

ANNEXES

document de travail sur

LA PIRATERIE MARITIME

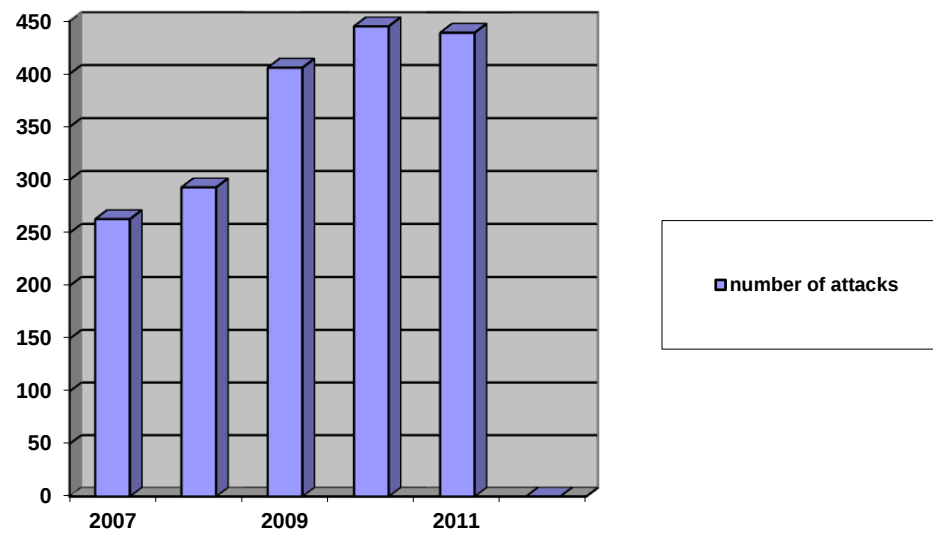
ANNEXE I	<u>Maritime Piracy</u>
ANNEXE II	<u>Recommandation 1913 (2010) de l'Assemblée parlementaire</u>
ANNEXE III	<u>Réponse du Comité des Ministres adoptée à la 1118e réunion des Délégués des Ministres le 6 juillet 2011</u>
ANNEXE IV	<u>l'Assemblée parlementaire : La piraterie – Un crime qui défie les démocraties</u>
ANNEXE V	<u>Convention sur la haute mer 1958</u>
ANNEXE VI	<u>La convention des nations unies sur le droit de la mer 1982</u>
ANNEXE VII	<u>Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (1988)</u>
ANNEXE VIII	<u>Resolution 1846 (2008) – Security Council</u>
ANNEXE IX	<u>Resolution 1851 (2008) – Security Council</u>
ANNEXE X	<u>Charte des nations unies - Chapitre 7 (1945)</u>
ANNEXE XI	<u>Protocole de 2005 relatif à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime</u>
ANNEXE XII	<u>Merchant Shipping and Maritime Security Act 1997 – Section 26</u>
ANNEXE XIII	<u>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</u>
ANNEXE XIV	<u>Affaire : <i>Medvedyev et autres c. France</i> – 2010 (Strasbourg)</u>

ANNEXE I

SEA PIRACY

Number of cases of sea piracy over the years: ¹

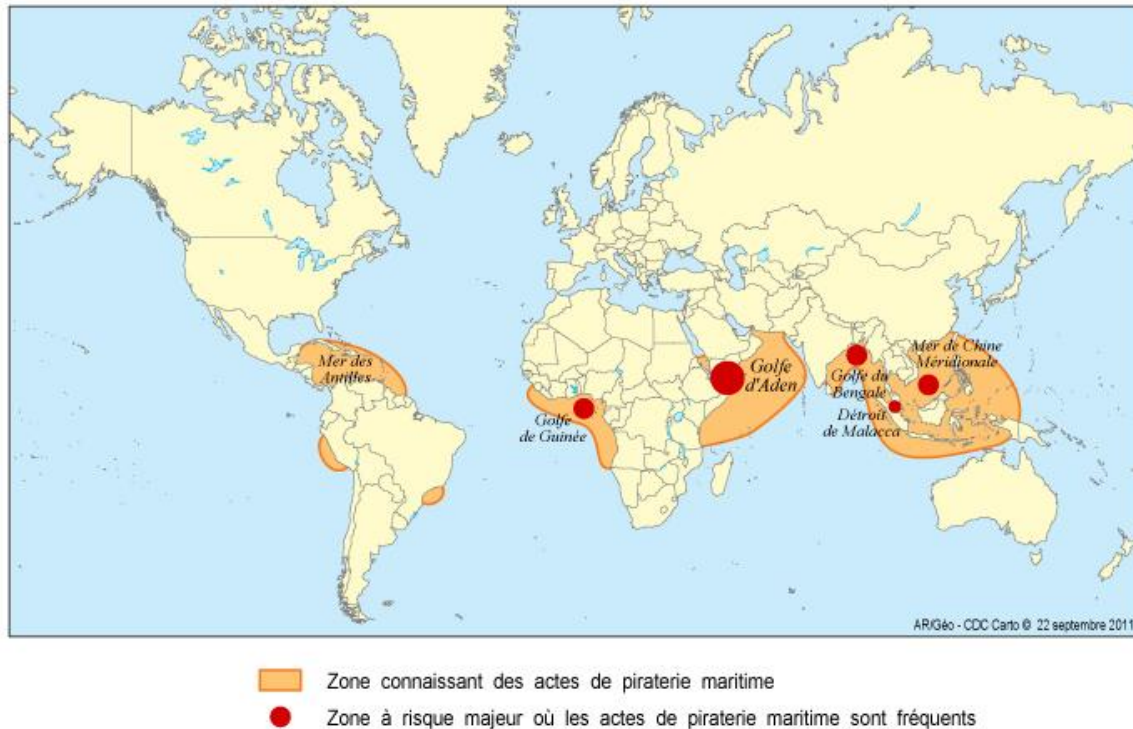
Year	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Number of attacks	263	293	406	445	439	Unknown number



¹ ICC International Maritime Bureau, « Piracy and armed Robbery against ships, Report for the Period of 1 January – 30 June 2012 ».

Nationality of the offenders:

LA PIRATERIE MARITIME DANS LE MONDE



2

Most of the pirates come from South Asia. For example, they may be from the Sea of China or the coasts of Indonesia or Bangladesh, where the attacks are mainly concentrated around Chittagong.³

However, they do not come exclusively from Asia. Africa is one of the main haunts of pirates. They can be located in Africa or in the Arabian Peninsula, for example the Gulf of Guinea and the Nigerian coasts or the coast of Tanzania or the Gulf of Aden in Somalia.⁴

Some pirates come from South America for example Brazil or Peru. The Caribbean Sea is thus very dangerous as well.

But the most important group of pirates is the Somali group. Somali piracy began after the regime of the dictator Barre collapsed in 1991. The fishermen realized that piracy was much more lucrative than fishing. Many of them thus graduated to piracy.⁵

² Website of the French Ministry of Foreign and European Affairs

³ Website of the French Ministry of Foreign and European Affairs

⁴ Website of the French Ministry of Foreign and European Affairs

⁵ Combating maritime piracy, Council on foreign relations, Christopher Alessi

Nationality of the attacked ships:

Table extracted from the report of ICC International Maritime Bureau, « Piracy and armed Robbery against ships, Report for the Period of 1 January – 30 June 2012 ».

Flag State	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Algeria					1	
Antigua Barbuda	3	8	12	6	9	2
Austria					1	
Bahamas	1	3	9	3	7	12
Barbados		1			1	
Belgium			1		2	
Belize		1				
Bermuda				1		
Bolivia						1
Brazil	1		1	1		
Bulgaria						
Cambodia	1					
Canary Island		1				
Cayman Island			1	1	1	1
China	1		1		2	
Comoros	1				2	1
Croatia			1			1
Curacao				3		2
Cyprus	5	9	8	1		1
Denmark	3	1	2			4
Dominica Republic						
Egypt	1		3			
Ethiopia			1	2	1	1
France		3	1	1	2	
Germany		1	5		3	2
Gibraltar	1	2	1		1	2
Greece			5		6	3
Guyana	1					
Honduras	1			5		
Hong Kong	3	2	12	5	11	11
India	3	1	4	2	4	4
Indonesia	1	1	1	1	4	
Iran				2		
Isle of Man	1	4	1	3	2	3
Italy			6	1	5	3
Jamaica						
Japan					1	
Jordan	1					

Liberia	12	7	22	28	29	33
Libya			1		2	
Lithuania				1		
Luxembourg	1				1	
Malta	4	2	16		19	
Marshall Islands	8	10	18	10	28	9
Myanmar	1	1		18	3	
Mongolia						
Netherlands Antilles				3		
Netherlands	2	2	2	3		1
Nigeria		1	1			
North Korea				4		
Norway	1	3	4	2	5	2
Oman	1					3
Pakistan				2		
Panama	20	26	14	40	42	26
Philippines	2		4	1	2	4
Portugal		1				
Qatar		2				
Russia	1			1		
Saudi Arabia				1		
Seychelles Islands				2	1	
Singapore	12	12	9	15	21	24
South Korea	3		2	1		1
Spain				1	2	1
St. Kitts and Nevis	2		2	1		1
St. Vincent Grenadines	5	3	3	5	2	
Suriname		1				
Switzerland	1					
Taiwan		1	1	1		
Tanzania		2		1		
Thailand	1	2	1	2	1	1
Togo				1	1	
Turkey	2	2	1	4	3	1
Tuvalu						1
UAE		3	1		5	
Ukraine			1	3		
United Kingdom	3		1	2	3	1
USA	1		4		3	1
Vanuatu	2			3	1	
Vietnam			2	5	3	
Yemen				1	5	3
Total for 6 months	127	126	114	240	266	127
Total year end	239	263	293	406	439	

How to sentence pirates?:

1) Applicable law:

There is no internationally-recognised instrument that condemns piracy. However the *Convention of the United Nations on the Law of the Sea* gives a general definition.

