août 2008 sur la responsabilité environnementale).

¹³ Les navires-mères ou « mother-ships » sont des bateaux de pêche ou des bâtiments de commerce pris par les pirates, utilisés ensuite par eux comme base de départ pour opérer beaucoup plus loin en mer.

¹⁴ Voir annexe 2 op.cit.

- Le détournement de navire (ou d'aéronef) défini aux articles 224-6 à 224-7 et 224-8-1 du code pénal et impliquant au moins un navire ou un aéronef dirigé contre un navire ou un aéronef ;

- La séquestration définie aux articles 224-1 à 224-5-2 du code pénal ainsi qu'à l'article 224-8 du même code lorsqu'elle précède, accompagne ou suit les infractions de détournement de navire ou d'aéronef ;

- La participation à une association de malfaiteurs, définie aux articles 450-1 et 450-5 du même code lorsqu'elle est commise en vue de préparer les infractions de détournement de navire (ou d'aéronef), ou de séquestration liée à un détournement de navire ;

- La loi n°2011-13 du 5 janvier 2011 crée également le crime de détournement de navire (ou d'aéronef) en bande organisée, puni de trente ans de réclusion criminelle¹⁵.

Cette nouvelle infraction est insérée dans l'article 706-73 du code de procédure pénale (17°), permettant la mise en œuvre de l'ensemble des dispositions dérogatoires applicables à la criminalité organisée.

- les navires et aéronefs

Les nouvelles dispositions s'appliquent aux faits qui impliquent au moins deux navires ou un navire et un aéronef, le cas de l'attaque aérienne étant envisagé. Cela exclut logiquement les hypothèses étrangères à la piraterie, c'est-à-dire celles où il n'y a pas d'abordage. Ainsi le détournement qui serait le fait des personnes déjà embarquées dans le navire attaqué, n'est pas concerné par la loi.

1.2.2.2. La compétence des juridictions françaises

- la norme internationale proposée

L'article 105 de la Convention de Montego Bay prévoit, en matière de lutte contre la piraterie maritime, une compétence quasi-universelle, mais facultative.

- la norme nationale retenue

La loi n°2011-13 du 5 janvier 2011 n'est pas allée au-delà d'une compétence quasi-universelle, en ce qu'elle ne peut être mise en œuvre que lorsque les personnes ont été appréhendées par les agents mentionnés à son article 4 (officiers de police judiciaire, commandants de bâtiments de l'Etat, officiers de la marine nationale embarqués, commandants des aéronefs de l'Etat chargés de la surveillance en mer) en l'absence de toute souveraineté étrangère revendiquée, et à défaut d'entente avec les autorités d'un autre Etat susceptible de retenir sa compétence juridictionnelle¹⁶.

La compétence française est donc retenue à titre subsidiaire, à défaut de tout autre Etat qui se reconnaîtrait compétent, en particulier l'Etat dont le navire pirate utilise le pavillon ou l'Etat dont les victimes, ou les auteurs, sont des ressortissants. Ce mécanisme exige un dialogue entre les Etats impliqués, la France cédant la priorité d'action à l'Etat dont relèvent les auteurs ou les victimes par leur nationalité, et qui est plus naturellement compétent pour se saisir.

Ainsi, en l'absence de tout critère de compétence de droit commun, la décision de reconnaître la compétence juridictionnelle française est prise au terme d'un processus diplomatique auquel l'administration centrale du ministère de la Justice est associée.

2. Le régime juridique applicable aux membres des équipages appréhendés

L'intervention d'un bâtiment de l'Etat français à l'encontre d'un navire étranger présente une dimension à la fois diplomatique, militaire ou administrative.

Mise en œuvre par des acteurs qui ne disposent pas d'attributions générales de police judiciaire, dans le cadre d'opérations complexes conduites en mer par les autorités administratives, cette procédure est étrangère à la procédure pénale, laquelle n'est susceptible d'être initiée qu'à l'arrivée des personnes appréhendées sur le territoire national, lorsque la France a choisi d'exercer sa compétence juridictionnelle.

¹⁵ Art. 224-6-1 du code pénal.

¹⁶ Voir en annexe 2 l'article 5 du titre 1er de la loi du 15 juillet 1994 modifiée.

Néanmoins, elle est placée pour partie sous le contrôle de l'autorité judiciaire et pour partie sous le contrôle de l'autorité administrative.

2.1. Les acteurs administratifs et militaires du dispositif

2.1.1. L'autorité de direction

Pour l'emploi de la force et la constatation des infractions définies à l'article 1 de la loi n°94-589 du 15 juillet 1994 modifiée par la loi n°2011-13 du 5 janvier 2011, les acteurs du dispositif chargés de l'action de l'Etat en mer se composent d'abord des autorités de direction qui transmettent un certain nombre d'informations recueillies dans le cadre de leurs fonctions au Secrétariat Général de la Mer, administration centrale dépendant du Premier ministre.

Dans les opérations militaires, l'emploi de la force ressort directement des chaînes de commandement militaire sous l'autorité du Chef d'Etat-major des armées (CEMA), ce qui est le cas d'une opération comme Atalanta.

2.1.1.1. Les préfets maritimes

En métropole, délégué du gouvernement, le préfet maritime est le représentant direct en mer du Premier ministre. Il est investi d'un pouvoir de police générale et a autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'Etat en mer.

Ainsi, il anime et coordonne l'action des administrations et la mise en œuvre de leurs moyens, notamment dans la lutte contre les activités illicites en mer tels que l'immigration clandestine, le trafic illicite de stupéfiants et la piraterie.

Les fonctions de préfet maritime sont exercées en métropole par les commandants de zone maritime.

Il en existe trois :

- la zone maritime Manche/Mer du nord dont le siège est à Cherbourg,
- la zone maritime Atlantique dont le siège est à Brest,
- la zone maritime Méditerranée dont le siège est Toulon.

2.1.1.2. Les délégués du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer

Les fonctions de représentant de l'Etat en mer sont exercées outre-mer par les préfets (Martinique, Guyane, la Réunion, Saint Pierre et Miquelon) et les hauts commissaires de la République (Polynésie française, Nouvelle-Calédonie) assistés des commandants de zone maritime correspondants :

- zone maritime Antilles (Fort-de-France),
- zone maritime Guyane (Cayenne),
- zone maritime sud de l'océan indien (Saint Denis de la Réunion),
- zone maritime Atlantique pour Saint Pierre et Miquelon (Brest),
- zone maritime Polynésie française (Papeete),
- zone maritime Nouvelle-Calédonie (Nouméa).

2.1.1.3. Les commandants de zones maritimes outre-mer à statut particulier

Dans les zones où il n'existe pas de délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, deux commandants de zones maritimes outre-mer en assument la fonction pour l'application exclusive des dispositions de la loi n°94-589 du 15 juillet 1994 modifiée par la loi n°2011-13 du 5 janvier 2011 et des articles L1521-1 à L1521-18 du code de la défense :

- L'Amiral commandant la zone maritime de l'océan Indien (ALINDIEN), qui avait son siège à Toulon et est désormais rattaché à la base française d'Abou Dhabi. Sa zone de compétence s'étend sur un espace maritime

comprenant l'ensemble de l'océan Indien et des mers adjacentes et s'étendant à l'Est jusqu'au Bangladesh. Toutefois, la zone maritime sud de l'océan indien autour de La Réunion et les Terres australes et antarctiques françaises n'est pas de sa responsabilité car dépendant du délégué du gouvernement cité plus haut.

- L'Amiral commandant la zone maritime de l'océan Pacifique (ALPACI), qui a son siège à Papeete (Polynésie Française). Sa zone de compétence s'étend sur un espace maritime comprenant toute la zone couverte par l'Océan Pacifique. Toutefois, les zones entourant la Nouvelle-Calédonie et la Polynésie française ne sont pas de sa responsabilité car dépendant des délégués du Gouvernement cités plus haut.

2.1.1.4. Le cas particulier du commandement international : l'exemple de l'opération Atalanta ou EUNAVFOR

L'article 2 alinéa 1er de la loi n°94-589 du 15 juillet 1994 modifiée par la loi n°2011-13 du 5 janvier 2011 introduit la possibilité de commander des bâtiments et des aéronefs de l'Etat chargés de la surveillance en mer sous l'autorité d'un commandement civil ou militaire désigné dans un cadre international.

Le texte s'est en cela inspiré de la mission Atalanta qui, dans le but de lutter contre l'insécurité dans le Golfe d'Aden, suite aux attaques de pirates depuis les côtes somaliennes, a été mise en œuvre par l'Union européenne. L'opération est commandée par un Etat-major multinational.

Les résolutions de l'ONU ainsi que la convention de Montego Bay rendent légitimes, non seulement l'usage de la force, mais aussi le droit de pénétrer dans les eaux territoriales et l'espace aérien de la Somalie, aux fins de réprimer la piraterie.

L'organisation des autorités militaires françaises dans ce cadre particulier d'une intervention sous commandement international s'articule avec celui de nos institutions dans le cadre de l'action de l'Etat en mer¹⁷.

2.1.2. Les personnels habilités

Les personnels délégués à l'intervention ont un champ d'action et des pouvoirs définis en fonction de l'habilitation dont ils disposent. Il existe trois types d'habilitation qui, selon la qualité de leurs bénéficiaires, ne confèrent pas les mêmes attributions.

2.1.2.1. Les personnels habilités à exercer des pouvoirs de police en mer : l'habilitation de l'article L 1521-2 du code de la défense¹⁸

- ses bénéficiaires

Il s'agit des commandants des bâtiments de l'Etat et des commandants de bord des aéronefs de l'Etat chargés de la surveillance en mer. Pour être habilités au sens de cet article, il suffit qu'ils aient fait l'objet d'un décret ou d'un arrêté de nomination à ces fonctions.

Ils peuvent se faire assister par des agents placés sous leur autorité. Ces derniers n'ont pas besoin d'une habilitation spécifique. Le seul fait d'être mandaté par un commandant habilité sous l'autorité duquel ils sont placés suffit à légitimer leur intervention.

-son champ d'application

L'habilitation de l'article L1521-2 du code de la défense autorise toute intervention sur les navires visés à l'article L 1521-1 du même code, à savoir :

1° Aux navires français dans tous les espaces maritimes, sous réserve des compétences reconnues aux Etats par le droit international ;

2° Aux navires étrangers et aux navires n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité, dans les espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française ainsi qu'en haute mer conformément au droit international.

Elles ne s'appliquent ni aux navires de guerre étrangers ni aux autres navires d'Etat étrangers utilisés à des fins

¹⁷ Voir annexe 8 organigramme des institutions militaires françaises dans le cadre de cette opération.

¹⁸ Voir annexe 7 op.cit.

non commerciales ;

3° Aux navires situés dans les espaces maritimes sous souveraineté d'un Etat étranger, en accord avec celui-ci ;

4° Aux navires battant pavillon d'un Etat qui a sollicité l'intervention de la France ou agréé sa demande d'intervention.

L'article L1521-2 du code de la défense doit être visé dans les procès-verbaux établis lors des mesures prises sur son fondement.

- les pouvoirs qui y sont attachés

L'habilitation de l'article L1521-2 du code de la défense confère à ses bénéficiaires, « pour assurer le respect des dispositions qui s'appliquent en mer en vertu du droit international ainsi que des lois et règlements de la République, [le pouvoir d'] exercer et [de] faire exécuter les mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international, la législation et la réglementation française ».

Cette habilitation est conçue pour faciliter les contrôles tant dans les mers territoriales françaises qu'en haute mer en vue d'une enquête de pavillon sur le fondement de l'article 110 de la convention de Montego Bay.

- la portée de ces pouvoirs

Ces mesures de contrôle et de coercition sont prises indépendamment et avant toute recherche ou constatation éventuelle d'infractions.

Il s'agit de pouvoirs qui sont propres aux commandants des bâtiments et aux commandants de bord des aéronefs de l'Etat, énumérés et définis par les articles L 1521-3 à L1521-7 du code de la défense. Ils les exercent sans être placés sous l'autorité du préfet maritime ou du délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer¹⁹.

Le refus d'obtempérer aux injonctions faites en application de ces articles est pénalement sanctionné (L1521-9 du code de la défense).

2.1.2.2. Les personnels habilités à intervenir pour « motifs raisonnables » : l'habilitation des articles 2 et 3 de la loi n°94-589 du 15 juillet 1994 modifiée par la loi n°2011-13 du 5 janvier 2011

- ses bénéficiaires

L'habilitation de l'article L1521-2 du code de la défense est distincte de celle prévue aux nouveaux articles 2 et 3 de la loi N°94-589 du 15 juillet 1994 modifiée. Mais cette dernière est accordée aux mêmes agents, à savoir les commandants des bâtiments de l'Etat et les commandants de bord des aéronefs de l'Etat, chargés de la surveillance en mer.

Comme dans le cadre de l'article L1521-2, il n'est pas nécessaire de prendre un acte administratif d'habilitation spécifique pour qu'ils en soient bénéficiaires : leur décret ou arrêté de nomination suffit.

Cette habilitation confère aux commandants des bâtiments de l'Etat et aux commandants de bord des aéronefs de l'Etat le pouvoir « d'exécuter ou de faire exécuter » les mesures prévues, ce qui signifie qu'ils peuvent également déléguer leurs pouvoirs aux agents placés sous leur autorité, qui n'ont donc pas besoin d'être eux-mêmes spécialement habilités à cet effet.