“Article 101

Definition of piracy

Piracy consists of any of the following acts:

- (a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:
 - (i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;
 - (ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;
- (b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;
- (c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).

Seizure of a pirate ship or aircraft

On the high seas, or in any other place outside the jurisdiction of any State, every”⁶

Every state must co-operate with other states in order to repress piracy. This is the meaning of the Article 100 of the Convention:

“Article 100

Duty to cooperate in the repression of piracy

All States shall co-operate to the fullest possible extent in the repression of piracy on the high seas or in any other place outside the jurisdiction of any State.”⁷

⁶ United Convention of the United Nations on the Law of the Sea

⁷ United Convention of the United Nations on the Law of the Sea

ANNEXE II

Parliamentary **Assembly**
Assemblée parlementaire



Recommandation 1913 (2010)¹

Nécessité de prendre des mesures juridiques internationales supplémentaires pour lutter contre la piraterie maritime

1. L'Assemblée parlementaire se réfère à sa Résolution 1722 (2010) sur la piraterie: un crime qui défie les démocraties, dans laquelle elle souligne qu'aucune réponse juridique ne peut être apportée à ce phénomène s'il n'existe pas de forte volonté politique en ce sens. Les actes de piraterie, en particulier ceux qui se produisent au large des côtes somaliennes, sont devenus endémiques et la lutte contre ce phénomène nécessite une action concertée en stricte conformité avec les normes du droit international.

2. L'Assemblée invite instamment les Etats membres du Conseil de l'Europe à assurer la conformité avec les normes internationales des droits de l'homme de tous les accords relatifs au traitement des pirates présumés, à leur transfert et à leur jugement, y compris les accords conclus par l'Union européenne et certains Etats membres du Conseil de l'Europe avec le Kenya et les Seychelles. Elle rappelle, à cet égard, que les Etats membres du Conseil de l'Europe impliqués dans les actions de lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes sont liés par les dispositions de la Convention européenne des droits de l'homme (STE no 5) et d'autres instruments internationaux pertinents.

3. L'Assemblée recommande au Comité des Ministres, avec l'aide d'un groupe d'experts nouvellement mandaté ou d'un mécanisme déjà existant:

3.1. de mener une étude approfondie sur les pratiques des Etats membres s'agissant du traitement des pirates présumés ainsi que sur les dispositions du droit pénal national en matière de répression et de poursuite des actes de piraterie;

3.2. de préparer, conformément aux lignes directrices internationales existantes, un code de conduite sur le traitement des pirates présumés qui soit pleinement conforme aux normes internationales des droits de l'homme, afin d'assurer l'harmonisation des législations pénales nationales dans le domaine de la lutte contre la piraterie maritime;

3.3. d'encourager la conclusion d'accords internationaux établissant clairement les responsabilités des Etats en ce qui concerne les poursuites à l'encontre des pirates, ainsi que l'élaboration de procédures communes à suivre en la matière;

3.4. de rechercher des moyens appropriés d'adapter le cadre juridique international en vigueur aux besoins actuels en matière de surveillance maritime et d'étudier la possibilité de créer, à condition que tous les inconvénients existant dans ce domaine soient supprimés, un mécanisme spécifique (international ou doté d'une participation internationale) pour la poursuite des personnes soupçonnées de piraterie.

4. L'Assemblée recommande en outre au Comité des Ministres de renforcer la coopération avec d'autres organisations internationales – notamment les Nations Unies, l'Union africaine, l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) et l'Union européenne – afin de combattre la piraterie maritime, et de l'éradiquer au large des côtes somaliennes, dans le respect plein et entier des obligations découlant de la Convention européenne des droits de l'homme et d'autres instruments juridiques internationaux pertinents.

1. Discussion par l'Assemblée le 28 avril 2010 (14e séance) (voir Doc. 12194, rapport de la commission des questions juridiques et des droits de l'homme, rapporteur: M. Holovaty). Texte adopté par l'Assemblée le 28 avril 2010 (15e séance).

ANNEXE III

Doc. 12685

18 juillet 2011

La nécessité de prendre des mesures juridiques internationales supplémentaires pour lutter contre la piraterie maritime

Recommandation 1913 (2010)

Réponse du Comité des Ministres

adoptée à la 1118^e réunion des Délégués des Ministres (6 juillet 2011)

1. Le Comité des Ministres a procédé à un examen approfondi de la [Recommandation 1913](#) (2010) de l'Assemblée parlementaire sur « la nécessité de prendre des mesures juridiques internationales supplémentaires pour lutter contre la piraterie maritime ». Il a porté la recommandation à l'attention de leurs gouvernements et l'a communiquée également au Comité européen pour les problèmes criminels (CDPC) et au Comité des conseillers juridiques sur le droit international public (CAHDI), pour information et éventuelles observations¹.

2. Le Comité des Ministres convient qu'il est nécessaire pour la communauté internationale de combattre efficacement la piraterie, car elle constitue une menace grave pour la navigation et le trafic maritime et la sécurité des biens et des personnes. Il considère que les Nations Unies demeurent l'institution la plus appropriée pour examiner la question de la piraterie et son cadre juridique, étant donné le champ d'application mondial du droit de la mer.

3. Le Comité souligne l'importance des instruments juridiques en vigueur dans ce domaine, en particulier la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (CNUDM). Les articles 100 à 111 de la convention prévoient des mécanismes de dissuasion et des règles concernant les actions juridiques à engager à la suite de l'arrestation de personnes soupçonnées de piraterie en haute mer. La CNUDM, dont une grande partie reflète le droit coutumier, est la référence juridique dans ce domaine, étant donné que 162 Etats ou entités, dont 42 Etats membres du Conseil de l'Europe, y sont Parties. Le Comité des Ministres encourage les Etats membres qui ne sont pas encore Parties à la Convention à envisager de la ratifier ou d'y adhérer. Il appelle également l'attention des Etats membres sur l'importance d'aligner leur législation nationale en matière de lutte contre la piraterie sur les dispositions pertinentes de la CNUDM de manière à permettre, le cas échéant, l'exercice de la juridiction pénale nationale².

4. Le Comité des Ministres note que l'expérience en matière de lutte contre la piraterie a montré qu'un certain nombre de questions juridiques délicates sont soulevées lorsque des mesures contre la piraterie sont prises par des navires militaires loin de leur Etat national. En outre, la protection des victimes de la piraterie devrait être dûment examinée.

5. En ce qui concerne la situation spécifique de la Somalie, mentionnée dans la recommandation de l'Assemblée parlementaire, le Comité des Ministres signale les résolutions prises dans ce contexte³ par le Conseil de sécurité des Nations Unies conformément au chapitre 7 de la Charte des Nations Unies, et se félicite en particulier de la récente [Résolution 1976](#) (2011) du Conseil de sécurité. Il note par ailleurs que le Conseil de sécurité des Nations Unies a fait part de son intention de rester saisi de cette question. Le Comité se félicite également des travaux du Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes, notamment de son Groupe de travail 2 sur les questions

juridiques, ainsi que du rapport du Secrétaire Général des Nations Unies sur les possibilités de concourir à la réalisation de l'objectif de poursuivre et d'emprisonner les personnes responsables d'actes de piraterie et de vol à main armée au large des côtes somaliennes⁴ et la nomination de M. Jack Lang dans le contexte de ce rapport en tant que Conseiller spécial sur les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes de la Somalie. Ainsi que l'a fait observer le président du Conseil de sécurité, le rapport fournit une base solide pour les travaux futurs dans le but de renforcer la coopération internationale, régionale et nationale en traduisant les pirates en justice. Le Comité des Ministres note également l'adoption récente du rapport du Secrétaire Général des Nations Unies sur les modalités de la création de juridictions spécialisées somaliennes pour juger les personnes soupçonnées de piraterie.

6. Le Comité des Ministres observe par ailleurs que l'UNODC gère des programmes d'assistance dans la région, en particulier en faveur du Kenya, des Seychelles et des régions somaliennes du Puntland et du Somaliland. Le Kenya et les Seychelles bénéficient également d'une aide de l'Union européenne et des Etats qui ont conclu des accords de transfert avec eux. L'aide de l'Union européenne et de ces Etats est principalement offerte dans le cadre du programme de l'UNODC de lutte contre la piraterie, bien que certains Etats fournissent aussi une aide importante sur une base bilatérale. Le Comité des Ministres note qu'un financement durable est nécessaire pour préserver l'efficacité des importants travaux du Fonds d'affectation spéciale en matière de lutte contre la piraterie, et encourage les Etats membres à participer activement à ces efforts.

7. Le Comité des Ministres note avec une grande inquiétude que, selon des résultats des Nations Unies, la piraterie en mer somalienne a développé des liens avec la criminalité organisée et le blanchiment d'argent au niveau transnational⁵. Le Comité des Ministres est bien conscient de l'importance, il tient à le souligner, de renforcer la coopération internationale dans l'engagement de poursuites à l'encontre des personnes soupçonnées de piraterie, ainsi qu'à l'encontre de ceux qui planifient, organisent, financent de manière illicite la piraterie ou en tirent profit en toute illégalité. Il note que d'importantes initiatives ont déjà été prises au niveau international, comme l'indique également la recommandation de l'Assemblée, telle que l'initiative visant à établir un mécanisme spécial pour poursuivre les personnes soupçonnées de piraterie maritime. Le Comité des Ministres encourage les Etats membres à prendre une part active à ces initiatives et à leur mise en œuvre ainsi qu'à conclure d'autres accords bilatéraux ou régionaux ou à élaborer des stratégies conjointes tout en tenant compte du droit international en vigueur et des exigences des systèmes juridiques nationaux.

8. Etant donné le rôle de premier plan que jouent les Nations Unies concernant la question de la piraterie maritime et la situation budgétaire actuelle au sein du Conseil de l'Europe, le Comité des Ministres ne chargera pas à ce stade les comités directeurs concernés d'engager des travaux majeurs dans ce domaine ou de créer de nouvelles structures à cet effet. Cependant, il continuera, ainsi que le feront le CAHDI et, pour les questions de droit pénal, le CDPC, de suivre la situation de près et si d'autres problèmes devaient se poser en la matière, le Comité des Ministres invitera ces comités à réfléchir aux possibilités de coordonner la position des Etats membres du Conseil de l'Europe sur ces questions au niveau international et à d'éventuelles autres mesures pour participer à l'effort international dans la lutte contre la piraterie maritime.

9. En ce qui concerne le traitement des pirates présumés, le Comité des Ministres réaffirme que les Etats membres du Conseil de l'Europe sont tenus de remplir leurs obligations au titre des divers instruments internationaux de droits de l'homme, en particulier la Convention européenne des droits de l'homme. Celles-ci concernent, entre autres, le droit à un procès équitable, l'interdiction de la torture et des traitements inhumains ou dégradants, la non-application de la peine de mort et le respect des droits des détenus. A cet égard, le Comité des Ministres renvoie à la jurisprudence bien établie de la Cour européenne des droits de l'homme⁶.

Annexe 1 à la réponse

Avis du Comité européen pour les problèmes criminels (CDPC)

1. Lors de leur 1085e réunion du 26 mai 2010, les Délégués du Comité des Ministres ont transmis la [Recommandation 1913](#) (2010) de l'Assemblée parlementaire sur « La nécessité de prendre des

mesures juridiques internationales additionnelles relatives à la piraterie maritime » au CDPC pour information et observations éventuelles.

2. Le CDPC salue cette opportunité de présenter un avis sur l'importante question de la lutte contre la piraterie.

3. Le Comité note qu'il existe différents standards et instruments juridiques internationaux relatifs à la prévention et à la lutte contre les actes de violence dirigés contre des navires en haute mer ou contre leurs passagers : la Convention de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (dite « Convention SUA » de 1988, et son Protocole afférent de 2005) ; la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (« CNUDM ») de 1982, articles 101-107, ainsi que le Code de pratiques de l'OMI pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre de navires (résolution A.922(22)) sur le problème spécifique de la piraterie au large de la Somalie, il existe un Code de conduite de l'OMI concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden.

4. Le Conseil de sécurité des Nations Unies et le Groupe de contact sur la piraterie au large de la Somalie traitent tous deux de la piraterie maritime et des questions qui y sont liées. Dans son rapport au Conseil de sécurité du 26 juillet 2010 (doc. S/2010/394) sur les différentes options possibles pour mieux parvenir à poursuivre et incarcérer les personnes responsables d'actes de piraterie et de vols à main armée commis au large des côtes somaliennes, le Secrétaire Général des Nations Unies a mis en évidence un certain nombre d'options relatives à l'établissement de tribunaux régionaux ou internationaux pour poursuivre les personnes accusées d'avoir commis des actes de piraterie. Le Comité note également que l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) conduit des programmes de soutien dans cette région, en particulier en faveur du Kenya, des Seychelles et des régions du Puntland et du Somaliland en Somalie. Le Kenya et les Seychelles bénéficient également du soutien de l'Union européenne et d'Etats avec lesquels ils ont conclu des accords de transfèrement. Le soutien de l'Union européenne et de ces Etats est principalement mis en œuvre sous l'égide du Programme de l'ONUDC contre la piraterie, bien que certains d'entre eux proposent un soutien substantiel par la voie bilatérale.

5. Le Comité relève d'autre part l'existence d'un Accord régional de coopération contre la piraterie et le vol à main armée à l'encontre de navires en Asie (« ReCAAP »).

6. Le Comité souligne que la poursuite en justice de pirates allégués constitue un élément important des efforts de la coalition internationale contre la piraterie. Assurer, sans retard, la conduite d'une enquête et la poursuite pénale des personnes suspectées d'avoir commis des actes de piraterie et d'avoir financé ou aidé à la préparation de tels actes renforcerait l'efficacité de la lutte contre la piraterie. A l'inverse, l'impunité, comme pour toute autre activité répréhensible, encourage davantage les individus à s'impliquer.

7. Certaines délégations du CDPC sont d'avis que les instruments internationaux existants sont pour l'instant suffisants, et que seules sont requises des stratégies plus proactives, et pour les pays faisant face à des problèmes juridiques spécifiques, une analyse complète des droit nationaux pertinents dans le but d'évaluer si les instruments existants sont mis en œuvre de manière satisfaisante à une échelle plus grande que celle que couvre l'espace géographique des Etats membres du Conseil de l'Europe.

8. Le Comité considère qu'une analyse approfondie est nécessaire, afin d'établir si les accords ad hoc existants relatifs à la piraterie dans les eaux territoriales et internationales, notamment le ReCAAP susmentionné, devraient être renforcés par un cadre juridique international cohérent et détaillé prescrivant l'incrimination des actes de piraterie maritime et mettant en place une base solide pour la coopération entre les Etats participants concernant le droit pénal et les mesures administratives afin de lutter efficacement contre la piraterie maritime, notamment en s'assurant que les pirates allégués sont amenés devant la justice.

9. Selon le Comité, le cadre juridique international existant pourrait au minimum être examiné, afin de déterminer à quel point il est insuffisant, en particulier sur les points suivants :

- Bien que la CNUDM établisse une définition claire des actes de piraterie, elle n'oblige pas les Etats à incriminer les actes de piraterie ou les vols à main armée ;
- La CNUDM ne contient pas non plus de dispositions sur la coopération internationale dans la lutte contre la piraterie ou les vols à main armée ;
- La CNUDM, en revanche, contient une disposition permettant à des Etats autres que l'Etat de pavillon de saisir un navire pirate ou un navire pris par des pirates, et d'arrêter et poursuivre les pirates ;
- La Convention SUA et son Protocole de 2005 n'ont pas pour objet direct les actes de piraterie à des fins privées (tels que définis à l'article 101 de la CNUDM) ; tous les actes de piraterie n'entrent pas nécessairement dans le cadre des dispositions de la Convention SUA et de son Protocole de 2005 ;
- Le Protocole de 2005 à la Convention SUA prévoit, le cas échéant, un mécanisme de demande d'autorisation à l'Etat de pavillon afin d'arraisonner, de monter à bord et de fouiller un navire, sa cargaison et les personnes à bord, et un mécanisme de demande d'autorisation à l'Etat de pavillon afin d'exercer des actes de contrainte incluant la saisie, la confiscation/déchéance de droits, l'arrestation et la poursuite judiciaire ;
- Il semble exister une incertitude quant à l'application de la Convention SUA à la lutte contre la piraterie maritime, en particulier l'applicabilité de la disposition relative à la compétence dans l'hypothèse où des pirates sont capturés par des navires de guerre patrouillant en mer.

10. En outre, l'expérience en matière de lutte contre la piraterie a montré qu'un certain nombre de questions juridiques délicates sont soulevées lorsque des mesures contre la piraterie sont prises par des navires militaires loin de leur Etat national. En particulier, se pose la question de la détention des pirates (périodes de détention, besoins et possibilités de contrôle judiciaire), et celle du transfèrement des pirates vers d'autres Etats qui accepteraient d'accueillir les personnes détenues pour les besoins de l'enquête et de la poursuite pénales.

11. Le CDPC est d'avis qu'un examen approfondi devrait être entrepris sur la base de données fiables et en coopération étroite avec les autres organisations internationales pertinentes et experts dans ce domaine pour évaluer les difficultés juridiques existantes qui apparaissent dans la lutte contre la piraterie et qui pourraient appeler à la création d'un instrument de droit pénal international complet contre la piraterie maritime.

12. Le Comité estime, à titre préliminaire, qu'un tel instrument pourrait avoir trait aux éléments suivants de droit pénal international :

- établir une définition claire de la « piraterie maritime » ;
- incriminer les actes de piraterie et ceux en relation étroite avec la piraterie ;
- arrêter un cadre de compétence clair pour la coordination internationale efficace des actions policières, d'enquête, d'interpellation, de transfèrement ou d'extradition et de poursuite dans les affaires de piraterie ;
- le cas échéant, mettre en place des moyens visant à protéger les personnes soupçonnées au cas où elles seraient transférées vers des pays tiers en vue de poursuites pénales, ainsi que les victimes et témoins dans les affaires de piraterie ;
- établir des règles relatives à la collecte des preuves ce qui faciliterait leur recevabilité.

13. Le Comité considère qu'une équipe restreinte d'experts devrait être créée, et travailler sous les auspices du CDPC et en coopération étroite avec le CAHDI et le Comité des Ministres, afin d'étudier

davantage la nécessité d'un tel instrument juridique international et sa faisabilité dans le cadre du Conseil de l'Europe.

Annexe 2 à la réponse

Avis du Comité des conseillers juridiques sur le droit international public (CAHDI)

1. Le 26 mai 2010, les Délégués des Ministres ont communiqué la [Recommandation 1913](#) (2010) de l'Assemblée parlementaire au Comité des conseillers juridiques sur le droit international public (CAHDI) pour information et commentaires éventuels pour le 20 septembre 2010.

2. Dans sa recommandation, l'Assemblée recommande au Comité des Ministres, avec l'aide d'un groupe d'experts nouvellement mandaté ou d'un mécanisme déjà existant :

- de mener une étude approfondie sur les pratiques des Etats membres s'agissant du traitement des pirates présumés ainsi que sur les dispositions du droit pénal national en matière de répression et de poursuite des actes de piraterie ;

- de préparer, conformément aux lignes directrices internationales existantes, un code de conduite sur le traitement des pirates présumés qui soit pleinement conforme aux normes internationales des droits de l'homme, afin d'assurer l'harmonisation de la législation pénale nationale dans le domaine de la lutte contre la piraterie maritime ;

- d'encourager la conclusion d'accords internationaux établissant clairement les responsabilités des Etats pour ce qui est de l'exercice de poursuites à l'égard des pirates, ainsi que l'élaboration de procédures communes en la matière ;

- de rechercher des moyens appropriés d'adapter le cadre juridique international en vigueur aux besoins actuels en matière de surveillance maritime et d'étudier la possibilité de créer, à condition que tous les inconvénients existants soient supprimés dans ce domaine, un mécanisme spécifique (international ou doté d'une participation internationale) pour la poursuite des personnes soupçonnées de piraterie.