- son champ d'application

Cette habilitation autorise également toute intervention sur les navires visés à l'article 1521-1 du code de la défense (cf supra), à l'occasion de la reconnaissance du navire, de sa visite ou de son déroutement.

Les articles 2 et/ou 3 doivent être visés dans les procès-verbaux établis lors des mesures prises sur leur fondement.

- les pouvoirs qui y sont attachés

Contrairement à celle de l'article L 1521-2 du code de la défense, l'habilitation des articles 2 et 3 de la loi n°94-589 du 15 juillet 1994 modifiée accorde les attributions suivantes, « lorsqu'il existe des motifs raisonnables

¹⁹ Droit de reconnaissance (L1521-3), de visite (L1521-4), de déroutement (L1521-5 alinéa 1), de poursuite du navire (L1521-6), de coercition à l'encontre du navire (L1521-7), de coercition « nécessaires et adaptées en vue d'assurer la préservation du navire, de sa cargaison et la sécurité des personnes » (L1521-5 alinéa 4).

de soupçonner qu'une ou plusieurs des infractions mentionnées au II de l'article 1er ont été commises, se commettent, se préparent à être commises à bord ou à l'encontre des navires²⁰ :

- d'une part exécuter les mesures de contrôle et de coercition prévues notamment par la présente loi et, en ce qui concerne les personnes à bord, «par le chapitre unique du titre II du livre V de la première partie du code de la défense »²¹ (article 2),

- d'autre part, à l'occasion de la visite du navire, « prendre toute mesure conservatoire à l'égard des objets ou documents qui paraissent liés à la commission des infractions mentionnées au II de l'article 1er pour éviter qu'elles ne se produisent ou se renouvellent ; [...] ordonner le déroutement du navire vers une position ou un port appropriés pour procéder le cas échéant à des constatations approfondies ou pour remettre les personnes appréhendées ainsi que les objets et documents ayant fait l'objet de mesures conservatoires » (article 3).

- la portée de ces pouvoirs

Contrairement à l'article L 1521-2 du code de la défense, les commandants habilités de l'article 2 et 3 de la loi de 1994 exécutent ou font exécuter ces mesures sous l'autorité du préfet maritime, du délégué du Gouvernement, ou sous l'autorité d'un commandement civil ou militaire désigné dans un cadre international.

Il ne s'agit plus en effet d'exercer de simples mesures de police en haute mer, mais de prendre des dispositions plus approfondies qui pourront aboutir à la constatation d'infractions pénales.

Les commandants des bâtiments de l'Etat et les commandants de bord des aéronefs de l'Etat amenés à intervenir dans le cadre de l'art. L1521-2 du code de la défense sont habilités de plein droit en application des articles 2 et 3 de la loi de 1994 modifiée pour les mesures de coercition et de contrôle.

2.1.2.3. Les personnels habilités pour la recherche et la constatation des actes de piraterie, l'appréhension de leurs auteurs ou complices : l'habilitation de l'article 4 de la loi n°94-589 du 15 juillet 1994 modifiée par la loi n°2011-13 du 5 janvier 2011

- ses bénéficiaires

L'article 4 de la nouvelle loi habilite, dans les conditions définies par décret en Conseil d'Etat²², une catégorie plus large de personnels, limitativement énumérés, en vue de constater les infractions en matière de piraterie maritime, rechercher leurs auteurs ou complices, et procéder à certains actes de police judiciaire limitativement énumérés.

Les termes de l'article 4 autorisent les officiers de police judiciaire eux-mêmes, agissant conformément au code de la défense, à constater ces infractions et à en rechercher les auteurs ou complices.

Quant aux agents spécialement habilités mentionnées à l'article 4, ils sont les suivants :

- les officiers et commandants en second d'un élément naval ;
- Lorsqu'ils commandent un bâtiment de l'Etat, les administrateurs des affaires maritimes, les inspecteurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes et les contrôleurs des affaires maritimes ;
- Les officiers de marine fusiliers lorsqu'ils sont embarqués sur un élément naval ou un bâtiment de l'Etat, ou à défaut, l'officier exerçant les fonctions relatives à la sûreté et à la protection de l'élément naval et les commissaires de la marine ainsi que les administrateurs des affaires maritimes et les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;
- Les commandants de bord des aéronefs de l'Etat chargés de la surveillance en mer.

²⁰ Lorsqu'ils constituent un acte de piraterie, les infractions susceptibles d'être recherchées, constatées et poursuivies sont : le détournement de navire (ou d'aéronef) ; la séquestration lorsqu'elle précède, accompagne ou suit un détournement de navire ou d'aéronef ; l'association de malfaiteurs lorsqu'elle est commise en vue de préparer un détournement de navire (ou d'aéronef), ou une séquestration liée à un détournement de navire.

²¹ Il s'agit du nouveau de « régime de rétention à bord » introduit par la loi n°2011-13 du 5 janvier 2011.

²² Voir annexe 9 le décret pris pour l'application de l'article 4 de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative à la lutte contre la piraterie et aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer. (à paraître prochainement)

Leur habilitation est délivrée individuellement par le préfet maritime ou, pour les collectivités d'outre-mer, par le délégué du gouvernement dans le ressort duquel est située la résidence administrative de l'intéressé.

L'habilitation est un acte administratif pour lequel aucun assentiment de l'autorité judiciaire n'est prévu.

- son champ d'application

L'habilitation de l'article 4 de la loi de 1994 modifiée n'autorise que l'exécution des actes qui y sont limitativement énumérés.

Copie de l'habilitation est jointe aux procès-verbaux.

S'agissant d'une procédure pré-judiciaire excluant l'application du code de procédure pénale, aucune audition ni interrogatoire ne peut être mené. Les agents compétents peuvent toutefois acter les éléments d'identité fournis par les personnes retenues à bord.

- les pouvoirs qui y sont attachés

L'article 4 de la loi n°94-589 du 15 juillet 1994 modifiée par la loi n°2011-13 du 5 janvier 2011 a pour objet d'attribuer des pouvoirs de police judiciaire à des agents n'en disposant pas habituellement :

- constatation des actes de piraterie, recherche et appréhension de leurs auteurs ou complices ;
- saisie des objets ou documents liés à la commission des faits sur autorisation, sauf extrême urgence, du procureur de la République ;
- destruction, sur autorisation du procureur de la République, des seules embarcations dépourvues de pavillon qui ont servi à commettre les actes de piraterie, lorsqu'il n'existe pas de mesures techniques envisageables pour empêcher définitivement le renouvellement de ces infractions, dans le respect des traités et accords internationaux en vigueur²³ ;
- appréhension des personnes à bord.

- la portée de ces pouvoirs

Dans l'hypothèse où l'intervention de la France se fonde sur la recherche et la constatation d'infractions relevant de l'article 1 de la loi de 1994 modifiée, il est préférable que les commandants des bâtiments de l'Etat et les commandants de bord des aéronefs de l'Etat amenés à intervenir dans ce cadre ne se contentent pas de l'habilitation prévue par les articles 2 et 3 de la loi, mais disposent également de l'habilitation prévue par son article 4.

En effet, dans l'hypothèse où, au cours de l'intervention, la compétence juridictionnelle de la France serait décidée, ce n'est que sur le fondement de l'article 4 que les personnels habilités pourraient faire les actes utiles et exploitables dans la procédure pénale ultérieure.

2.2. Les acteurs judiciaires du dispositif

2.2.1. Le procureur de la République compétent avant toute ouverture d'une enquête judiciaire, et le juge des libertés et de la détention éventuellement saisi par lui

Dans le domaine de la lutte contre la piraterie, ainsi que dans certains autres domaines de l'action de l'Etat en mer, les autorités administratives ou militaires françaises peuvent donc être amenées à intervenir alors même qu'un autre Etat est susceptible de revendiquer sa compétence juridictionnelle pour poursuivre et juger les équipages appréhendés.

L'article 5 de la loi du 15 juillet 1994 modifiée réserve ainsi la mise en œuvre de la compétence quasi-universelle de la France résultant de l'article 105 de la Convention de Montego Bay aux hypothèses dans lesquelles aucun autre Etat n'aura revendiqué sa compétence.

Dans ces situations, la procédure mise en place par la loi n°2011-13 du 5 janvier 2011 doit être néanmoins initiée en toute hypothèse, indépendamment de la décision de retenir la compétence juridictionnelle française pour

²³ S'agissant de l'immersion d'un navire, l'instrument principal est le Protocole de Londres du 7 novembre 1996 à la Convention de Londres, Mexico, Moscou et Washington du 29 décembre 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets, Protocole qui est entré en vigueur le 24 mars 2006. La France figure au nombre de ses Parties.

poursuivre et juger les personnes appréhendées.

Dans le cadre de l'opération Atalanta ou de toute opération sous l'autorité d'un commandement civil ou militaire désigné dans un cadre international, consigne a été donnée aux commandants militaires de prendre l'attache du procureur de la République de Paris, au titre de la compétence résiduelle de cette juridiction (article 693 du code de procédure pénale)²⁴.

Il s'agit, dans un souci de simplification, de ne pas faire peser sur les forces d'intervention la charge de la détermination du procureur compétent.

La désignation d'un interlocuteur unique apparaît en effet seule compatible avec la nécessité d'une décision rapide prise dans des conditions d'urgence rendue plus complexes encore par la situation de haute mer.

Rien ne s'opposera toutefois à la désignation, en concertation avec ce dernier, d'un procureur différent, notamment si des critères de meilleure compétence s'avèrent immédiatement déterminables (résidence de victimes françaises, par exemple).

Le juge des libertés et de la détention, préalablement saisi par le procureur de la République chargé de suivre l'opération administrative ou militaire, doit statuer avant l'expiration du délai de 48 heures à compter de la mise en œuvre des mesures de restriction ou de privation de liberté (L1521-14 du code de la défense).

2.2.2. Le procureur de la République compétent pour l'enquête judiciaire

- le choix du procureur territorialement compétent déterminé par le cadre géographique

Dans les eaux intérieures et les mers territoriales, les pouvoirs et la compétence territoriale du procureur de la République sont définis par le code de procédure pénale.

En haute mer, ils sont fixés par la loi n°94-589 du 15 juillet 1994 modifiée par la loi n°2011-13 du 5 janvier 2011.

Le choix du procureur de la République territorialement compétent s'effectue alors en application des règles de compétence prévues pour chacun des domaines de l'action de l'Etat en mer.

En matière de piraterie maritime, l'article 6 de la loi n°94-589 du 15 juillet 1994 modifiée par la loi n°2011-13 du 5 janvier 2011 dispose ainsi, à l'instar de la compétence retenue en matière de lutte contre les trafics de stupéfiants en mer, que la poursuite, l'instruction et le jugement des infractions mentionnées au titre 1er relèvent de la compétence des juridictions suivantes :

- Sur le territoire métropolitain, le tribunal de grande instance du siège de la préfecture maritime ou le tribunal de grande instance dans le ressort duquel se trouve le port vers lequel le navire a été dérouteré ;

- Dans les départements d'outre-mer, à Mayotte, à Saint-Pierre-et-Miquelon, dans les îles Wallis et Futuna, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises, soit la juridiction de première instance compétente située au siège du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, soit celle dans le ressort de laquelle se trouve le port vers lequel le navire a été dérouteré ;

La compétence territoriale définitive du procureur de la République s'apprécie à l'arrivée du navire suspect dans le port français de dérouterement²⁵.

La loi fait référence expresse à la compétence spécifique des Juridictions interrégionales Spécialisées.

Le procureur de la République d'une JIRS ne peut être territorialement compétent ab initio en matière d'action de l'Etat en mer que dans l'hypothèse où il est le procureur de la juridiction du siège du préfet maritime, du délégué du Gouvernement ou de celle du port de dérouterement.

Il va de soi que la nature et la complexité des investigations envisagées conduiront le procureur initialement compétent à entamer dès l'accostage un dialogue avec son homologue de la JIRS dont il relève, afin d'envisager

²⁴ Article 693 du code de procédure pénale : « Les critères de compétence prévus par l'article 693 du code de procédure pénale au titre 9ème du Livre IV consacré aux infractions commises hors du territoire de la République demeurent applicables, de même que la compétence par défaut du tribunal de grande instance de Paris ».

²⁵ Brest, Toulon, Cherbourg, Fort de France, Saint Denis de la Réunion, et Paris au titre de sa compétence subsidiaire.

ensemble les perspectives d'un éventuel dessaisissement.

En effet, l'information de la JIRS territorialement compétente doit être effectuée de manière systématique et le plus en amont possible par le parquet initialement saisi, selon les modalités définies dans la circulaire de cette Direction du 2 septembre 2004²⁶.

2.3. Les mesures de coercition prises à l'encontre des membres des équipages appréhendés

2.3.1. Les caractéristiques des mesures de coercition prises à l'encontre des membres des équipages appréhendés

2.3.1.1. La nature des mesures prises

La loi distingue les « mesures de coercition nécessaires et adaptées » qui peuvent être prises « à compter de l'embarquement de l'équipe de visite » conformément à l'article L.1521-11 du code de la défense, et les « mesures de restriction ou de privation de liberté » prévues à l'article L.1521-12.

La notion de « mesures de coercition », également mentionnée à l'article L. 1521-5 alinéa 4 est une notion générique, plus large que celle de « mesures de restriction ou de privation de liberté » qu'elle inclut.

Ces dernières n'en sont qu'une forme particulière, obéissant à la même finalité (« assurer le maintien à disposition des personnes à bord²⁷, la préservation du navire et de sa cargaison, ainsi que la sécurité des personnes »), et exigeant le même respect de la proportionnalité des mesures par rapport à cette finalité (« mesures nécessaires et adaptées »).

Elles peuvent être de natures diverses, pouvant aller de la simple interdiction de communiquer à l'application d'entraves (menottes) permanentes ou ponctuelles, de la consignation dans un local ouvert placé sous la surveillance d'un agent à la consignation dans un local fermé.

2.3.1.2. La finalité des mesures prises

Quelle que soit leur nature, les mesures de coercition de l'article L.1521-11 du code de la défense doivent être prises pour atteindre le triple objectif de maintien à disposition des personnes appréhendées, de préservation du navire et de sa cargaison, et de sécurité des personnes²⁸.

Elles résultent directement de l'opération menée par l'équipe de visite du navire arraisonné, cette opération pouvant être, le cas échéant, « de vive force »²⁹.

Le commandant peut ensuite, une fois la situation sous son contrôle, être amené à mettre en œuvre, conformément à l'article L.1521-12 du code de la défense, des mesures de restriction ou de privation de liberté ayant vocation à s'inscrire dans une certaine durée. Elles sont les seules à faire l'objet d'un contrôle par l'autorité judiciaire.

2.3.1.3. La proportionnalité des mesures prises

La nature de ces mesures, qu'elles soient de coercition ou de restriction/privation de liberté, n'étant pas précisée par la loi, leur choix est laissé à l'appréciation du commandant du bâtiment ou de l'aéronef de l'Etat.

²⁶ Circulaire CRIM 04-13 G1 – 02 -09 -04 du 2 septembre 2004 accessible sur l'intranet de la DACG.

²⁷ L'article L1521-18 du code de la défense précise que, « dès leur arrivée sur le sol français, les personnes faisant l'objet de mesures de coercition sont mises à la disposition de l'autorité judiciaire ».

²⁸ Le navire, la cargaison et les personnes dont il s'agit doivent pouvoir s'entendre aussi bien comme étant ceux objets de l'arraisonnement, que ceux de l'Etat français intervenant.

²⁹ La notion d'action de vive force (AVF) est issue du décret n° 95-411 du 19/04/1995 relatif aux modalités de recours à la coercition et de l'emploi de la force en mer. Ce décret dispose (art. 3) que « Dans le cas où le capitaine du navire n'obtempère pas aux sommations, suivies éventuellement des tirs d'avertissement, le préfet maritime ou le délégué du Gouvernement outre-mer peut ordonner une action de vive force qui a pour but d'exercer contrainte sur le capitaine du navire. L'action de vive force peut conduire à la prise de contrôle du navire ». L'AVF désigne donc en pratique l'assaut donné par une équipe envoyée par le bâtiment effectuant l'intervention et les manœuvres (interposition, etc.) effectuées par le bâtiment pour faciliter ledit assaut.

Les mesures de restriction ou de privation de liberté pourraient donc être de durée plus brève, et/ou de nature plus légère que les mesures de coercition qui les ont précédées.

Seul un critère de proportionnalité aux objectifs poursuivis est mentionné dans la loi, les mesures prises devant être « nécessaires et adaptées ».

Ce critère de proportionnalité doit s'apprécier au regard tant de l'objectif poursuivi que des contraintes matérielles de chaque situation d'espèce (état du navire arraisonné, configuration des locaux à bord du navire intercepteur ou de tout autre navire de l'Etat intervenant, comportement ou état de santé des personnes appréhendées, contraintes opérationnelles...).

Il appartient donc au commandant du bâtiment ou de l'aéronef de l'Etat, autrement dit à l'autorité administrative (ou militaire), de choisir lui-même les mesures de restriction ou de privation de liberté qu'il considère devoir mettre en œuvre.

Ces mesures doivent être prises individuellement, c'est-à-dire de manière adaptée à chaque personne appréhendée, et peuvent être modifiées au fil du temps.

2.3.1.4. Le lieu des mesures prises

Elles sont susceptibles de se dérouler soit à bord du navire arraisonné, soit à bord d'un bâtiment ou d'un aéronef de l'Etat (L1521-17 du code de la défense), en fonction des circonstances, et à l'appréciation du commandant du bâtiment ou de l'aéronef de l'Etat.

Un personnel placé sous son autorité et sa responsabilité peut être utilement désigné comme chargé de leur mise en œuvre.

Le lieu d'exécution des mesures peut aussi varier dans le temps, selon les contraintes matérielles ou opérationnelles du moment, et les nécessités d'éventuelles évacuations sanitaires.

2.3.1.5. Le point de départ et la durée des mesures prises

- Le point de départ

La loi dispose que les agents habilités « peuvent » prendre des mesures de coercition à l'égard des personnes « à compter de l'embarquement de l'équipe de visite » (article L. 1521-11 du code de la défense).

Cette notion d'embarquement désigne le moment à partir duquel l'Etat intervenant a pris pied à bord du navire, et ce quel que soit le cadre opérationnel ou juridique de cette intervention (simple contrôle ou enquête de pavillon, suspicion de commission d'une infraction, action de vive force).

Au moment de l'embarquement de l'équipe de visite, la prise de contrôle et la sécurisation du navire arraisonné ne sont pas toujours immédiatement effectives. Elles peuvent nécessiter la mise en œuvre de « mesures de coercitions » au sens de l'article L.1521-11 du code de la défense, qui échappent au contrôle du juge français, avant que l'autorité administrative ou militaire ne décide de mettre en œuvre les « mesures de restriction ou de privation de liberté » prévues à l'article L.1521-12 du code de la défense.

- La durée

Alors que les mesures de coercition afférentes au contrôle et à la sécurisation du navire arraisonné peuvent durer plusieurs heures, les mesures de restriction ou de privation de liberté de chaque membre de son équipage peuvent durer plusieurs jours, voire plusieurs semaines, selon la distance séparant le lieu de l'arraisonnement de la destination finale du bâtiment de l'Etat intervenant.

La durée de ces différentes mesures peut en toute hypothèse varier en fonction des circonstances et des contraintes opérationnelles de l'espèce.

2.3.1.6. Les conséquences juridiques de la mise en œuvre des mesures prises

- l'avis obligatoire à l'autorité administrative et à l'autorité judiciaire

A la différence des mesures de coercition imposées par la prise de contrôle et la sécurisation du navire arraisonné, les mesures de restriction et/ou de privation de liberté donnent lieu obligatoirement à un avis au préfet

maritime ou, outre-mer, au délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, qui en informe le procureur de la République « dans les plus brefs délais » (L1521-12 du code de la défense).

- l'ouverture d'un délai de rigueur

C'est la mise en œuvre effective des mesures de restriction ou de privation de liberté, et non l'avis au préfet maritime ou au délégué du Gouvernement, ni a fortiori celui adressé au parquet, qui ouvre le délai de 48 heures avant le terme duquel le juge des libertés et de la détention (JLD), saisi par requête du procureur de la République, doit statuer sur leur prolongation éventuelle (L1521-14 du code de la défense).

Ce délai obéit à l'objectif de célérité prévu par l'article 5 alinéa 3 de la CEDH³⁰. Il appartient donc au commandant du bâtiment ou de l'aéronef de l'Etat de donner les date et heure certaines de la mise en œuvre de chacune des mesures qu'il aura prises à l'encontre de chacun des membres de l'équipage appréhendé.

- la mise en place d'un contrôle juridictionnel

Le JLD, saisi par requête du procureur de la République, doit alors statuer sur la prolongation éventuelle des mesures de restriction ou de privation de liberté pour une durée maximale de 120 heures, à compter de l'expiration du délai précédent de 48 heures.

Cette prolongation est ensuite renouvelable dans les mêmes conditions de fond et de forme durant tout le temps nécessaire pour que les personnes appréhendées soient remises à l'autorité compétente, que celle-ci soit française ou étrangère.

La durée de cette (ou de ces) prolongation(s) doit demeurer adaptée aux circonstances de l'espèce.

Elle obéit au même objectif de célérité exigé par la CEDH, ce qui n'interdit pas de maintenir les mesures de restriction ou de privation de liberté pendant le transfert des personnes au sol ou à bord d'un aéronef selon les modalités prévues par l'article L1521-17 du code de la défense.

2.3.2. Les droits des membres des équipages appréhendés soumis aux mesures de coercition

2.3.2.1. Les droits garantis

La loi cherche, suite à l'arrêt Medvedyev³¹, à garantir, dès avant la mise en œuvre de la procédure pénale, le bénéfice d'un certain nombre de droits fondamentaux au profit des personnes appréhendées et soumises à des mesures de restriction ou de privation de liberté, à savoir :

- L'accès aux soins (L 1521-13 du code de la défense)

La loi prévoit la réalisation d'un examen de santé des personnes soumises à des mesures de restriction ou de privation de liberté dans les 24 heures. Elle ne les prévoit pas en revanche en cas de simples mesures de coercition préalables, tenant compte du fait que ces dernières sont par nature prises dans l'urgence de la sécurisation du navire, et doivent rester de courte durée.

L'examen de santé diffère de l'examen médical par la qualification du personnel de santé qui le réalise. En effet, les bâtiments de la Marine Nationale susceptibles de mener des opérations d'arraisonnement disposent, en l'absence de médecins militaires embarqués, de personnels de santé qualifiés, par exemple d'infirmiers.

La loi nouvelle prévoit néanmoins qu'un examen médical doit obligatoirement intervenir dans les dix jours qui suivent l'examen de santé.

L'examen, qu'il soit de santé ou médical, doit expressément se prononcer sur l'aptitude de la personne à être soumise aux mesures de restriction ou de privation de liberté prises contre elle (L1521-13 alinéa 2 du code de la défense).

- L'accès au juge (L1521-14 du code de la défense)

Il s'agit du juge des libertés et de la détention du siège du tribunal auquel est rattaché le procureur de la

³⁰ Art.5 al.3 de la CEDH : « ...toute personne arrêtée ou détenue dans les conditions prévues au paragraphe 1 c) du présent article, doit être aussitôt traduite devant un juge ou un autre magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires, et a le droit d'être jugée dans un délai raisonnable, ou libérée pendant la procédure....».

³¹ arrêt Medvedyev de la CEDH du 10 juillet 2008, confirmé par un arrêt de la Grand Chambre du 29 mars 2010.

République compétent.

L'accès à ce magistrat du siège, sous la forme d'une « communication », doit pouvoir être effectif dans les 48 heures qui suivent le début de la mesure de privation ou de restriction de liberté de chaque personne appréhendée.

Cet accès est matériellement organisé par tout moyen (téléphone satellitaire, visioconférence, webcam etc...), avec l'assistance d'un interprète si nécessaire, et avec les moyens de communications militaires sécurisés disponibles. Il n'est fait exception à ce dispositif qu'en cas d'impossibilité technique (L1521-15 alinéa 3 du code de la défense).

- L'accès au contrôle des conditions du déroulement des mesures de privation ou de restriction de liberté (L1521-15 du code de la défense)

Le JLD, saisi initialement par le parquet, est saisi à nouveau par ce dernier toutes les 120 heures pour renouveler (ou non) les mesures de restriction ou de privation de liberté.

Le juge peut ordonner un nouvel examen de santé, après avoir sollicité le procureur de lui fournir tous éléments utiles de nature à apprécier la situation matérielle et l'état de santé de la personne appréhendée.

Le JLD intervient donc au minimum toutes les 120 heures, et autant de fois que nécessaire jusqu'à ce que les personnes appréhendées soient remises à l'autorité compétente, que celle-ci soit française ou étrangère.

- l'accès à la décision du JLD (L1521-16 du code de la défense)

Le JLD se prononce par ordonnance motivée, non susceptible de recours, notifiée à l'intéressé dans une langue qu'il comprend, transmise dans les plus brefs délais et par tout moyen par le procureur de la République au préfet maritime ou, outre-mer, au délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, saisi.

2.3.2.2. Les droits restreints

Les restrictions ou privations de liberté sont la conséquence de la prise en compte de la situation particulière dans laquelle se trouvent les personnes appréhendées (en haute mer et à bord d'un bâtiment de l'Etat français). Les droits susceptibles de faire l'objet de restrictions ne sont pas précisés mais concernent en pratique :

- la liberté d'aller et venir

La restriction qui y est attachée s'explique par l'environnement dans lequel elle s'exerce.

- la liberté de communiquer avec des tiers

L'absence de liberté de communiquer vise en pratique les contacts avec l'extérieur, notamment avec la famille. En revanche, le droit de communiquer avec le juge est garanti (L1521-15 alinéa 3 du code de la défense). De même, la possibilité de communiquer avec l'équipage du bâtiment de l'Etat n'est pas concernée par cette restriction, son commandant étant seul à même d'en fixer les modalités et les limites.