L'Assemblée recommande en outre au Comité des Ministres de renforcer la coopération avec d'autres organisations internationales – notamment les Nations Unies, l'Union Africaine, l'OTAN et l'Union européenne – afin de combattre la piraterie maritime, et notamment de l'éradiquer au large des côtes somaliennes, dans le respect plein et entier des obligations découlant de la Convention européenne des droits de l'homme et d'autres instruments juridiques internationaux pertinents.

3. Le CAHDI a examiné la recommandation mentionnée ci-dessus lors de sa 40e réunion (Tromsø, 16-17 septembre 2010) et a adopté les commentaires suivants relatifs aux aspects de la recommandation qui sont d'un intérêt particulier en vertu du mandat du CAHDI (droit international public).

4. A titre liminaire, le CAHDI s'accorde sur la nécessité pour la communauté internationale de combattre efficacement la piraterie qui menace gravement le trafic maritime et la sécurité des personnes et des biens. Le CAHDI prend note du travail du Groupe de contact sur la piraterie au large de la Somalie, y compris son Groupe de travail 2 sur les questions juridiques, ainsi que du récent rapport du Secrétaire Général des Nations Unies sur les différentes options possibles pour mieux parvenir à poursuivre et incarcérer les personnes responsables d'actes de piraterie et de vols à main armée commis au large des côtes somaliennes⁷, et de la nomination de M. Jack Lang comme Conseiller spécial sur les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes de la Somalie. Comme l'a souligné le Président du Conseil de sécurité, le rapport fournit une base solide pour les travaux futurs en vue de renforcer la coopération internationale, régionale et nationale pour traduire les pirates en justice. Le CAHDI considère que, comme par le passé, les Nations Unies demeurent l'institution la plus appropriée pour discuter du problème de la piraterie et de son encadrement juridique, étant donné la portée universelle du droit de la mer.

5. Le CAHDI souhaite tout d'abord souligner l'importance des instruments juridiques en vigueur dans ce domaine, et notamment de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (CNUDM). Ses articles 100 à 111 prévoient des mécanismes de dissuasion ainsi que des règles relatives aux suites judiciaires à donner aux interpellations en haute mer des pirates présumés.

6. La CNUDM, dont une grande partie reflète le droit coutumier, constitue la référence juridique dans ce domaine avec 160 Etats ou entités parties⁸, dont 42 sont membres du Conseil de l'Europe. Le CAHDI recommande ainsi aux Délégués des Ministres d'inviter les Etats membres du Conseil de l'Europe qui ne l'ont pas encore fait, à considérer la ratification ou l'adhésion à cet instrument. Le Comité attire également l'attention des Etats sur l'importance de la mise en conformité de leur législation nationale en matière de lutte contre la piraterie avec les dispositions pertinentes de la CNUDM, et ce pour permettre, le cas échéant, l'exercice de la compétence nationale en matière pénale.

7. Par ailleurs, le CAHDI note la pertinence, pour les Etats qui ne sont pas parties à la CNUDM, de la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer, qui définit la piraterie en termes presque identiques à ceux de la CNUDM. Certains autres textes internationaux peuvent également s'avérer pertinents dans le cadre de la lutte contre la piraterie. Dans ce contexte, le CAHDI se réfère notamment à la Convention de l'Organisation maritime internationale de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (la Convention SUA), la Convention internationale de 1979 contre la prise d'otages, la Convention des Nations Unies de 2000 contre la criminalité transnationale et le Code de conduite de Djibouti concernant la lutte contre la piraterie et les vols à main armée contre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden.

8. En ce qui concerne la situation particulière en Somalie, mentionnée dans la recommandation de l'Assemblée parlementaire, le CAHDI rappelle les résolutions prises dans ce contexte⁹ par le Conseil de sécurité des Nations Unies en application du Chapitre 7 de la Charte des Nations Unies. De plus, le CAHDI prend note de l'intention exprimée par le Conseil de sécurité de rester saisi de la question.

9. Le CAHDI souligne que les Etats membres du Conseil de l'Europe sont tenus de respecter les engagements souscrits au titre des différents instruments internationaux relatifs aux droits de l'homme, et notamment de la Convention européenne des droits de l'homme. Ces engagements concernent notamment le droit à un procès équitable, l'interdiction de la torture et des peines ou traitements inhumains ou dégradants, la non-application de la peine de mort et le respect des droits des détenus. A cet égard, le CAHDI invoque la jurisprudence bien établie de la Cour européenne des droits de l'homme¹⁰.

10. Le CAHDI souligne enfin l'importance pour les Etats de renforcer la coopération internationale dans l'exercice des poursuites à l'encontre des pirates présumés. A ce titre, il note que d'importantes initiatives ont été déjà prises au niveau international et sont reflétées dans la recommandation de l'Assemblée parlementaire. De plus, le Comité ne peut qu'encourager les Etats membres et les organisations internationales à la conclusion de nouveaux accords bilatéraux ou régionaux ou au développement des stratégies d'actions communes, tout en tenant compte du droit international en vigueur et des besoins des systèmes juridiques nationaux.

¹ Les commentaires de ces comités sont joints à la présente réponse.

² Le Comité des Ministres note la pertinence de la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer – qui définit la piraterie en des termes quasiment identiques à ceux utilisés dans la CNUDM – pour les Etats qui ne sont pas Parties à cette dernière. Certains autres textes internationaux peuvent aussi être pertinents dans la lutte contre la piraterie, par exemple, la Convention de l'Organisation maritime internationale (OMI) de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (la Convention SUA), la Convention internationale de 1979 contre la prise d'otages, la Convention des Nations Unies de 2000 contre le crime transnational, le Code de pratique de l'OMI pour l'investigation des crimes de piraterie et de vol à main armée contre les navires (Résolution A.922(22)) et le Code de conduite concernant la répression des actes de

piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden (le Code de conduite de Djibouti).

³ Résolutions 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008), 1897 (2009), 1918 (2010), 1950 (2010), 1976 (2011) du Conseil de sécurité des Nations Unies et Déclaration du Président du Conseil de sécurité S/PRST/2010/16 du 25 août 2010.

⁴ Référence S/2010/394.

⁵ Résolution 1950 (2010) du Conseil de sécurité des Nations Unies, paragraphes 15-17.

⁶ Voir, entre autres, l'arrêt rendu récemment dans l'affaire Medvedyev et autres c. la France, à savoir, arrêt du 29 mars 2010 [GC], n° 3394/03, paragraphes 64 et 65.

⁷ Référence S/2010/394.

⁸ Etat des signatures et ratifications au 16 septembre 2010. Voir lien ci-dessous pour davantage de précisions : <http://treaties.un.org>.

⁹ Résolutions 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008), 1897 (2009), 1918 (2010) du Conseil de sécurité des Nations Unies et la Déclaration du Président du Conseil de Sécurité S/PRST/2010/16 du 25 août 2010.

¹⁰ Voir, entre autres, récemment l'arrêt Medvedyev et autres c. France, 29 mars 2010 [GC], n° 3394/03, paragraphes 64-65.

ANNEXE IV

Parliamentary Assembly
Assemblée parlementaire



Doc. 12193

1^{er} avril 2010

La piraterie – Un crime qui défie les démocraties

Rapport

Commission des questions politiques

Rapporteur: M^{me} Birgen KELEŞ, Turquie, Groupe socialiste

Résumé

Au cours des dernières années, la piraterie a pris une importance sans précédent et elle est devenue quasiment endémique dans certaines zones maritimes, menaçant gravement la sécurité de la navigation commerciale et celle des équipages et des passagers.

Même si la dissuasion militaire a fait chuter le taux d'attaques réussies au large des côtes de la Somalie, zone la plus sensible de la planète, elle ne peut pas fournir une solution à long terme au problème, car les causes profondes de la piraterie se trouvent à terre. Une approche globale est nécessaire pour traiter les causes de l'instabilité, de l'absence de gouvernance et de la pauvreté en Somalie et dans d'autres pays qui engendrent de la piraterie, ainsi que pour assurer les poursuites effectives des pirates présumés, dans le respect des normes des droits de l'homme.

A. Projet de résolution

1. L'Assemblée parlementaire s'inquiète du retour en force de la piraterie, devenue désormais endémique dans certaines zones maritimes qui engendre des pertes économiques de plusieurs milliards de dollars chaque année, de grandes souffrances humaines, des personnes étant kidnappées, blessées, traumatisées, voire tuées, et qui pourrait servir au financement de groupes extrémistes ou terroristes. Ce phénomène est directement lié à l'incapacité des Etats côtiers à exercer leurs pouvoirs de police à l'intérieur ou aux abords de leurs eaux territoriales, en raison de l'absence de bonne gouvernance.

2. Depuis 2009, la mer au large des côtes somaliennes est devenue la zone la plus sensible de la planète, les activités de piraterie s'étendant des eaux territoriales somaliennes au golfe d'Aden, au Kenya, à Madagascar, aux Seychelles et à la Tanzanie et les pirates faisant usage d'armes et de technologies de plus en plus sophistiquées.

3. Jusqu'à présent, le cadre de lutte contre la piraterie mettait principalement l'accent sur la dissuasion militaire: 45 pays ont envoyé des navires de guerre au large des côtes somaliennes aux fins d'escorter les navires de commerce battant leur pavillon ou pour lesquels ils ont un intérêt particulier, en raison de la nationalité de l'équipage ou de la nature du chargement à bord.

4. Les Etats ont commencé à coopérer et mis en place des systèmes de sécurité collectifs, dans le but de dissuader, de se défendre et d'enrayer les actes de piraterie commis contre des navires, quels que soient leurs pavillons. Dans ce contexte, l'Assemblée salue les efforts entrepris par l'OTAN et l'Union européenne depuis 2008 qui, grâce à de nombreuses opérations militaires successives, ont permis de distribuer en toute sécurité des milliers de tonnes d'aide humanitaire à la population civile somalienne, de déjouer des dizaines d'attaques de pirates et de porter assistance aux victimes.