- le droit d'accès à un avocat

La personne soumise à une mesure de restriction ou de privation de liberté ne peut demander à entrer en contact avec un avocat, car la procédure judiciaire n'est pas encore ouverte.

- le droit d'exercer des voies de recours

Le JLD statue par ordonnance motivée non susceptible de recours (L1521-16 du code de la défense) : cette absence de recours s'explique par l'environnement maritime et l'éloignement des côtes, qui exclut la possibilité matérielle pour le condamné de se présenter ou d'être déféré devant son juge d'appel naturel.

2.4. Le contrôle par l'autorité judiciaire des mesures de restriction ou de privation de liberté prises à l'encontre des membres des équipages appréhendés

2.4.1. Le rôle du procureur de la République

Il est saisi par la préfecture maritime (en métropole) ou par le délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer (outre-mer) « dans les plus brefs délais » lorsque les mesures de restriction ou de privation de liberté doivent être mises en œuvre (L1521-12 du code de la défense).

2.4.1.1. Les éléments communiqués au procureur de la République par le préfet maritime / le délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer

Les éléments susceptibles de lui être communiqués par le préfet maritime ou par le délégué du gouvernement peuvent être les suivants (liste indicative) :

- le jour, l'heure et tous éléments communicables permettant de localiser l'arraisonnement, afin d'apprécier la distance séparant le lieu de l'arraisonnement du territoire national, et d'évaluer ainsi notamment la durée prévisible du transport par mer ;

- le cadre juridique de l'arraisonnement, comme par exemple une demande d'application de l'article 17 (de la Convention de Vienne) en matière de trafics de stupéfiants, ou de l'article 105 (de la convention de Montego Bay) en cas de constatation d'actes de piraterie ;

- les motifs de l'arraisonnement : il s'agit de la description générique des « motifs raisonnables³² », sans qu'il soit nécessaire d'entrer dans le détail ;

- d'une part une description générale des mesures de coercition, puis de restriction ou de privation de liberté, prises contre chaque membre de l'équipage appréhendé, et d'autre part d'éventuels cas particuliers tels que des tentatives de fuite ou de résistance à l'opération, la dangerosité avérée de certains individus, leur état sanitaire etc... ;

- les identités et nationalités des personnes appréhendées : il s'agira le plus souvent d'éléments d'identité recueillis verbalement ;

- la mention d'éventuelles demandes exprimées spontanément par les personnes appréhendées, ou l'absence de demande particulière de leur part ;

- la localisation des personnes appréhendées sur le navire : il s'agit de préciser l'emplacement exact où s'effectue, en fonction de sa nature, la mesure de restriction ou de privation de liberté à laquelle chaque membre de l'équipage appréhendé est soumis sur le navire arraisonné, sur le bâtiment de l'Etat intervenant, ou sur un autre navire ;

- l'état sanitaire des personnes appréhendées : il s'agit de la simple description de leur état de santé apparent (problèmes de santé allégués, blessures éventuellement observables, nécessité d'une évacuation sanitaire...) ;

- le planning des « examens de santé » : réalisés ou réalisables ;

- la description des mesures de restriction ou de privation de liberté proprement dites : il s'agit de celles de l'article L1521-12 du code de la défense, prises à l'encontre de chacune des personnes appréhendées (entraves éventuelles, consignation dans un local etc ...) ; la possible évolution de leur nature devra être également précisée (par exemple en fonction de l'éventualité d'un transfert sur un autre navire, d'un transfert par terre ou par air ; en fonction du comportement des individus, etc.)

- la mention de l'heure du début des mesures de restriction ou de privation de liberté : il convient de préciser s'il est fait usage du temps universel (GMT) et dans ce cas l'heure correspondante en France. Cette mention est particulièrement importante car elle fait partir d'une part le délai de 24h pendant lequel la personne appréhendée doit faire l'objet d'un examen de santé (L1521-13 du code de la défense), et d'autre part le délai de 48 heures avant l'expiration duquel le juge des libertés et de la détention doit se prononcer sur la prolongation des mesures, après avoir été saisi par le procureur de la République (L1521-14 alinéa 1 du code de la défense) ;

- les motifs de ces mesures de restriction ou de privation de liberté : ils sont susceptibles de varier selon la nature de la mesure prise, en cas de traitement différencié selon les personnes appréhendées, au regard d'abord de l'objectif poursuivi (maintien à disposition, sécurité) ; au regard ensuite de l'objectif général de proportionnalité (« mesures nécessaires et adaptées ») ; au regard enfin des contraintes matérielles et opérationnelles telles que la configuration et l'état du navire arraisonné, du bâtiment de l'Etat intervenant, ou des contraintes maritimes particulières ;

- la durée prévisible des mesures prises : elle doit prendre en considération les perspectives de durée du transfert maritime, les alternatives envisagées s'il y en a (par exemple la possibilité éventuelle d'un transfert terrestre ou aérien), l'évolution de la situation météorologique, l'existence éventuelle d'avarie, etc... ;

³² Voir annexe 2 l'article 2 de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 modifiée relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer.

- la mention des possibilités de « communication » à bord, entre les personnes appréhendées d'une part, entre elles et l'équipage du bâtiment à bord duquel elles sont retenues d'autre part (selon les moyens techniques disponibles sur le navire, décrits de manière générique). Les éventuelles contraintes ou impossibilités techniques doivent être aussi indiquées.

2.4.1.2. Les éléments communiqués par le procureur de la République au préfet maritime / au délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer

Les éléments susceptibles d'être communiqués par le procureur au préfet maritime ou, outre-mer, au délégué du gouvernement, sont d'une part les coordonnées du JLD compétent pour contrôler les mesures de restriction ou de privation de liberté, d'autre part la désignation du parquet du tribunal dont la compétence judiciaire aura été finalement retenue.

2.4.1.3. Les moyens mis à disposition du procureur de la République

Il s'agit des moyens de communication par téléphone, télécopie ou visioconférence mis à sa disposition par le Ministère de la Défense ou le Secrétariat Général de la Mer, sauf impossibilité technique.

2.4.1.4. Le respect des délais légaux

Le procureur de la République doit être informé « dans les plus brefs délais » par le préfet maritime ou le délégué du Gouvernement de la mise en œuvre des mesures de restriction ou de privation de liberté (L1521-12 du code de la défense) et de l'exécution de l'examen médical ou de santé se prononçant notamment sur l'aptitude au maintien de ces mesures (L1521-13 du code de la défense).

Le procureur doit veiller à ce que l'examen de santé ait bien été effectué à la demande de l'autorité militaire dans les 24 heures de la mise en œuvre de la mesure (L1521-13 du code de la défense).

2.4.2. Le rôle du juge des libertés et de la détention (JLD)

Son rôle est de contrôler le respect de la proportionnalité des mesures de restriction ou de privation de liberté prises par rapport à l'objectif poursuivi (sécurité et mise à disposition) et aux contraintes opérationnelles rencontrées en mer.

2.4.2.1. La saisine du JLD (L1521-14 du code de la défense)

Dans les 48 heures de la mise en œuvre de chaque mesure de restriction ou de privation de liberté, le JLD, saisi par le procureur de la République près son tribunal, statue sur la prolongation éventuelle de la mesure³³.

Le procureur de la République communique alors au JLD tous les éléments utiles à l'exercice de sa mission, à savoir les informations initiales effectuées par le préfet maritime ou, outre-mer, le délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, et le compte-rendu de l'examen de santé initial.

2.4.2.2. Les pouvoirs du JLD

- recueillir tous renseignements utiles

Le JLD peut solliciter du procureur tous les éléments de nature à lui permettre d'apprécier la situation matérielle et l'état de santé de la personne appréhendée ; il peut ordonner un nouvel examen de santé de cette dernière ; il peut, sauf impossibilité technique, et seulement s'il le juge utile, entrer en communication avec la/les, ou certaines des personne(s) faisant l'objet de mesures de restriction ou de privation de liberté (L1521-15 du code de la défense).

Le JLD exerce donc son contrôle à l'aide des informations qu'il recueille, éventuellement par l'intermédiaire du procureur et/ou de la préfecture maritime, auprès du commandant du bâtiment ou de l'aéronef de l'Etat lui-

³³ Cette saisine du JLD se fait par requête selon un modèle-type proposé en annexe 10 intitulé « requête aux fins de prolongation des mesures de restriction ou de privation de liberté- Article L 1521-14 du code de la défense »

même, ou de la personne qui le représente, ou de la personne soumise à la mesure elle-même.

- rendre une ordonnance individuelle motivée

Le JLD rend une ordonnance motivée, à caractère individuel, avant l'expiration du délai de 48 heures (ou de 120 heures), commencé à compter de la mise en œuvre de la mesure (ou de l'expiration du délai de prolongation).

Le JLD ne se prononce que sur la durée, non sur la nature des mesures prises à bord d'un navire, et en aucun cas sur l'opportunité, ni a fortiori sur les modalités du déroutement de ce dernier. Rien n'interdit au JLD de motiver sa décision en formulant des recommandations (ex : prolongation à condition que...).

Son ordonnance est insusceptible de recours (L1521-16 du code de la défense).

- ordonner la prolongation ou la levée de la mesure de restriction ou de privation de liberté

La gradation des mesures restrictives ou privatives, des plus contraignantes aux plus légères, ou la modification de leur nature, sont laissées à l'appréciation du commandant du bâtiment ou de l'aéronef de l'Etat, sous le contrôle du JLD quant à leur seule durée.

Le JLD peut ordonner la levée de toute mesure qu'il estimerait n'être plus nécessaire ni adaptée.

Si la situation évolue postérieurement à sa décision de prolongation (par exemple suite à la survenance d'un incident de navigation ou météorologique, de santé ou de retenue à bord etc...), le JLD, dûment informé via le procureur de la République par le Préfet maritime ou, outre-mer, le délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, peut ordonner un nouvel examen médical, afin d'apprécier l'opportunité de modifier la durée (mais non la nature) des mesures de restriction ou de privation de liberté existantes.

Toutefois, en l'absence de précision dans la loi, et sous réserve de l'appréciation des juges du fond, il semble qu'en cas d'urgence, le commandant du bâtiment ou de l'aéronef de l'Etat devrait pouvoir alléger les mesures de restriction ou de privation de liberté existantes, sans attendre une décision du JLD.

Sauf cas particulier, le bâtiment de l'Etat demeure sous direction militaire ou administrative, et peut être amené à réaliser d'autres actions de lutte contre la piraterie si elles s'imposent. C'est en particulier le cas des navires engagés dans l'opération Atalanta.

En cas de poursuite, au sol ou à bord d'un aéronef, des mesures de restriction ou de privation de liberté peuvent être poursuivies le temps strictement nécessaire au transfert des personnes appréhendées, le JLD demeure compétent pour exercer son contrôle, selon les mêmes modalités que sur mer (L1521-17 du code de la défense).

La durée de la première prolongation des mesures prises est fixée par la loi à 120 h à compter de l'expiration du délai initial de 48h (L1521-14 du code de la défense).

Le JLD peut, dans les mêmes conditions, prolonger les mesures prises par tranches successives de durée de 120 heures, durant tout le temps nécessaire au déroutement du navire en vue de la remise des personnes appréhendées à l'autorité compétente (L1521-14 alinéa 2 du code de la défense).

2.4.2.3. Les moyens mis à la disposition du JLD

Pour accomplir sa mission, le JLD dispose des mêmes moyens techniques que le procureur de la République, auquel s'ajoute le recours à l'interprète (L1521-15 alinéa 3 du code de la défense).

Il les emploie directement après être entré en contact avec les autorités administratives ou militaires, en passant éventuellement par l'intermédiaire du procureur de la République, qu'il avise en toute hypothèse de ses démarches.

2.4.2.4. La mise en œuvre de la décision du JLD

- sa notification

Copie de l'ordonnance du JLD est transmise dans les plus brefs délais par le procureur de la République au préfet maritime ou, outre-mer, au délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, à charge pour ceux-ci de la faire porter à la connaissance de la personne intéressée dans une langue qu'elle comprend (art. L1521-16 du code de la défense).

- ses effets

En l'absence de prolongation, les mesures prises doivent cesser immédiatement. Si le JLD ordonne la levée partielle de mesures de privation de liberté, celles-ci deviennent des mesures de restriction de liberté. Les mesures restrictives de liberté peuvent à leur tour faire l'objet par le JLD d'une levée partielle ou totale.

2.4.2.5. La fin des mesures de privation ou de restriction de liberté

- le choix du moment pour y mettre fin

La décision de levée des mesures de restriction ou de privation de liberté peut être prise à tout moment, soit par le commandant du bâtiment ou de l'aéronef de l'Etat qui les a ordonnées initialement, soit par le JLD qui les contrôle (pendant la première période des 120 heures suivantes, ou pendant chacune des périodes de 120 heures ultérieures).

Ces mesures de restriction ou de privation de liberté ne sont en effet jamais irréversibles, dès lors qu'il apparaît qu'elles cessent d'être nécessaires et adaptées.

Leur terme peut intervenir avant ou après la décision de la France d'éventuellement retenir sa compétence juridictionnelle pour connaître de l'affaire sous l'angle judiciaire.

Les modalités de transfert des personnes appréhendées peuvent nécessiter, pour des raisons opérationnelles, que le commandant du bâtiment ou de l'aéronef de l'Etat est seul à pouvoir apprécier, de mettre un terme de façon anticipée aux mesures de privation ou de restriction des libertés.

Celles-ci peuvent ainsi prendre fin avant même l'arrivée du navire à quai, alors qu'il est encore en mer, ou l'atterrissage de l'aéronef, parce qu'elles ont cessé d'être « nécessaires et adaptées ».

- la mise à disposition de l'autorité judiciaire

Les mesures de privation ou de restriction de liberté prennent automatiquement fin à l'arrivée sur le sol français des personnes appréhendées, car ces dernières sont alors mises à la disposition de l'autorité judiciaire (L1521-18 du code de la défense).

Certes, l'entrée du bâtiment de l'Etat dans les eaux territoriales (zone des 12 milles depuis le littoral) correspond juridiquement à l'entrée dans l'espace judiciaire français où s'applique la loi française, et notamment le code de procédure pénale³⁴.

Toutefois, si ce dernier est applicable dans les eaux territoriales françaises, sa mise en œuvre en matière de garde à vue n'intervient qu'après l'arrivée du navire à quai, lorsque les officiers de police judiciaire de la police ou de la gendarmerie nationales peuvent notifier les droits attachés à la garde à vue, parmi lesquels le droit d'être assisté par un avocat dès le début de la mesure, et de s'entretenir avec lui.

- l'obligation d'aviser le parquet

Le procureur qui avait été avisé de leur mise en œuvre doit être prévenu dans les plus brefs délais de leur cessation, s'agissant de la date, de l'heure et éventuellement du motif de la levée de la mesure de privation ou de restriction de liberté.

- la conséquence de la levée

La levée totale de la mesure de restriction ou de la privation de liberté a pour conséquence que la personne cesse d'être soumise à toute coercition, et peut ne plus être mise à la disposition de l'autorité judiciaire (Art.L 1521-18 du code de la défense).

Une personne cessant d'être soumise à une mesure de coercition, et a fortiori à une mesure de restriction ou privation de liberté³⁵, devient un passager comme un autre, soumis aux ordres et consignes du bord, et aux instructions de son commandant.

³⁴ La seule hypothèse où la loi française s'applique en dehors des eaux territoriales est celle où une infraction est commise à bord d'un navire battant pavillon français ou à l'encontre d'un tel navire, « en quelque lieu où il se trouve » (article 113-3 du code pénal).

³⁵ Une mesure de privation de liberté peut être partiellement levée et transformée en mesure de restriction de liberté.

2.4.2.6. *Les conséquences de l'ouverture de l'enquête judiciaire*

- l'application du code de procédure pénale

La mise en œuvre de la procédure pénale par les officiers de police judiciaire intervient sur instruction du procureur de la République lors de l'arrivée des personnes appréhendées sur le sol français.

Elle emporte clôture de la procédure antérieure et demeure sous contrôle du procureur de la République jusqu'à la saisine du juge d'instruction.

Les mesures de garde à vue commencent dès lors à partir de la remise à terre à un officier de police judiciaire des personnes appréhendées en haute mer.

La durée des mesures de restriction ou de privation de liberté prises en mer, ne relevant d'aucune procédure judiciaire, ne s'impute pas sur la durée de la garde à vue.

- le sort des personnes ayant cessé de faire l'objet de mesures de restriction ou de privation de liberté

Les personnes n'ayant pas été ou n'étant plus soumises aux mesures de restriction ou de privation de leur liberté à leur arrivée à quai, et dès lors qu'elles n'ont pas déjà quitté librement le navire, sont susceptibles d'être interpellées à la descente de ce dernier par les officiers de police judiciaire, alors même qu'elles ne sont plus « mises à la disposition » de l'autorité judiciaire au sens de l'article L1521-18 du code de la défense.

Dans l'hypothèse où aucune procédure pénale ne serait ouverte en France, soit que celle-ci n'ait pas souhaité retenir sa compétence, soit que l'Etat du pavillon du navire arraisonné n'ait pas renoncé à sa propre compétence³⁶, soit que l'Etat étranger auquel les personnes appréhendées sont rattachées par leur nationalité ait revendiqué sa propre compétence³⁷, les personnes soumises jusque là à des mesures de restriction ou de privation de liberté sont, selon les cas, soit remises à l'Etat étranger en question, soit remises en liberté.

- le sort des pièces de procédure

Toutes les pièces de la procédure établies et échangées pendant la phase administrative ou militaire de l'opération sont remises en original soit à l'autorité judiciaire française ayant ouvert l'enquête, soit à l'Etat étranger ayant revendiqué le suivi de l'affaire.

Une copie de ces pièces de la procédure administrative est conservée par les autorités maritimes (préfet maritime ou délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer) et militaires (Ministère de la Défense).

- le sort des objets saisis

En matière de piraterie, une fois l'enquête judiciaire ouverte par le procureur de la République, les objets et documents saisis par les personnes habilitées par l'article 4 de la loi n°94-589 du 15 juillet 1994 modifiée sont remis aux officiers de police judiciaires chargés des investigations, aux fins d'être placés sous scellés en application des règles du code de procédure pénale.

Alternativement, ils sont remis à l'Etat étranger ayant, le cas échéant, revendiqué le suivi de l'affaire.

Ces règles diffèrent de celles prévues par l'article 16-II de la loi n°94-589 du 15 juillet 1994 en cas de saisie en mer de stupéfiants.

Vous voudrez bien me rendre compte des difficultés que vous pourriez rencontrer dans la mise en œuvre de la présente circulaire sous le timbre du bureau de la lutte contre la criminalité organisée, le terrorisme et le blanchiment.

La directrice des affaires criminelles et des grâces

Maryvonne CAILLIBOTTE

36 Notamment dans le cadre de l'application de l'article 17 de la convention de Vienne sur les trafics de stupéfiants.

37 Hypothèse de la piraterie.

Annexe 1

Articles de la Convention de Montego Bay cités dans la présente circulaire

Articles 55 et 57 : « La zone économique exclusive est une zone située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci » ; « La zone économique exclusive ne s'étend pas au-delà de 200 milles marins [soit 370,4 km] des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale. »

Article 56 : « Dans la zone économique exclusive, l'État côtier a :

- des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents ;

- juridiction en ce qui concerne la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages, la recherche scientifique marine, la protection et la préservation du milieu marin. »

Article 86 : « La présente partie s'applique à 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. Le présent article ne restreint en aucune manière les libertés dont jouissent tous les Etats dans la zone économique exclusive en vertu de l'article 58. »

Article 92 : « 1. 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. Aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours d'un voyage ou d'une escale, sauf en cas de transfert réel de la propriété ou de changement d'immatriculation. »

Article 100 : « Tous les États coopèrent dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État».

Article 101 : « 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 État ;

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. »

Article 102 : « Les actes de piraterie, tels qu'ils sont définis à l'article 101, perpétrés par un navire de guerre, un navire d'Etat ou un aéronef d'Etat dont l'équipage mutiné s'est rendu maître sont assimilés à des actes commis par un navire ou un aéronef privé. »

Article 103 : « Sont considérés comme navires ou aéronefs pirates les navires ou aéronefs dont les personnes qui les contrôlent effectivement entendent se servir pour commettre l'un des actes visés à l'article 101. Il en est de même des navires ou aéronefs qui ont servi à commettre de tels actes tant qu'ils demeurent sous le contrôle des personnes qui s'en sont rendues coupables.»

Article 104 : « Un navire ou aéronef devenu pirate peut conserver sa nationalité. La conservation ou la perte de la nationalité est régie par le droit interne de l'Etat qui l'a conférée. »

Article 105 : « Tout État peut en haute mer ou en en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire ou un aéronef capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains des pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord. Les tribunaux de l'État qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne le navire, l'aéronef ou les biens, réserve faite des tiers de bonne foi. »

Article 106 : « Lorsque la saisie d'un navire ou aéronef suspect de piraterie a été effectuée sans motif suffisant,

l'Etat qui y a procédé est responsable vis-à-vis de l'Etat dont le navire ou l'aéronef a la nationalité de toute perte ou de tout dommage causé de ce fait. »

Article 107 : « Seuls les navires de guerre ou aéronefs militaires, ou les autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet, peuvent effectuer une saisie pour cause de piraterie. »

Article 110 : « 1. Sauf dans les cas où l'intervention procède de pouvoirs conférés par traité, un navire de guerre qui croise en haute mer un navire étranger, autre qu'un navire jouissant de l'immunité prévue aux articles 95 et 96, ne peut l'arraisonner que s'il a de sérieuses raisons de soupçonner que ce navire:

- a) se livre à la piraterie;
- b) se livre au transport d'esclaves;
- c) sert à des émissions non autorisées, l'Etat du pavillon du navire de guerre ayant juridiction en vertu de l'article 109;
- d) est sans nationalité; ou
- e) a en réalité la même nationalité que le navire de guerre, bien qu'il batte pavillon étranger ou refuse d'arborer son pavillon.

2. Dans les cas visés au paragraphe 1, le navire de guerre peut procéder à la vérification des titres autorisant le port du pavillon. A cette fin, il peut dépêcher une embarcation, sous le commandement d'un officier, auprès du navire suspect. Si, après vérification des documents, les soupçons subsistent, il peut poursuivre l'examen à bord du navire, en agissant avec tous les égards possibles.

3. Si les soupçons se révèlent dénués de fondement, le navire arraisonné est indemnisé de toute perte ou de tout dommage éventuel, à condition qu'il n'ait commis aucun acte le rendant suspect.

4. Les présentes dispositions s'appliquent mutatis mutandis aux aéronefs militaires.

5. Les présentes dispositions s'appliquent également à tous autres navires ou aéronefs dûment autorisés et portant des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public. »

Annexe 2

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'Etat en mer¹

JORF n°0004 du 6 janvier 2011- Texte n°2 – NOR : DEFX0914087L

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Chapitre Ier : dispositions modifiant la loi n° 94589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer

Article 1

Le titre Ier 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 est ainsi rétabli :

« TITRE Ier

« DE LA LUTTE CONTRE LA PIRATERIE MARITIME

« Art. 1er.-I. — Le présent titre s'applique aux actes de piraterie au sens de la convention des Nations unies sur le droit de la mer signée à Montego Bay le 10 décembre 1982, commis :

« 1° En haute mer ;

« 2° Dans les espaces maritimes ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ;

« 3° Lorsque le droit international l'autorise, dans les eaux territoriales d'un Etat.

« II. — Lorsqu'elles constituent des actes de piraterie mentionnés au I, les infractions susceptibles d'être recherchées, constatées et poursuivies dans les conditions du présent titre sont :

« 1° Les infractions définies aux articles 224-6 à 224-7 et 224-8-1 du code pénal et impliquant au moins un navire ou un aéronef dirigé contre un navire ou un aéronef ;

« 2° Les infractions définies aux articles 224-1 à 224-5-2 ainsi qu'à l'article 224-8 du même code lorsqu'elles précèdent, accompagnent ou suivent les infractions mentionnées au 1° ;

« 3° Les infractions définies aux articles 450-1 et 450-5 du même code lorsqu'elles sont commises en vue de préparer les infractions mentionnées aux 1° et 2°.

« Art. 2.-Lorsqu'il existe des motifs raisonnables de soupçonner qu'une ou plusieurs des infractions mentionnées au II de l'article 1er ont été commises, se commettent, se préparent à être commises à bord ou à l'encontre des navires mentionnés à l'article L. 1521-1 du code de la défense, les commandants des bâtiments de l'Etat et les commandants des aéronefs de l'Etat, chargés de la surveillance en mer, sont habilités à exécuter ou à faire exécuter les mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international, le titre II du livre V de la première partie du même code et la présente loi soit sous l'autorité du préfet maritime ou, outre-mer, du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, soit sous l'autorité d'un commandement civil ou militaire désigné dans un cadre international.

« A l'égard des personnes à bord peuvent être mises en œuvre les mesures de coercition prévues par les dispositions du chapitre unique du titre II du livre V de la première partie du même code relatives au régime de

¹ Travaux préparatoires : loi n° 2011-13. Sénat : Projet de loi n° 607 rectifié (2008-2009) ; Rapport de M. André Dulait, au nom de la commission des affaires étrangères, n° 369 (2009-2010) ; Texte de la commission n° 370 (2009-2010) ; Discussion et adoption le 6 mai 2010 (TA n° 99, 2009-2010). Assemblée nationale : Projet de loi, adopté par le Sénat, n° 2502 ; Rapport de M. Christian Ménard, au nom de la commission de la défense, n° 2937 ; Discussion et adoption le 25 novembre 2010 (TA n° 563). Sénat : Projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, n° 134 (2010-2011) ; Rapport de M. André Dulait, au nom de la commission des affaires étrangères, n° 151 (2010-2011) ; Texte de la commission n° 152 (2010-2011) ; Discussion et adoption le 22 décembre 2010 (TA n° 48, 2010-2011).

réétention à bord.

« Art. 3.-A l'occasion de la visite du navire, les agents mentionnés à l'article 2 peuvent prendre ou faire prendre toute mesure conservatoire à l'égard des objets ou documents qui paraissent liés à la commission des infractions mentionnées au II de l'article 1er pour éviter qu'elles ne se produisent ou se renouvellent.