5. La dissuasion militaire a fait chuter le taux d'attaques réussies au large des côtes somaliennes, d'un sur trois en 2006 à un sur six en 2009. Dans un même temps, la capacité des navires de commerce à éviter ou échapper par eux-mêmes aux attaques de piraterie a énormément augmenté, leur permettant ainsi d'être de moins en moins dépendants de sociétés de sécurité privées.

6. L'Assemblée est cependant convaincue que la dissuasion militaire ne peut pas fournir une solution à long terme au problème de la piraterie, dont les causes profondes se trouvent à terre. Une approche globale est nécessaire pour traiter les causes de la pauvreté, de l'instabilité et de l'absence de gouvernance en Somalie et dans d'autres pays qui engendrent de la piraterie.

7. La pratique de certains Etats membres du Conseil de l'Europe consistant à remettre en liberté les pirates présumés est source de préoccupation. Une approche globale de la piraterie suppose de garantir une répression efficace, en tant que partie intégrante de tout effort de dissuasion crédible et moyen de faire preuve d'une volonté politique ferme de faire respecter la prééminence du droit.

8. L'Assemblée reconnaît qu'un certain nombre d'obstacles entravent la poursuite effective des pirates présumés, le principal étant que la majorité des attaques a lieu dans les eaux territoriales d'un Etat. Dans un tel cas, au titre du droit international, l'Etat riverain porte à lui seul la responsabilité d'arrêter et de poursuivre les auteurs de piraterie. En effet, le principe de juridiction universelle ne s'applique pas, à l'exception de la Somalie en vertu de la [Résolution 1851](#) (2008) du Conseil de sécurité des Nations Unies.

9. En outre, certains Etats membres du Conseil de l'Europe sont réticents à engager des poursuites, au motif que leur législation nationale est obsolète, floue ou inadaptée à la piraterie telle qu'elle est pratiquée aujourd'hui. Par ailleurs, s'agissant des opérations internationales ou lorsque plusieurs pays sont impliqués, aucune règle claire ne précise l'Etat qui doit engager les poursuites et dans quel ordre de préséance.

10. L'Assemblée note que l'Union européenne a conclu des accords avec les gouvernements du Kenya et des Seychelles, concernant le transfert et les poursuites à l'encontre de personnes soupçonnées d'avoir commis des actes de piraterie en haute mer et appréhendées par la force navale placée sous la direction de l'Union européenne (EUNAVFOR); les Pays-Bas, le Royaume-Uni et les Etats-Unis ont fait de même. L'Assemblée regrette que ces arrangements ne semblent pas appropriés pour faire face à l'ampleur et à l'échelle du problème.

11. Tout en reconnaissant que le transfert de pirates présumés vers un pays tiers n'est pas en soi illégal, et que la proximité géographique avec le théâtre des attaques est un élément important susceptible de faciliter les investigations ultérieures, la collecte de preuves et l'audition des témoins, l'Assemblée rappelle que les Etats membres du Conseil de l'Europe doivent garantir le respect de l'ensemble des engagements souscrits au titre de la Convention européenne des droits de l'homme et d'autres instruments pertinents relatifs aux droits de l'homme. Elle rappelle par ailleurs qu'ils pourraient être tenus responsables de violation de la Convention, en cas notamment de transfert de personnes vers un pays où elles pourraient être victimes de torture ou de traitements inhumains ou dégradants, ou ne pas bénéficier d'un procès équitable.

12. L'Assemblée rappelle également que les Etats membres du Conseil de l'Europe ont pour obligation de respecter la Convention européenne des droits de l'homme dans l'exercice d'une juridiction extraterritoriale: ils doivent de ce fait se conformer aux dispositions pertinentes de la Convention lors de l'arrestation, de la détention à bord ou du transfert de pirates présumés indépendamment du lieu où ils sont pratiqués.

13. Bien que le manque de transparence prévale dans la plupart des affaires de piraterie, notamment dans celles où des personnes sont retenues en otage pendant de longues périodes, il y a tout lieu de penser que la majorité d'entre elles se soldent par le versement d'une rançon. Les Etats membres du Conseil de l'Europe devraient adopter des politiques et législations claires régissant cette question afin de ne pas encourager tout nouvel acte de piraterie et le recours au paiement de rançons pour financer les groupes extrémistes ou terroristes.

14. A la lumière de ces considérations, l'Assemblée, s'agissant de la dissuasion militaire:

14.1. encourage les Etats membres du Conseil de l'Europe à mettre en place une escorte navale des navires amenés à traverser des zones présentant un risque de piraterie;

14.2. demande à l'OTAN, à l'Union européenne et aux pays concernés de renouveler et d'intensifier leurs opérations de lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes.

15. S'agissant des poursuites, l'Assemblée appelle les Etats membres du Conseil de l'Europe:

15.1. à moderniser et développer un cadre juridique interne commun et plus pertinent afin d'ériger en infraction pénale l'acte de piraterie quel que soit le lieu où il est commis et d'assurer les poursuites dans les Etats membres du Conseil de l'Europe, ou mettre en place la législation appropriée si elle n'existe pas;

15.2. à introduire des dispositions juridiques aux fins d'autoriser l'arrestation, le transfert et l'engagement de poursuites à l'encontre de pirates présumés appréhendés dans les eaux territoriales somaliennes ou sur le territoire somalien, conformément à la [Résolution 1851](#) (2008) du Conseil de sécurité des Nations Unies;

15.3. à établir des règles relatives au traitement, à bord de leurs navires militaires, de pirates présumés, garantissant le respect plein et entier de la Convention européenne des droits de l'homme et d'autres instruments internationaux pertinents relatifs aux droits de l'homme;

15.4. à renforcer la coopération internationale et convenir de directives claires quant à la manière d'identifier l'Etat responsable des poursuites de pirates présumés;

15.5. à rechercher des moyens appropriés d'adapter le cadre juridique international en vigueur aux besoins actuels en matière de surveillance maritime.

16. L'Assemblée appelle les Etats membres du Conseil de l'Europe et de l'Union européenne:

16.1. à conclure des accords avec des pays tiers quant au transfert et à l'engagement de poursuites à l'encontre de pirates présumés et veiller à ce que ces accords soient pleinement conformes à la Convention européenne des droits de l'homme et aux autres instruments internationaux pertinents relatifs aux droits de l'homme;

16.2. à surveiller étroitement le traitement accordé aux pirates présumés après leur transfert vers un pays tiers, en ce qui concerne notamment les conditions de détention, l'accès à un procès équitable, l'absence de toute pratique de la torture et de traitement inhumain ou dégradant ou encore de la peine capitale.

17. Enfin, s'agissant de l'élaboration d'un cadre global de lutte contre la piraterie, l'Assemblée appelle les Etats membres du Conseil de l'Europe:

17.1. à soutenir les efforts du Gouvernement fédéral de transition de la Somalie et ceux de la communauté internationale, en particulier des Nations Unies et de l'Union européenne, aux fins de rétablir la paix et la stabilité en Somalie;¹

17.2. à renforcer l'aide apportée à la Somalie, directement ou par l'intermédiaire du Programme alimentaire mondial, du Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés et d'autres organisations des droits de l'homme ou humanitaires;¹

17.3. à mettre en place des politiques et une législation claires contre le paiement de rançons et garantir leur respect tant par les acteurs privés que les autorités de l'Etat;¹

17.4. à améliorer la coopération internationale aux fins d'identifier les réseaux criminels basés en Somalie ou ailleurs qui orchestrent les attaques de pirates et veiller à ce qu'ils soient traduits en justice;¹

17.5. à mener des enquêtes afin de vérifier si les versements de rançons servent à financer des groupes extrémistes ou terroristes et, dans l'affirmative, prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre un terme à cette pratique et éviter les récidives.^B

B. Exposé des motifs, par M^{me} Keleş, rapporteur

1. Introduction

1. On avait cru la piraterie maritime largement disparue dans les temps modernes, ou pour le moins tombée à des niveaux n'exigeant pas que l'on y prête énormément d'attention. Or, contrairement à cette idée reçue, la piraterie a atteint au cours des dernières années une importance sans précédent et elle est devenue quasiment endémique dans certaines zones maritimes, menaçant gravement la sécurité de la navigation commerciale et celle des équipages et des passagers.

2. Dans le monde entier, la perte économique causée par la piraterie s'élève à plus de 16 milliards de dollars des Etats-Unis par an¹. En outre, des milliers de personnes sont prises en otage et des centaines de marins sont blessés, traumatisés ou tués.

3. Mais il existe d'autres risques potentiels:

- les pirates peuvent causer – intentionnellement ou non – des catastrophes environnementales, par exemple lorsqu'ils attaquent des navires transportant du pétrole, des produits chimiques dangereux ou des explosifs – ce qui est de plus en plus fréquent;
- le prix de certaines marchandises – comme le pétrole et les produits manufacturés – pourrait augmenter, en raison de la hausse des primes d'assurance versées pour passer par certaines zones sensibles;
- les profits tirés de la piraterie peuvent être utilisés pour financer des groupes terroristes ou – compte tenu du succès de la piraterie – des terroristes peuvent décider de tirer profit de la vulnérabilité du transport maritime et utiliser des techniques de piraterie pour le prendre pour cible.

4. Il n'est donc pas surprenant que, au cours des dernières années, les gouvernements, les organisations internationales et d'autres acteurs aient prêté une attention grandissante à la piraterie en vue d'établir un cadre utile de lutte contre ce phénomène.

5. Parmi les assemblées parlementaires internationales, le Parlement européen a été la première instance à s'attaquer à la question, en adoptant en 2008 une résolution de grande ampleur sur la piraterie en mer². Depuis lors, la piraterie a constamment figuré à l'ordre du jour des commissions et des groupes politiques du Parlement européen, qui ont organisé diverses auditions et pris d'autres initiatives en la matière. En juin 2009, l'Assemblée interparlementaire européenne de sécurité et de défense a adopté la Recommandation n° 840 sur le rôle de l'Union européenne dans

la lutte contre la piraterie, un texte qui met l'accent sur les efforts en matière de dissuasion militaire tout en suggérant plusieurs mesures pour renforcer les poursuites pénales³. En novembre 2009, l'Assemblée parlementaire de l'OTAN a adopté la [Résolution 375](#) en tant que réponse globale et coordonnée à la piraterie au large des côtes de la Somalie⁴.

6. Au cours de l'année 2009, trois propositions de recommandations ont été soumises par des membres de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe. L'une par moi-même, sur la piraterie et les prises d'otages en haute mer⁵; une autre, soumise par M. Wodarg⁶, s'intéresse aux défis que pose la lutte contre la piraterie aux démocraties, notamment l'action des sociétés privées à vocation sécuritaire; et la troisième, soumise par M. Kosachev, concerne la nécessité de prendre des mesures juridiques internationales supplémentaires pour lutter contre la piraterie en mer⁷. Les deux premières ont été fusionnées et renvoyées à la commission des questions politiques, où j'ai été élue rapporteur; la troisième a été soumise à la commission des questions juridiques et des droits de l'homme (rapporteur: M. Holovaty).

7. Afin de ne pas reproduire les travaux effectués par d'autres tout en cherchant les synergies possibles, j'ai essayé d'aborder la question de la piraterie de telle sorte que le Conseil de l'Europe puisse avoir une valeur ajoutée. Je mets donc l'accent dans le présent rapport sur la prééminence du droit et les aspects politiques en me fondant, entre autres, sur l'audition consacrée à la piraterie des temps modernes organisée par la commission des questions politiques le 17 novembre 2009 à Bruxelles. Je ne m'appesantirai pas sur les questions purement juridiques, qui seront traitées dans le rapport de M. Holovaty.

2. Vue d'ensemble du phénomène

2.1. Définitions

8. Conformément à la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer⁸, qui a été ratifiée par 160 Etats à l'exception importante des Etats-Unis d'Amérique, la piraterie est définie comme étant:

«a. tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé:

i. contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer,

ii. contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat,

b. tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate,

c. tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a ou b, ou commis dans l'intention de les faciliter».

9. La définition juridique de la piraterie est plus restrictive que la notion de piraterie employée dans le langage courant, puisqu'elle ne fait référence qu'à des actes commis en haute mer (la possibilité d'autres lieux ne relevant de la juridiction d'aucun Etat n'étant que théorique). Par contre, les attaques perpétrées dans les eaux territoriales d'un pays donné sont considérées sur le plan juridique comme des vols à main armée en mer.

10. Cependant, dans le présent rapport, j'emploierai le terme piraterie dans son sens commun, et je préciserai où les actes sont commis afin d'établir une distinction. Il est important de noter que 80 % des attaques de piraterie signalées se produisent à l'intérieur des eaux territoriales⁹.

2.2. Un phénomène de plus en plus fréquent¹⁰

11. La base de données statistiques et cartographiques la plus importante sur la piraterie en mer est gérée par une organisation commerciale privée, le Bureau maritime international (BMI) de la Chambre de commerce internationale, qui publie également des rapports périodiques par le biais de son Piracy Reporting Centre (BMI-PRC). La tendance observée montre une recrudescence considérable, quantitative et qualitative, du phénomène:

- en 2009, 406 attaques ou tentatives d'attaques ont eu lieu dans le monde. A titre de comparaison, il y a eu 293 attaques en 2008, 263 en 2007 et 239 en 2006;
- ces attaques sont devenues de plus en plus sophistiquées et dangereuses pour la sécurité des personnes: sur les 406 attaques ou tentatives d'attaques commises en 2009, les pirates sont montés à bord de 153 navires, ils en ont détourné 49, tandis que 120 navires ont essuyé des tirs; 1 052 membres d'équipage ont été pris en otage, 68 ont été blessés lors des divers incidents et 8 ont été tués.

12. Tous les types de navires sont pris pour cible: pas seulement les vraquiers, les porte-conteneurs et les pétroliers mais aussi les navires de pêche, les bateaux de plaisance et les navires transportant des passagers.

13. Ces chiffres, pour alarmants qu'ils soient, ne reflètent cependant pas toute l'ampleur du phénomène, car selon le BMI de nombreuses attaques perpétrées contre les navires de commerce – probablement 50 %¹¹ – ne sont pas signalées. La lenteur et la lourdeur des enquêtes – auxquelles peuvent être associées les autorités de l'Etat côtier – dissuadent souvent les compagnies maritimes de les signaler, ainsi que la peur de perdre des clients.

2.3. Principales zones sensibles

14. La piraterie est un phénomène mondial dont la fréquence est directement liée à l'incapacité des Etats côtiers à exercer leurs pouvoirs de police dans leurs eaux, à cause d'un manque de bonne gouvernance. Les principales zones sensibles sont les eaux territoriales de l'Asie du Sud-Est – notamment le détroit de Malacca –, l'Afrique de l'Ouest, l'océan Indien et le golfe d'Aden, l'Amérique du Sud et les îles des Caraïbes.

3. Le cas de la Somalie

3.1. L'ampleur du problème

15. Au cours de l'année passée, il y a eu une augmentation considérable des actes de piraterie et des vols à main armée en mer au large des côtes somaliennes, les pirates ayant élargi leur champ d'opération des eaux territoriales somaliennes au golfe d'Aden, au Kenya, à Madagascar, aux Seychelles et à la Tanzanie¹².

16. On pense que les pirates utilisent des «bateaux mères» qui peuvent les conduire en haute mer, d'où ils lancent des embarcations plus petites pour attaquer et détourner les navires de passage.

17. Sur les 406 attaques ou tentatives d'attaques commises en 2009, 217 l'ont été au large des côtes somaliennes. En tout, 47 navires ont été détournés, 867 membres d'équipage ont été pris en otage et 4 ont été tués. En 2008, le nombre d'attaques ou de tentatives d'attaques recensées dans cette région était de 111. Il était de 31 en 2007 et de 10 en 2006¹³.

18. En 2009, la zone des attaques au large de la Somalie a significativement changé. Alors que, en 2008, ces attaques étaient essentiellement commises dans le golfe d'Aden, en 2009 elles l'ont été davantage au large des villages côtiers de Eyl et Garaad dans le Puntland, au nord-est de la Somalie, et des villages côtiers d'Hobyô et d'Harardhere au centre de la Somalie¹⁴. Depuis octobre 2009, une activité plus intense a été observée dans l'océan Indien, avec le signalement de 33 incidents, dont 13 détournements de bateaux.

19. Le phénomène en augmentation de la piraterie au large des côtes somaliennes est inquiétant, compte tenu:

- de l'importance de cet espace maritime pour le commerce maritime (un tiers du fret mondial transite par le golfe d'Aden);
- du fait que, contrairement à d'autres régions du monde, les pirates somaliens ont montré qu'ils étaient capables de s'emparer de très gros navires et de prendre et retenir en otage leur équipage, y compris pendant de longues périodes, en vue d'obtenir une rançon;
- du fait que la piraterie désorganise l'acheminement de nourriture et d'autres formes d'aide humanitaire dont la population somalienne est fortement tributaire.

3.2. La réponse du Conseil de sécurité des Nations Unies

20. La gravité de la situation a conduit le Conseil de sécurité des Nations Unies, agissant en vertu du chapitre VII de la Charte des Nations Unies (menaces à la paix et à la sécurité internationales), à adopter cinq résolutions sur la piraterie au large des côtes somaliennes au cours d'une période de six mois seulement¹⁵.

21. Dans ces textes, le Conseil de sécurité des Nations Unies:

- prie les organisations régionales et internationales qui en ont les moyens de participer activement à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée, en particulier en déployant des navires de guerre ou des avions militaires;
- invite tous les Etats et organisations régionales qui luttent contre la piraterie au large des côtes somaliennes à conclure des accords spéciaux avec les pays disposés à mettre en détention des pirates pour embarquer des agents des services de lutte contre la criminalité de ces pays en vue de faciliter les enquêtes et les poursuites;
- encourage la mise en place d'un mécanisme international de coopération et d'un centre d'échange d'informations;
- décide que, d'ici à la fin 2009, les Etats et les organisations régionales qui coopèrent pour lutter contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes sont autorisés à prendre toutes les mesures nécessaires et appropriées aux fins de réprimer ces actes de piraterie et vols à main armée en mer, sur le territoire somalien, dans le respect du droit international humanitaire et des droits de l'homme¹⁶.

22. Cette dernière décision du Conseil de sécurité des Nations Unies doit être considérée dans le contexte d'une demande particulière adressée au Secrétaire général des Nations Unies par le Gouvernement fédéral de transition de Somalie (GFT), qui demandait l'aide de la communauté internationale pour lutter contre la piraterie¹⁷.

3.3. Les causes profondes de la piraterie en Somalie

23. Pour comprendre pourquoi la piraterie a pris racine en Somalie, il convient de garder à l'esprit les conditions politiques et socio-économiques du pays.

24. Lorsque le régime de Barre a été destitué au début des années 1990, la Somalie a plongé dans une guerre civile marquée par des luttes claniques et un banditisme d'autant plus endémiques que ce pays est privé d'un gouvernement central capable d'exercer sa souveraineté sur l'ensemble de son territoire. A l'heure actuelle, le gouvernement fédéral de transition (GFT) – qui est reconnu par la communauté internationale – est présent à Mogadiscio mais ne contrôle que quelques districts de la capitale. Il est engagé dans une guerre contre des groupes islamistes extrémistes liés à Al-Qaïda, comme al-Shabaab et Hizbul-Islam qui sont maîtres du sud du pays. Les seules régions qui

jouissent d'un calme relatif sont le Somaliland et le Puntland, deux régions qui ont déclaré leur indépendance (qui n'est pas reconnue par la communauté internationale) et sont toutes deux engagées dans la lutte contre des groupes islamistes.