« Ils peuvent également ordonner le déroutement du navire vers une position ou un port appropriés pour procéder le cas échéant à des constatations approfondies ou pour remettre les personnes appréhendées ainsi que les objets et documents ayant fait l'objet de mesures conservatoires.

« Art. 4.-Les officiers de police judiciaire et, lorsqu'ils sont spécialement habilités dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, les commandants des bâtiments de l'Etat, les officiers de la marine nationale embarqués sur ces bâtiments et les commandants des aéronefs de l'Etat, chargés de la surveillance en mer, procèdent à la constatation des infractions mentionnées au II de l'article 1er, à la recherche et l'appréhension de leurs auteurs ou complices.

« Ils peuvent procéder à la saisie des objets ou documents liés à la commission des faits sur autorisation, sauf extrême urgence, du procureur de la République.

« Après la saisie autorisée à l'alinéa précédent, ils peuvent également procéder sur autorisation du procureur de la République à la destruction des seules embarcations dépourvues de pavillon qui ont servi à commettre les infractions mentionnées au II de l'article 1er, lorsqu'il n'existe pas de mesures techniques envisageables pour empêcher définitivement le renouvellement de ces infractions, dans le respect des traités et accords internationaux en vigueur.

« Les mesures prises à l'encontre des personnes à bord sont régies par la section 3 du chapitre unique du titre II du livre V de la première partie du code de la défense.

« Art. 5.-A défaut d'entente avec les autorités d'un autre Etat pour l'exercice par celui-ci de sa compétence juridictionnelle, les auteurs et complices des infractions mentionnées au II de l'article 1er et commises hors du territoire de la République peuvent être poursuivis et jugés par les juridictions françaises lorsqu'ils ont été appréhendés par les agents mentionnés à l'article 4.

« Art. 6.-La poursuite, l'instruction et le jugement des infractions mentionnées au présent titre relèvent de la compétence des juridictions suivantes :

« 1° Sur le territoire métropolitain, le tribunal de grande instance du siège de la préfecture maritime ou le tribunal de grande instance dans le ressort duquel se trouve le port vers lequel le navire a été dérouté ;

« 2° Dans les départements d'outre-mer, à Mayotte, à Saint-Pierre-et-Miquelon, dans les îles Wallis et Futuna, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises, soit la juridiction de première instance compétente située au siège du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, soit celle dans le ressort de laquelle se trouve le port vers lequel le navire a été dérouté ;

« 3° Toutes les juridictions compétentes en application du code de procédure pénale ou d'une loi spéciale, en particulier celles mentionnées à l'article 706-75 du code de procédure pénale.

« Ces juridictions sont également compétentes pour les infractions connexes à celles mentionnées au présent titre. »

Article 2

Dans l'intitulé de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 précitée, après le mot : « relative », sont insérés les mots : « à la lutte contre la piraterie et ».

Article 3

Les articles 12 et 19 de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 précitée sont ainsi modifiés :

1° Au premier alinéa, le mot : « , outre » est supprimé ;

2° Les deux derniers alinéas sont supprimés.

Chapitre II : Dispositions modifiant le code pénal et le code de procédure pénale

Article 4

Après l'article 224-6 du code pénal, il est inséré un article 224-6-1 ainsi rédigé :

« Art. 224-6-1.-Lorsque l'infraction prévue à l'article 224-6 est commise en bande organisée, la peine est portée à trente ans de réclusion criminelle.

« Les deux premiers alinéas de l'article 132-23 sont applicables à cette infraction. »

Article 5

L'article 706-73 du code de procédure pénale est ainsi modifié :

1° Les 15° et 16° sont complétés par la référence : « et 17° » ;

2° Après le 16°, il est inséré un 17° ainsi rédigé :

« 17° Crime de détournement d'aéronef, de navire ou de tout autre moyen de transport commis en bande organisée prévu par l'article 224-6-1 du code pénal. »

Chapitre III : Dispositions modifiant le code de la défense

Article 6

Le code de la défense est ainsi modifié :

1° L'article L. 1521-1 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa du 2°, après les mots : « navires étrangers », sont insérés les mots : « et aux navires n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité, » ;

b) Il est ajouté un 4° ainsi rédigé :

« 4° Aux navires battant pavillon d'un Etat qui a sollicité l'intervention de la France ou agréé sa demande d'intervention. » ;

2° Le chapitre unique du titre II du livre V de la première partie est complété par une section 3 ainsi rédigée :

« Section 3

« Mesures prises à l'encontre des personnes à bord des navires

« Art.L. 1521-11.-A compter de l'embarquement de l'équipe de visite prévue à l'article L. 1521-4 sur le navire contrôlé, les agents mentionnés à l'article L. 1521-2 peuvent prendre les mesures de coercition nécessaires et adaptées à l'encontre des personnes à bord en vue d'assurer leur maintien à disposition, la préservation du navire et de sa cargaison ainsi que la sécurité des personnes.

« Art.L. 1521-12.-Lorsque des mesures de restriction ou de privation de liberté doivent être mises en œuvre, les agents mentionnés à l'article L. 1521-2 en avisent le préfet maritime ou, outre-mer, le délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, qui en informe dans les plus brefs délais le procureur de la République territorialement compétent.

« Art.L. 1521-13.-Chaque personne à bord faisant l'objet d'une mesure de restriction ou de privation de liberté bénéficie d'un examen de santé par une personne qualifiée dans un délai de vingt-quatre heures à compter de la mise en œuvre de celle-ci. Un examen médical intervient au plus tard à l'expiration d'un délai de dix jours à compter du premier examen de santé effectué.

« Un compte rendu de l'exécution de ces examens se prononçant, notamment, sur l'aptitude au maintien de la mesure de restriction ou de privation de liberté est transmis dans les plus brefs délais au procureur de la République.

« Art.L. 1521-14.-Avant l'expiration du délai de quarante-huit heures à compter de la mise en œuvre des

mesures de restriction ou de privation de liberté mentionnées à l'article L. 1521-12 et à la demande des agents mentionnés à l'article L. 1521-2, le juge des libertés et de la détention saisi par le procureur de la République statue sur leur prolongation éventuelle pour une durée maximale de cent vingt heures à compter de l'expiration du délai précédent.

« Ces mesures sont renouvelables dans les mêmes conditions de fond et de forme durant le temps nécessaire pour que les personnes en faisant l'objet soient remises à l'autorité compétente.

« Art.L. 1521-15.-Pour l'application de l'article L. 1521-14, le juge des libertés et de la détention peut solliciter du procureur de la République tous éléments de nature à apprécier la situation matérielle et l'état de santé de la personne qui fait l'objet d'une mesure de restriction ou de privation de liberté.

« Il peut ordonner un nouvel examen de santé.

« Sauf impossibilité technique, le juge des libertés et de la détention communique, s'il le juge utile, avec la personne faisant l'objet des mesures de restriction ou de privation de liberté.

« Art.L. 1521-16.-Le juge des libertés et de la détention statue par ordonnance motivée insusceptible de recours. Copie de cette ordonnance est transmise dans les plus brefs délais par le procureur de la République au préfet maritime ou, outre-mer, au délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, à charge pour celui-ci de la faire porter à la connaissance de la personne intéressée dans une langue qu'elle comprend.

« Art.L. 1521-17.-Les mesures prises à l'encontre des personnes à bord des navires peuvent être poursuivies, le temps strictement nécessaire, au sol ou à bord d'un aéronef, sous l'autorité des agents de l'Etat chargés du transfert, sous le contrôle de l'autorité judiciaire tel que défini par la présente section.

« Art.L. 1521-18.-Dès leur arrivée sur le sol français, les personnes faisant l'objet de mesures de coercition sont mises à la disposition de l'autorité judiciaire. »

Chapitre IV : Dispositions relatives aux enfants des victimes d'actes de piraterie maritime

Article 7

Les enfants dont le père, la mère ou le soutien de famille, de nationalité française, a été victime d'actes de piraterie maritime peuvent se voir reconnaître la qualité de pupille de la Nation dans les conditions fixées au titre IV du livre III du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre.

Les présentes dispositions bénéficient aux victimes d'actes de piraterie maritime commis depuis le 10 novembre 2008.

Chapitre V : Dispositions finales

Article 8

La présente loi est applicable sur l'ensemble du territoire de la République.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 5 janvier 2011.

Par le Président de la République :

Nicolas Sarkozy

Le Premier ministre,

François Fillon

.../...

Le ministre d'Etat, ministre de la défense
et des anciens combattants,

Alain Juppé

La ministre d'Etat,
ministre des affaires étrangères
et européennes,

Michèle Alliot-Marie

La ministre de l'écologie,
du développement durable,
des transports et du logement,

Nathalie Kosciusko-Morizet

Le garde des sceaux,
ministre de la justice et des libertés,

Michel Mercier

Le ministre de l'intérieur,
de l'outre-mer, des collectivités territoriales
et de l'immigration,

Brice Hortefeux

La ministre de l'économie,
des finances et de l'industrie,

Christine Lagarde

Le ministre du budget, des comptes publics,
de la fonction publique et de la réforme de
l'Etat,
porte-parole du Gouvernement,

François Baroin

La ministre auprès du ministre de l'intérieur,
de l'outre-mer, des collectivités territoriales
et de l'immigration, chargée de l'outre-mer,

Marie-Luce Penchard

Annexe 3

Les normes juridiques internationales applicables à la piraterie en milieu maritime

I- La convention des Nations Unies sur le droit de la mer signée le 10 décembre 1982 à Montego Bay, ratifiée par la France le 11 avril 1996

- Définition de la piraterie par la Convention de Montego Bay:

Elle est donnée par son article 101¹ qui étend par ailleurs l'acte de piraterie à la participation volontaire à l'acte de violence et à l'incitation à le commettre ou à le faciliter.

- Champ d'application

Une lecture a contrario de cette définition permet d'exclure du champ de la piraterie les actes similaires commis soit dans la mer territoriale d'un État côtier, soit pour des motifs politiques ou terroristes.

Toujours selon la convention de Montego Bay (article 103²), sont considérés comme des navires pirates les navires dont les personnes qui les contrôlent effectivement entendent se servir pour commettre l'un des actes visés à l'article 101, ou les navires qui ont servi à commettre de tels actes tant qu'ils demeurent sous le contrôle des personnes qui s'en sont rendues coupables.

Dans les eaux internationales (ou dans les eaux territoriales somaliennes en application des résolutions 1816 et suivantes du Conseil de Sécurité des Nations-Unies), les auteurs de faits de piraterie peuvent être « appréhendés » par l'autorité militaire conformément à l'article 105³ de la Convention de Montego Bay.

- l'obligation de coopération entre Etats

Loin de se limiter à établir des définitions, la convention de Montego Bay pose les principes qui doivent orienter l'attitude des États. Ainsi, le premier principe fixé par l'article 100⁴ de la convention pose l'obligation pour les États de coopérer.

Le régime juridique international de lutte contre la piraterie est ainsi dérogoire au droit commun de la compétence de l'État du pavillon. A cet égard, on ne retrouve des situations similaires que dans les hypothèses d'absence de pavillon et de suspicion de transport d'esclaves⁵.

- les limites du principe de coopération entre Etats

Ce cadre juridique général posé par la convention de Montego Bay comporte cependant des limites :

- d'une part la coopération des États se fait « dans la mesure du possible », ce qui n'implique aucune obligation de résultat. Cette coopération se limite, au mieux, à inciter les États à se doter des moyens nécessaires pour lutter contre la piraterie ;

- d'autre part, l'utilisation du verbe « pouvoir » à l'article 105⁶ permet de fonder la compétence de l'État du navire intervenant sans lui en imposer d'obligation .

- au surplus, le champ d'application géographique de la répression de la piraterie se limite à la haute mer et à la zone économique. Les eaux territoriales et archipélagiques ne sont pas, a contrario, juridiquement concernées par cette convention. Il s'agit de zones où les actes de piraterie sont assimilés à des actes de brigandage, quand bien même les modes opératoires et les conséquences seraient strictement équivalents.

L'Etat côtier exerce en effet pleinement sa souveraineté dans ces zones, ce qui fonde sa compétence exclusive

1 Voir annexe 1 les articles cités de la convention de Montego Bay.

2 Voir annexe 1 op.cit.

3 Voir annexe 1 op.cit.

4 Voir annexe 1 op.cit.

5 La répression des émissions radio illicites en mer qui a pu constituer un motif d'intervention de même nature a, du fait du développement des techniques de diffusion de l'information, perdu une grande partie de sa pertinence et de sa légitimité.

6 Annexe 1

pour y assurer la répression de ces faits.

II- La convention des Nations Unies pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime signée à Rome le 10 mars 1988

Cette convention vise notamment le crime qui consiste à s'emparer par violence ou menace d'un navire embarqué.

Pour la mise en œuvre en droit interne de cette convention, le code de procédure pénale, dans son article 689-5 prévoit, notamment pour les faits de détournement de navire (article 224-6 du Code pénal), la compétence quasi universelle des juridictions françaises en ce qu'elle ne peut être mise en œuvre que lorsque les personnes ont été appréhendées par les officiers de police judiciaire, commandants de bâtiments de l'Etat, officiers de la marine nationale embarqués, commandants des aéronefs de l'Etat chargés de la surveillance en mer, en l'absence de toute souveraineté étrangère revendiquée, et à défaut d'entente avec les autorités d'un autre Etat susceptible de retenir sa compétence juridictionnelle.

III - Les normes internationales particulières

Plusieurs résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies, prises sur le fondement du chapitre VII de la Charte des Nations Unies (opérations de maintien de la paix), visent la situation en Somalie et ont un impact sur la lutte contre la piraterie maritime. Il s'agit des résolutions 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1844 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008), 1897 (2009) et 1918 (2010), 1950 du 23 novembre 2010 et jusqu'à la récente résolution 1976 du 11 avril 2011.

La résolution 1950 a pris acte des multiples demandes d'aide internationale présentées par le Gouvernement fédéral de transition (GFT) somalien pour lutter contre la piraterie au large des côtes somaliennes, notamment la lettre datée du 20 octobre 2010 par laquelle le Représentant permanent de la Somalie auprès de l'Organisation des Nations Unies a fait savoir que le GFT demandait que les dispositions de la résolution 1897 (2009) soient reconduites pour une nouvelle période de douze mois.

Elle a donc prolongé la possibilité pour les forces internationales déployées au large de la Somalie d'intercepter les pirates y compris dans les eaux territoriales ce pays.

Ce droit ne s'applique pas aux autres domaines de l'action de l'Etat en mer pour lesquels la communauté internationale subordonne les possibilités d'actions de répression dans les eaux territoriales somaliennes, conformément aux règles de droit international applicable en haute mer, à la conclusion d'un accord entre le Gouvernement fédéral transitoire somalien et le Gouvernement de l'État intervenant.

Annexe 4

L'évolution législative de la loi 94-589 du 15 juillet 1994 « relative à l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer »

La loi n°96-359 du 29 avril 1996 « relative au trafic de stupéfiants en haute mer et portant adaptation de la législation française à l'article 17 de la convention des Nations unies contre le trafic illicite des stupéfiants et substances psychotropes faite à Vienne le 20 décembre 1988 », a permis de transposer en droit interne le dispositif international conçu pour lutter plus efficacement contre les trafics de drogue en haute mer.

Elle est venue compléter, dans un premier temps, le dispositif normatif initialement mis en place. Elle a été partiellement codifiée par l'ordonnance n° 2004-1374 du 20 décembre 2004 qui a abrogé les articles 1 à 10 de la loi du 15 juillet 1994 et les a intégrés dans le code de la défense (1^{ère} partie – livre V – titre II – chapitre unique – articles L1521-1 à L1521-10).

La loi n°2005-371 du 22 avril 2005 « modifiant certaines dispositions législatives relatives aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer », a eu pour objet d'étendre le dispositif mis en place à la lutte contre l'immigration illicite par mer conformément au protocole additionnel à la convention des Nations unies contre la criminalité transnationale organisée, portant sur la lutte contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, qui a été paraphé à Palerme le 15 décembre 2000.

Annexe 5

Tableau récapitulatif des différents espaces maritimes, leurs délimitations et les compétences des Etats

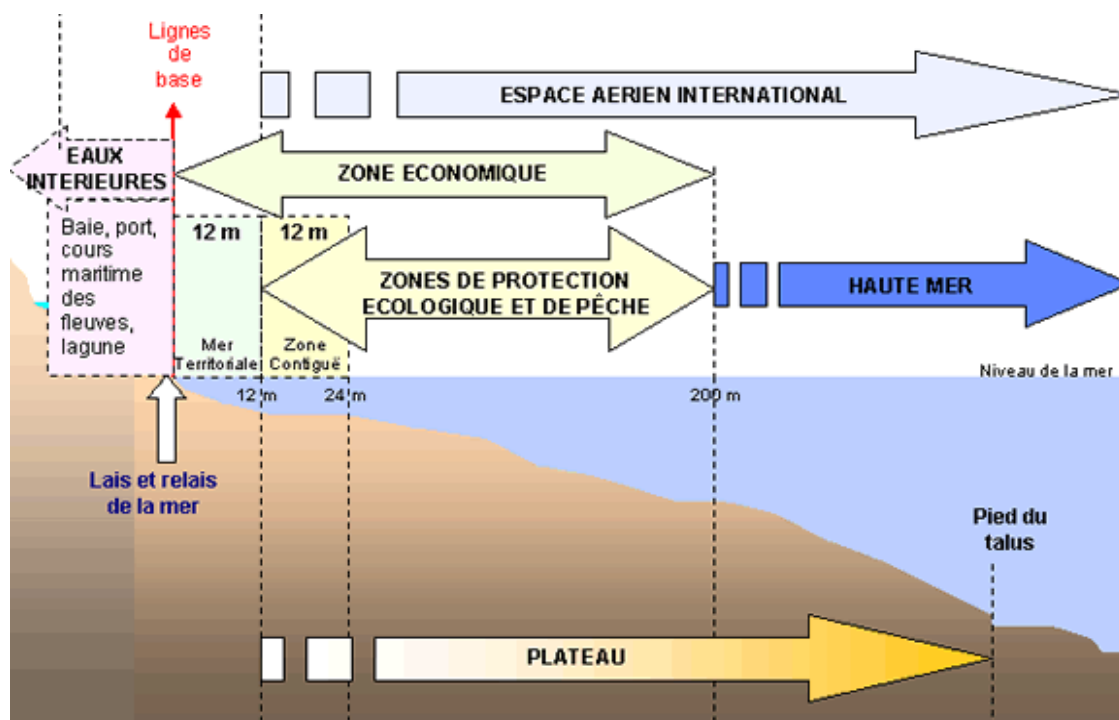
Plusieurs textes et règles coutumières antérieurs à la convention de Montego Bay ont défini les espaces maritimes. Néanmoins, certains ont été créés par cette convention qui, d'une manière générale, a précisé leur régime.

ESPACES MARITIMES	DÉLIMITATIONS	COMPÉTENCES
Souveraineté des Etats côtiers		
EAUX INTÉRIEURES	Espaces maritimes liés aux domaines terrestres en deçà des lignes de base droites qui déterminent la mer territoriale : ports, rades, baies (articles 8 à 12 de la convention de 1982).	Compétence législative, réglementaire et juridictionnelle de l'Etat côtier. Limites : libre accès aux ports et rades pour les navires étrangers (convention de Genève du 9 décembre 1923). Dans le cas de la France, les opérations de police judiciaire sont effectuées d'office en application des lois françaises ou à la demande du consul de l'Etat du pavillon si des accords bilatéraux l'autorisent.
MER TERRITORIALE	Espaces maritimes adjacents aux côtes d'une largeur maximale de 12 miles à partir du trait de cote et éventuellement des lignes de base normales ou droites lorsqu'elles sont définies (droit reconnu par l'article 3 de la convention de 1982).	Projection des compétences que l'Etat exerce sur son territoire national : - compétence législative entière à condition de ne pas porter atteinte aux règles de droit international (droit de passage inoffensif, notamment) ; - limitations de la juridiction pénale et civile.
Contrôle de l'Etat côtier		
ZONE CONTIGUË	Espace maritime contigu à la mer territoriale, elle est comprise entre 12 et 24 milles marins mesurés à partir des lignes de base de la mer territoriale, sous réserve d'accords de délimitation avec les Etats voisins.	Contrôle de l'Etat côtier en vue de prévenir et réprimer les infractions aux règlements douaniers, fiscaux, sanitaires.
Loi de l'Etat du pavillon		
HAUTE MER (y compris la « Zone économique exclusive »)	Zone à partir des limites extérieures de la mer territoriale.	Libre navigation, mais pouvoirs de contrôle par les navires de l'Etat du pavillon ou ceux d'Etat tiers en cas de transport d'esclaves, de piraterie, d'absence de pavillon ou d'émissions radiophoniques non autorisées. Sinon, droit d'approche par les navires d'Etats tiers, étendu au contrôle sur la base de conventions spécifiques (conventions de Vienne et de Palerme pour les trafics illicites de stupéfiants et de migrants).

Source : rapport de Madame Marguerite LAMOUR, députée (site de l'Assemblée Nationale – XIIème législature – loi du 22 avril 2005) relatif au projet de loi modifiant la loi du 15 juillet 1994

Annexe 6

Schéma des zones maritimes définies par le droit international et tableau des droits souverains des Etats



Source : CEDRE - Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (<http://www.cedre.fr/fr/rejet/rejet-illicite/zone-maritime.php>)

Les droits souverains des Etats signataires de la convention de Montego Bay sont relatifs à l'exploitation et l'exploration des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol, à l'exclusion des eaux surjacentes, jusqu'au rebord externe du plateau continental, ou au plus jusqu'à 350 milles (648 km).

Au-delà de cette dernière limite s'étend la zone internationale des fonds marins qui échappe à toute appropriation et doit être uniquement utilisée « à des fins exclusivement pacifiques » et exploitée « dans l'intérêt de l'humanité toute entière ». La communauté internationale se mobilise peu à peu pour envisager des voies nouvelles aux vues d'une gestion durable de la haute mer et de ses ressources.

BULLETIN OFFICIEL DU MINISTÈRE DE LA JUSTICE ET DES LIBERTÉS

Largeur	ZONES MARITIMES	DEFINITION	DROITS DES ETATS	
-	Eaux intérieures	Sont comprises entre la terre et la ligne de base normale (laisse de basse mer) des eaux territoriales comprenant notamment les estuaires, les ports, les baies (d'une ouverture inférieure à 24 milles).	La souveraineté d'un État côtier s'étend au delà de son territoire et de ses eaux intérieures (et dans le cas d'un État archipel, de ses eaux archipélagiques).	
	Eaux archipélagiques	Constituent les eaux entre les différentes îles et archipels d'un Etat archipel tracées à partir des lignes de base archipélagiques pouvant atteindre 100 milles (et même 125 milles pour 3% d'entre elles).	Un État archipel, constitué entièrement d'îles, ne peut s'opposer au droit de passage inoffensif des navires et aéronefs étrangers. La Polynésie ou la Nouvelle-Calédonie n'étant pas des États indépendants ne peuvent pas actuellement être considérés comme États archipel.	
	Eaux territoriales	Sont une zone adjacente au territoire riverain et s'étendent jusqu'à la limite maximum de 12 milles de la ligne de base.	L'Etat riverain exerce sa souveraineté dans les conditions prévues par le droit international et qui touche aussi à l'espace aérien surjacent, au lit et au sous-sol des eaux territoriales. L'amplitude de cette zone est fixée par chaque Etat dans laquelle il a les pleins pouvoirs et obligations.	
	Zone contiguë	S'étend jusqu'à 24 milles au delà de la mer territoriale.	L'Etat côtier peut exercer certains contrôles (douaniers, fiscaux etc.) et un droit de poursuite pour réprimer les infractions à ses règles nationales.	
			Sont des juridictions étendues au delà des eaux territoriales	
	Zone de Protection Ecologique (ZPE)	S'étend entre la limite des eaux territoriale et la haute mer dans la limite maximum des 188 milles	La zone de protection écologique est une création récente dans les conditions autorisées par la convention UNCLOS. Elle s'étend au delà de la zone économique exclusive et comporte les mêmes droits. C'est une déclinaison de la ZEE en autorisant des mesures de protection du milieu marin. La délimitation de cette zone a été inaugurée par la France en avril 2003, en mer Méditerranée suivie par la Croatie, le 3 octobre 2003, en se dotant d'une ZPEP, zone de protection écologique et de pêche, en mer Adriatique. L'Etat français peut disposer de pouvoirs de contrôle et de sanction équivalents à ceux dont il dispose à l'intérieur de la ZEE. Ces mesures doivent permettre de réduire la pollution des côtes méditerranéennes liée aux rejets illicites d'hydrocarbures au-delà de la zone contiguë.	
	Zone de Protection de la Pêche (ZPP)	Etendue variable	Les États côtiers se réservent un droit de pêche exclusif.	
	Zone Economique Exclusive (ZEE)	Située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci, elle s'étend au maximum jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est calculée la largeur de la mer territoriale.	L'Etat riverain exerce : - des droits de souveraineté pour les fins d'exploitation, conservation et administration des ressources naturelles vivantes et non vivantes, des eaux surjacentes, du lit marin et du sous-sol, et dans le respect des autres activités à fins économiques, comme la production d'énergie dérivée de l'eau, des courants et des vents ; - une juridiction en matière d'établissement et d'utilisation des îles artificielles, installations et structure, en matière de recherche scientifique marine et en matière de protection et de préservation du milieu marin.	
	Plateau continental	S'étend au-delà de la mer territoriale jusqu'au rebord de la marge continentale, ou jusqu'à 200 milles marins, soit la plus grande distance, et comprend le fond marin et le sous-sol	L'Etat peut exercer ses droits et obligations à l'égard de l'exploration et de l'exploitation des ressources minérales et autres ressources naturelles non biologiques, ainsi que des organismes vivants (espèces sédentaires seulement).	
	Haute mer	Constitue les espaces marins s'étendant au-delà des eaux intérieures, de la mer territoriales des différents États et, le cas échéant, de la Zone économique exclusive.	Les Etats n'y disposent en principe d'un pouvoir de juridiction (contrôle et sanction) qu'à l'égard des navires battant leur pavillon.	