25. Dans cette situation, des seigneurs de la guerre locaux ont constitué leurs propres unités de gardes-côtes qui ont commencé à réclamer des taxes et des amendes aux bateaux qu'ils parvenaient à arraisonner. Ces agissements se sont rapidement transformés en piraterie¹⁸. Parallèlement, profitant de l'effondrement de l'appareil d'Etat, des chalutiers d'autres pays ont commencé à pêcher dans les eaux somaliennes sans rencontrer d'obstacles, menaçant les moyens de subsistance des pêcheurs locaux qui n'ont pas eu d'autre solution que de se tourner vers la piraterie pour assurer leur propre survie.

26. La piraterie est, par conséquent, une activité très lucrative pour les seigneurs de la guerre locaux et la principale source de revenu pour les gens ordinaires. Il n'est pas inhabituel pour les villageois d'aider les pirates à garder les navires détournés et les équipages pris en otage une fois qu'ils sont ramenés sur le rivage, dans l'espoir de recevoir une partie de la rançon. Selon certains rapports, même la diaspora somalienne appuie les pirates locaux, en les aidant à se procurer des équipements sophistiqués, en jouant le rôle d'intermédiaires, etc.¹⁹.

27. La population de Somalie approche les 10 millions d'habitants, avec une espérance de vie de moins de 50 ans, la moyenne d'âge étant de 17 ans. Le pays manque des structures de soins et de protection sociale les plus élémentaires; la famine et des sécheresses chroniques condamnent les gens à vivre avec moins de 2 dollars des Etats-Unis par jour²⁰. Plus de 1 300 000 personnes sont dans une situation de déplacement interne²¹. La violence et les violations des droits de l'homme sont quotidiennes. Dans les régions qu'ils contrôlent, les groupes islamistes ont imposé l'interprétation stricte de la loi de la charia²²; la situation des femmes dans ces régions est un sujet de grande préoccupation.

28. Les Somaliens sont fortement tributaires de l'aide alimentaire et humanitaire extérieure. Cependant, cette assistance est entravée en mer par la piraterie, et sur terre par des attaques, des enlèvements et des menaces de groupes armés à l'encontre des travailleurs humanitaires, une situation qui a souvent conduit à la fermeture temporaire des bureaux du Programme alimentaire mondial (PAM) et à la suspension des services humanitaires.

29. En novembre 2009, al-Shabaab a posé «11 conditions» aux ONG humanitaires et agences des Nations Unies travaillant dans les zones sous son contrôle, dont: l'arrêt de toute ingérence dans l'islam, le retrait du personnel féminin et le versement d'une taxe de 20 000 dollars tous les six mois. Fin février 2010, al-Shabaab a interdit l'ensemble des activités du Programme alimentaire mondial.

3.4. Le rôle de la communauté internationale

30. Après l'échec d'une quinzaine de processus de paix, une nouvelle tentative pour aboutir à un accord de paix négocié en Somalie est en cours depuis mai 2008: le processus de paix de Djibouti. Cette initiative menée par les Nations Unies bénéficie du soutien des principaux acteurs extérieurs de la région et au-delà, dont l'Ethiopie, la Ligue des Etats arabes et les Etats-Unis. Ce processus est cependant confronté à des défis importants, notamment:

- comment répondre aux préoccupations sécuritaires des autres pays de la région, comme l'Ethiopie;
- comment impliquer tous les acteurs importants dans la crise somalienne, y compris les groupes islamistes, la société civile, le milieu des affaires, les conseils locaux et la diaspora somalienne;
- comment surmonter les clivages et les désaccords entre les parties actuellement impliquées dans le processus lui-même.

31. Certains observateurs soulignent les limites du processus de Djibouti:

- jusqu'à présent, il avait pour objectif de trouver une solution à la situation dans le sud et le centre de la Somalie, régions où le conflit fait rage depuis deux décennies. Or, cette approche ne prend pas en compte les situations du Somaliland et du Puntland, qui sont d'une certaine manière les résultantes de la crise somalienne;

- il néglige la question de la justice; depuis le début de la guerre civile, parallèlement à l'effondrement de l'Etat, les Somaliens ont été victimes de graves violations des droits de l'homme, notamment de meurtres, de viols et d'actes de tortures, sans que rien ne soit fait pour déférer les auteurs devant la justice, d'où l'instauration d'une culture de l'impunité.

32. Pour l'heure, la seule présence internationale en Somalie est la Mission d'observation militaire de l'Union africaine (AMISOM), qui conduit une opération de maintien de la paix afin de stabiliser la situation et de créer un environnement plus sûr en vue de préparer le déploiement ultérieur des forces des Nations Unies.

33. Au plan politique, un rôle particulier est joué par le Groupe de contact international sur la Somalie, un groupe informel créé à l'initiative des Etats-Unis pour promouvoir la paix et la réconciliation et auquel participent l'Italie, la Norvège, la Suède, le Royaume-Uni, la Tanzanie, la Commission européenne et la présidence du Conseil de l'Union européenne. Quarante-cinq Etats et sept organisations internationales, y compris l'Organisation maritime internationale et l'Union européenne, travaillent ensemble au sein d'un Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes afin d'élaborer et de mettre en œuvre des mesures de lutte contre la piraterie.

34. L'Union européenne (UE) s'est progressivement impliquée davantage: la Conférence internationale sur la Somalie, à l'appui des institutions de sécurité somaliennes, organisée à Bruxelles le 23 avril 2009, a représenté une contribution importante en vue de la création de forces de sécurité et d'une force de police civile somaliennes; en juillet 2009, le Conseil de l'Union européenne a décidé de renforcer l'engagement de l'Union européenne afin de promouvoir la paix et le développement en Somalie. A cette fin, il a examiné les possibilités offertes à l'UE de contribuer aux efforts internationaux, y compris dans le domaine de la sécurité. Le 17 novembre 2009, le Conseil de l'Union européenne a approuvé un concept de gestion de crise concernant une éventuelle mission de politique européenne de sécurité et de défense (PESD) visant à contribuer à la formation des forces de sécurité du Gouvernement fédéral de transition somalien, et a demandé que des travaux de planification complémentaires soient menés.

35. En 2009, l'aide globale de l'Union européenne à la Somalie s'élevait à 180 millions d'euros, la plupart des projets étant axés sur l'aide humanitaire et le renforcement de la prééminence du droit, en particulier la police et la justice. Le document de Stratégie commune pour la Somalie 2008-2013 prévoit une enveloppe globale de 215,8 millions d'euros pour les trois principaux secteurs de la coopération: la gouvernance, l'éducation et le développement rural. La question de la sécurité des routes maritimes fait aussi partie du Programme indicatif 2009-2011 de la Commission européenne.

4. Un choix politique: donner la priorité à la dissuasion

36. La réponse au problème de la piraterie a été principalement militaire jusqu'à ce jour: plusieurs flottes, telles celles de la Turquie, de la France, de la Russie, du Royaume-Uni, de la Chine, de l'Inde et des Etats-Unis – cette liste comprend 45 pays –, ont envoyé des navires de guerre dans des zones sensibles aux fins d'escorter les navires de commerce portant leur pavillon ou pour lesquels ils ont un intérêt particulier, en raison de la nationalité de l'équipage ou de la nature du chargement à bord.

37. Dans certains cas, au large des côtes somaliennes et/ou dans le golfe d'Aden, par exemple, des Etats ont engagé une coopération et mis en place des systèmes de sécurité collectifs, dans le but de dissuader, de se défendre et d'enrayer les actes de piraterie commis contre des navires, quels que soient leurs pavillons. C'est le cas, en particulier, de l'OTAN, de l'Union européenne et d'une coalition d'Etats.

4.1. L'OTAN²³

38. Depuis 2008, l'OTAN a conduit plusieurs opérations successives dans cette région:

- la mission Allied Provider (12 octobre-12 décembre 2008), qui a, en plus des actions de dissuasion, escorté avec succès huit convois transportant 30 000 tonnes d'aide humanitaire du Programme alimentaire mondial vers la Somalie, et fait échec à six attaques de pirates;
- l'opération Allied Protector (mars-août 2009), qui a permis à 43 navires d'être escortés, dont sept navires affrétés par le Programme alimentaire mondial. Les unités de l'OTAN ont répondu à 46 appels d'urgence, repoussé des attaques de pirates ou prêté assistance aux victimes;
- l'opération Ocean Shield, qui est toujours en cours. Les navires de l'OTAN patrouillent au large de la Corne de l'Afrique, le long du couloir de navigation recommandé par la communauté internationale, et procèdent à l'accompagnement²⁴ (à distinguer de l'escorte) des convois humanitaires et d'autres navires. Jusqu'à la mi-novembre 2009, l'OTAN a assuré l'accompagnement de 38 navires et repoussé 22 attaques de pirates.

4.2. L'Union européenne²⁵

39. L'opération dénommée UE NAVFOR Somalie – Atalante (depuis décembre 2008) est la première opération navale de l'Union européenne jamais réalisée. Son mandat consiste:

- à protéger des navires affrétés par le Programme alimentaire mondial;
- à protéger des navires vulnérables qui naviguent dans le golfe d'Aden et au large des côtes de la Somalie;
- à employer les mesures nécessaires, y compris l'usage de la force, pour dissuader, prévenir et intervenir afin de mettre fin aux actes de piraterie et aux vols à main armée qui pourraient être commis dans les zones où les forces sont présentes.

40. L'opération Atalante couvre une zone comprenant le sud de la mer Rouge, le golfe d'Aden et une partie de l'océan Indien, dont les Seychelles, soit une superficie comparable à celle de la Méditerranée.

41. Prévue pour une période initiale de douze mois, l'opération a été prolongée jusqu'en décembre 2010. Pendant cette période, jusqu'à 12 navires de l'Union européenne pourront intervenir à tout moment. Actuellement, huit Etats membres de l'Union européenne apportent une contribution opérationnelle permanente à l'opération: la Belgique, la France, l'Allemagne, la Grèce, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas et l'Espagne.