Source : CEDRE - Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (<http://www.cedre.fr/fr/rejet/rejet-illicite/zone-maritime.pdf>)

Annexe 7

Articles L1521-1 à L1521-10 du code de la défense

L1521-1

Modifié par Loi n°2011-13 du 5 janvier 2011 - art. 6

« Les dispositions prévues au présent chapitre s'appliquent :

1° Aux navires français dans tous les espaces maritimes, sous réserve des compétences reconnues aux Etats par le droit international ;

2° Aux navires étrangers et aux navires n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité, dans les espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française ainsi qu'en haute mer conformément au droit international.

Elles ne s'appliquent ni aux navires de guerre étrangers ni aux autres navires d'Etat étrangers utilisés à des fins non commerciales ;

3° Aux navires situés dans les espaces maritimes sous souveraineté d'un Etat étranger, en accord avec celui-ci ;

4° Aux navires battant pavillon d'un Etat qui a sollicité l'intervention de la France ou agréé sa demande d'intervention. »

L1521-2

Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 1 JORF 23 avril 2005

Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 2 JORF 23 avril 2005

« Les commandants des bâtiments de l'Etat et les commandants de bord des aéronefs de l'Etat, chargés de la surveillance en mer, sont habilités, pour assurer le respect des dispositions qui s'appliquent en mer en vertu du droit international ainsi que des lois et règlements de la République, à exercer et à faire exécuter les mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international, la législation et la réglementation française.

Ils sont notamment habilités à exercer et à faire exercer au nom de l'Etat du pavillon ou de l'Etat côtier les mesures de contrôle et de coercition fixées en accord avec cet Etat. »

L1521-3

Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 1 JORF 23 avril 2005

« Pour l'exécution de la mission définie à l'article L. 1521-2, le commandant ou le commandant de bord peut procéder à la reconnaissance du navire, en invitant son capitaine à en faire connaître l'identité et la nationalité. »

L1521-4

Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 1 JORF 23 avril 2005

« Le commandant ou le commandant de bord peut ordonner la visite du navire. Celle-ci comporte l'envoi d'une équipe pour contrôler les documents de bord et procéder aux vérifications prévues par le droit international ou par les lois et règlements de la République. »

L1521-5

Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 1 JORF 23 avril 2005

Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 4 JORF 23 avril 2005

« Lorsque l'accès à bord a été refusé ou s'est trouvé matériellement impossible, le commandant ou le commandant de bord peut ordonner le déroutement du navire vers la position ou le port appropriés.

Le commandant ou le commandant de bord peut également ordonner le déroutement du navire vers une

position ou un port appropriés dans les cas suivants :

- 1° Soit en application du droit international ;
- 2° Soit en vertu de dispositions législatives ou réglementaires particulières ;
- 3° Soit pour l'exécution d'une décision de justice ;
- 4° Soit à la demande d'une autorité qualifiée en matière de police judiciaire.

Le commandant ou le commandant de bord désigne la position ou le port de déroutement en accord avec l'autorité de contrôle des opérations.

Pendant le transit consécutif à la décision de déroutement, les agents mentionnés à l'article L. 1521-2 peuvent prendre les mesures de coercition nécessaires et adaptées en vue d'assurer la préservation du navire et de sa cargaison et la sécurité des personnes se trouvant à bord. »

L1521-6

Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 1 JORF 23 avril 2005

« Le commandant ou le commandant de bord peut exercer le droit de poursuite du navire étranger dans les conditions prévues par le droit international. »

L1521-7

Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 1 JORF 23 avril 2005

« Si le capitaine refuse de faire connaître l'identité et la nationalité du navire, d'en admettre la visite ou de le dérouter, le commandant ou le commandant de bord peut, après sommations, recourir à l'encontre de ce navire à des mesures de coercition comprenant, si nécessaire, l'emploi de la force.

Les modalités de recours à la coercition et de l'emploi de la force en mer sont définies par décret en Conseil d'Etat. »

L1521-8

Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 1 JORF 23 avril 2005

« Les mesures prises à l'encontre des navires étrangers en application des dispositions prévues au présent chapitre sont notifiées à l'Etat du pavillon par la voie diplomatique. »

L1521-9

Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 1 JORF 23 avril 2005

« Est puni de 150 000 euros d'amende, le refus d'obtempérer aux injonctions faites en vertu des articles L. 1521-3, L. 1521-4 et L. 1521-5.

Outre les officiers et les agents de police judiciaire agissant conformément au code de procédure pénale, les commandants, les commandants en second et les officiers en second des bâtiments de l'Etat ainsi que les commandants de bord des aéronefs de l'Etat sont habilités à constater l'infraction mentionnée au présent article.

La juridiction compétente pour connaître de ce délit est celle du port ou de la position où le navire a été dérouté ou, à défaut, celle de la résidence administrative de l'agent qui a constaté l'infraction mentionnée au présent article.

Le procès-verbal est transmis dans les quinze jours au procureur de la République de la juridiction compétente. »

.../...

L1521-10

Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 1 JORF 23 avril 2005

« Est puni de 150 000 euros d'amende, le propriétaire, ou l'exploitant du navire à l'origine de la décision de refus d'obtempérer aux injonctions mentionnées à l'article L. 1521-9. »

Annexe 8

L'organisation des institutions militaires françaises dans le cadre de la participation des forces armées françaises à une opération sous commandement international

Conformément au code de la défense (art. R*3121-1 et suivants), le chef d'état-major des armées (CEMA) assure l'interface entre le pouvoir politique et la conduite des opérations.

- Le CEMA est conseiller militaire du Gouvernement. Il intervient à ce titre en appui de l'Etat major particulier du Président de la République.

Les cellules d'expertise fonctionnelles du CPCO (Centre de Planification et de Conduite des Opérations, partie intégrante de l'Etat Major des Armées) conduisent des travaux permettant d'anticiper et d'élaborer une synthèse des risques de crise dans différentes zones géographiques. Puis elles préparent les options militaires proposées au CEMA.

Le CEMA expose ensuite en cellule de crise interministérielle (ou en comité restreint présidé par le Premier ministre) son évaluation de la situation et les différentes options proposées. Le gouvernement arrête alors sa position et établit les propositions qui seront faites au Président de la République.

C'est au cours du conseil restreint, présidé par le Président de la République, que ce dernier, en accord avec le Premier ministre, fait son choix, définit un but politique et arrête ses directives pour l'engagement des forces. C'est également au cours de ce type de conseil restreint que sont prises les décisions de conduite concernant les forces déjà engagées en opération.

- Le CEMA est responsable de l'emploi des forces et assure le commandement opérationnel des moyens militaires français. A ce titre, il assigne leurs missions aux forces, en élabore le cadrage politico-militaire, en détermine les attendus, les effets escomptés et leur cadre espace-temps, arrête l'organisation de commandement et de contrôle applicable et les modalités de soutien des éléments engagés.

Dans ces attributions, le CEMA est assisté par le CPCO. Ce dernier :

- Assure la permanence du commandement opérationnel,
- Est l'interlocuteur du commandant de l'opération internationale et de son état-major (généralement implantés à l'étranger).

Le CEMA est responsable du déroulement des opérations devant le Président de la République, chef des Armées, et le Gouvernement.

Même lorsque les moyens français sont employés dans une opération multinationale, le CEMA en garde le commandement opérationnel.

Dans le cas de l'opération dirigée par l'Union européenne de lutte contre la piraterie « Atalanta », la France a délégué le « contrôle opérationnel » des moyens militaires qu'elle a fournis à l'état-major international implanté à Northwood (Royaume Uni). Le CEMA s'assure des conditions d'emploi des éléments français par l'intermédiaire :

- du CPCO,
- du représentant français inséré dans l'état-major à Northwood,
- et, dans la zone d'opération Atalanta, de l'amiral commandant la zone maritime océan Indien (ALINDIEN) qui, dans le cadre de ses attributions militaires, exerce les fonctions de « commandant concourant » des moyens français déployés.

A ces deux acteurs s'ajoute sur zone, le délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, soit en l'état :

- Pour la partie nord de la zone d'opération Atalanta, ALINDIEN déjà cité,
- Pour la partie sud de la zone d'opération Atalanta, le préfet de la Réunion, assisté du commandant de la zone maritime sud de l'océan Indien.

Annexe 9

Décret n° 2011-1213 du 29 septembre 2011 pris pour l'application de l'article 4 de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative à la lutte contre la piraterie et aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer

JORF n°0228 du 1er octobre 2011 - Texte n°8 - NOR: DEFD1111996D

Publics concernés : commandants des bâtiments de l'Etat, officiers de la marine nationale embarqués à bord de ces bâtiments et commandants des aéronefs de l'Etat chargés de la surveillance en mer.

Objet : conditions d'habilitation de certains agents de l'Etat à la recherche et à la constatation d'infractions constitutives de piraterie en mer.

Entrée en vigueur : le présent décret entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Notice : la loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police en mer a modifié 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. Elle crée en droit interne une infraction de piraterie et prévoit que les commandants des bâtiments de l'Etat, les officiers de la marine nationale embarqués sur ces bâtiments et les commandants des aéronefs de l'Etat chargés de la surveillance en mer puissent rechercher et constater ces nouvelles infractions, à condition d'être habilités dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. Le présent décret fixe ces conditions d'habilitation.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de la défense et des anciens combattants,

Vu le code de procédure pénale, notamment son article 28 ;

Vu le code de la défense, notamment son article R. 3223-6 ;

Vu la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 modifiée relative à la lutte contre la piraterie et aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer, notamment ses articles 1er et 4 ;

Vu le décret n° 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer ;

Vu le décret n° 2005-1514 du 6 décembre 2005 relatif à l'organisation outre-mer de l'action de l'Etat en mer ;

Le Conseil d'Etat (section de l'administration) entendu,

Décète :

Article 1

Peuvent être spécialement habilités à rechercher et à constater les infractions commises en matière de piraterie en mer mentionnées à l'article 1er de la loi du 15 juillet 1994 susvisée :

1° Les commandants et commandants en second d'un élément naval ainsi que, lorsqu'ils commandent un autre bâtiment de l'Etat, les administrateurs des affaires maritimes, les inspecteurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes et les contrôleurs des affaires maritimes ;

2° Lorsqu'ils sont embarqués sur un élément naval ou un autre bâtiment de l'Etat, les officiers de la marine nationale de spécialité fusilier ou, à défaut, l'officier exerçant auprès du commandant les fonctions relatives à la sûreté et à la protection de l'élément naval et les commissaires de la marine ainsi que les administrateurs des affaires maritimes et les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;

3° Les commandants de bord des aéronefs de l'Etat chargés de la surveillance en mer.

Article 2

L'habilitation individuelle est délivrée par le préfet maritime ou, pour l'outre-mer, par le délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer dans le ressort duquel est située la résidence administrative de l'intéressé.

Ce document est, sur demande, présenté à toute personne contrôlée.

Copie en est jointe aux procès-verbaux adressés au procureur de la République.

Article 3

Les dispositions du présent décret sont applicables sur l'ensemble du territoire de la République.

Article 4

Le ministre de la défense et des anciens combattants, la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, le garde des sceaux, ministre de la justice et des libertés, le ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration et la ministre auprès du ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration, chargée de l'outre-mer, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 29 septembre 2011.

Par le Premier ministre :

François Fillon

Le ministre de la défense
et des anciens combattants,

Gérard Longuet

La ministre de l'écologie,
du développement durable,
des transports et du logement,

Nathalie Kosciusko-Morizet

Le garde des sceaux,
ministre de la justice et des libertés,

Michel Mercier

Le ministre de l'intérieur,
de l'outre-mer, des collectivités territoriales
et de l'immigration,

Claude Guéant

La ministre auprès du ministre de l'intérieur,
de l'outre-mer, des collectivités territoriales
et de l'immigration, chargée de l'outre-mer,

Marie-Luce Penchard

Annexe 10

Annexe 10 : modèle de requête aux fins de prolongation des mesures de restriction ou de privation de liberté- Article L 1521-14 du code de la défense

COUR D'APPEL DE

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE

DE _____

LE PROCUREUR DE LA RÉPUBLIQUE

**REQUETE AUX FINS DE PROLONGATION DES
MESURES DE RESTRICTION OU DE PRIVATION DE
LIBERTE**

Article L 1521-14 du code de la défense

Le procureur de la République près le Tribunal de grande instance de _____

Vu 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, modifiée par 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'Etat en mer ;

Vu les articles L. 1521-11 à L. 1521-18 du code de la défense ;

Vu le rapport transmis par le préfet maritime ou le délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer reçu le ___/___/___ à _____ heures _____, joint à la présente requête ;

Attendu que le (la) nommé (e) ;

Né(e) le _____ à _____

fait l'objet de mesures de restriction ou de privation de liberté depuis le ___/___/___ à _____ heures _____, conformément aux articles susvisés ;

Attendu qu'afin de permettre la remise de cette personne à l'autorité compétente, il convient de prolonger les mesures de restriction ou de privation de liberté pour une durée de 120 heures ;

Requiert qu'il plaise au juge des libertés et de la détention bien vouloir autoriser la prolongation des mesures restrictives ou privatives de liberté pour une durée de 120 heures à compter du ___/___/___ à _____ heures _____.

Fait à _____ le _____

P/ Le procureur de la République