42. Depuis le début de l'opération, 50 navires affrétés par le PAM ont été escortés, ce qui a permis de fournir plus de 267 000 tonnes de denrées alimentaires à la Somalie.

43. Récemment, lors de leur réunion informelle du 24 février 2010 à Palma de Majorque, les ministres de la Défense de l'Union européenne sont convenus que, à partir de fin mars 2010, le champ de l'opération Atalante serait élargi pour inclure le blocage des trois principaux ports somaliens où sont basés les pirates, afin de les empêcher de lancer des attaques et de neutraliser les «bateaux mères».

4.3. Coalition d'Etats

44. Les Etats-Unis et une coalition d'Etats ont envoyé la *task force* CTF151, une opération multinationale qui a pour mission de dissuader, de démanteler et d'éradiquer la piraterie au large des côtes de Somalie afin de protéger la sécurité maritime globale et de garantir la liberté de navigation dans l'intérêt de tous les pays.

4.4. Résultats

45. La dissuasion militaire, bien qu'elle ne soit pas suffisante pour résoudre le problème posé par la piraterie, a néanmoins permis très concrètement de réduire celle-ci:

- en 2006 une attaque de pirates sur trois était couronnée de succès; en 2009, ce ratio est passé à une attaque sur six;
- depuis 2008, aucune tentative d'attaque perpétrée contre un navire affrété par le PAM n'a réussi;
- la capacité des navires de commerce d'éviter les attaques de pirates ou de leur échapper a énormément augmenté, grâce également à l'exploitation des informations, des renseignements et du savoir-faire accumulés lors des opérations militaires actives dans les zones à risques. On estime que 70 % des attaques de pirates sont repoussées par les navires de commerce eux-mêmes.

46. On notera cependant que pendant les attaques, les actes commis sont de plus en plus violents, car les pirates ouvrent le feu sans distinction pour intimider l'équipage et utilisent des armes plus dangereuses.

5. L'implication des sociétés privées de sécurité (SPS)

47. En vue de renforcer la sécurité de la navigation commerciale, les compagnies maritimes ont commencé à faire appel à des sociétés privées de sécurité (SPS) pour garantir la protection des navires traversant les zones dangereuses. Il s'agit d'un marché nouveau et potentiellement très lucratif pour ces sociétés, qui réduisent leurs activités en Irak en raison de l'amélioration de la situation sécuritaire dans ce pays et du retrait par les Etats-Unis de l'immunité les soustrayant aux poursuites.

48. Les activités de sécurité menées le long des côtes de la Somalie et dans le golfe d'Aden sont pour l'essentiel le fait de sociétés britanniques, mais des entreprises américaines occupent une part croissante de ce marché. Toutes les SPS ne dotent pas leur personnel d'armes létales: certaines recourent plutôt à des tactiques qui peuvent être aussi simples que de graisser ou électrifier les bastingages, mettre en place des barbelés le long des francs-bords ou installer des lances à incendie à haute pression dirigées vers les zones vulnérables du bateau; parfois aussi, ils sont équipés d'armes de haute technologie qui étourdissent, désorientent ou émettent des sons insupportables.

49. Les compagnies d'assurances contribuent au succès des SPS maritimes: en raison des actes de piraterie, les primes d'assurance des navires traversant le golfe d'Aden ont été multipliées par dix, mais certaines compagnies sont prêtes à les réduire de 40 % si les bateaux disposent de leur propre personnel de sécurité.

50. Le recours à des SPS a été sévèrement critiqué par les organisations internationales pertinentes et les experts, car il pourrait donner lieu à une course aux armements en mer, les pirates et les équipages ayant recours à des armes de plus en plus puissantes.

51. Le fait que des navires civils transportent des armes ou des escortes armées soulève en outre des questions juridiques compliquées, qui deviendraient de plus en plus complexes si une personne était blessée ou tuée. La plupart des Etats battant pavillon n'autorisent pas que des armes soient transportées à bord de leurs navires de commerce; les navires de commerce ont normalement droit à un passage inoffensif à travers les eaux territoriales d'un Etat côtier, mais à condition qu'ils ne soient pas armés et ne représentent aucune menace. En outre, le droit de l'Etat côtier peut très bien interdire la détention ou l'utilisation d'armes non autorisées dans ses eaux territoriales.

52. Comme l'a indiqué le Bureau maritime international de la Chambre de commerce internationale, «il y a peu à gagner et beaucoup à perdre d'avoir une sécurité privée armée à bord de quelques navires» transitant dans ces zones à haut risque²⁶.

6. Arrestation et poursuites: défis juridiques et politiques

53. Dans le droit international coutumier, la piraterie est un crime si grave qu'il relève de la juridiction universelle: tout pays peut appréhender des pirates en haute mer – dès lors qu'aucun autre Etat n'exerce sa juridiction exclusive – et les poursuivre en vertu de sa législation²⁷.

54. Les règles du droit international, qui sont apparues pour répondre à la nécessité d'éradiquer la piraterie aux XVII^e, XVIII^e et XIX^e siècles, devraient toujours être applicables aujourd'hui. Or, il est très rare que les pirates d'aujourd'hui soient traduits en justice: dans la plupart des cas, alors même qu'ils auraient pu être arrêtés, ils sont laissés libres. Bien que la totalité des experts reconnaisse que «le droit en matière de piraterie est clair à 100 %²⁸», les Etats répugnent à appliquer le principe de juridiction universelle, en raison de considérations pratiques, juridiques et politiques.

6.1. Les eaux territoriales: le principal théâtre des attaques de piraterie

55. La première considération factuelle est que la majorité des attaques de pirates ont lieu dans les eaux territoriales. Dans cette partie de la mer, que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer a étendue à 12 milles nautiques de la côte en 1982, le principe de compétence universelle ne s'applique pas.

56. Dans ses eaux territoriales, un Etat a la responsabilité exclusive d'appréhender et de poursuivre les pirates en vertu de sa législation. C'est cependant un vœu pieux, sachant que la piraterie en mer se concentre dans des pays qui ne sont pas en mesure ou désireux d'affronter le problème.

57. Cependant, comme cela a été mentionné précédemment, une telle limitation consacrée dans le droit international a été suspendue temporairement dans le cas de la Somalie, sur la base de la [Résolution 1851](#) (2008) adoptée par le Conseil de sécurité des Nations Unies accordant aux Etats le droit de poursuite sur le territoire somalien et à la suite d'une demande spécifique des autorités somaliennes.

6.2. Difficultés dans l'identification des pirates avant les attaques

58. Même dans les eaux internationales, les Etats sont très prudents en ce qui concerne l'arrestation car il n'est pas facile d'identifier les pirates avant qu'ils attaquent: lorsque ces derniers s'aperçoivent de l'arrivée d'un escorteur, ils jettent à l'eau leurs armes, leurs échelles d'abordage et même leurs téléphones satellites. A terre, ils n'ont aucune difficulté à se rééquiper et à repartir en mer. Les rançons, qui se montent souvent à plusieurs millions de dollars, suffisent à payer sans problème un nouvel équipement.

59. La difficulté d'une telle identification est très bien illustrée par l'affaire d'un navire militaire indien qui, en novembre 2008, pensant couler un bateau de pirates dans le golfe d'Aden, a coulé à la place un chalutier thaïlandais qui avait été capturé par les pirates, tuant 15 membres d'équipage innocents²⁹.

6.3. Les droits des pirates présumés arrêtés

60. Par ailleurs, la loi a évolué depuis le temps des boucaniers: alors qu'il y a des siècles les pirates capturés étaient normalement exécutés sur place et sans jugement, la question légitime se pose de nos jours de savoir quels droits doivent être accordés aux pirates présumés pendant qu'ils sont en détention sur le navire, et sur quel fondement juridique ils doivent être placés en détention? Un certain nombre de points de droit doivent donc être précisés. Les pirates devraient-ils bénéficier d'une aide juridique? D'un interprète? Peuvent-ils engager une procédure de demande d'asile? En outre, s'agissant d'opérations militaires multilatérales telles que celles placées sous le commandement de l'OTAN et de l'Union européenne, il n'y a souvent pas de directives relatives à la détention de civils à bord, y compris s'agissant de l'arrestation de criminels potentiels.

6.4. Absence de droit interne érigeant la piraterie en tant qu'infraction pénale ou caractère obsolète du droit interne

61. Le droit interne est souvent silencieux au sujet de ces problèmes, précisément parce que la piraterie a été considérée comme quelque chose appartenant à l'histoire, et pratiquement aucun pays n'a de législation pénale moderne en matière de piraterie ou de vol en mer.

62. Le Comité maritime international (CMI), une organisation non gouvernementale internationale créée dans le but de contribuer à l'unification du droit de la mer, a tenté de répondre à ce défi en élaborant, en 2001, des lignes directrices pouvant être utilisées par les Etats pour adapter leur droit interne. Ce travail a été révisé par la suite en coopération avec l'Organisation maritime internationale (OMI) pour donner lieu, en 2007, à une proposition intitulée «Acte criminels maritimes, projet de lignes directrices pour la législation nationale». Ces lignes directrices portent sur toutes les formes de violence en mer, afin de s'assurer qu'elles feront l'objet de poursuites et de sanctions par un ou plusieurs Etats.

6.5. Difficultés dans l'identification de la juridiction pertinente

63. Certaines affaires peuvent être extrêmement complexes: par exemple, «un navire battant pavillon panaméen transporte une cargaison en provenance du Japon. Le cargo est assuré en Allemagne, l'équipage vient des Philippines et des Pays-Bas. Des pirates indonésiens sont montés à bord du navire en haute mer: quelle loi s'applique?»³⁰

64. Les pirates échappent aux poursuites en raison de ce genre de complexités et d'ambiguïtés du droit.

6.6. Absence de volonté d'entreprendre des poursuites

65. Il est clair qu'un certain nombre d'Etats ne souhaitent pas voir des centaines de pirates purger une peine d'emprisonnement dans leurs prisons et être jugés dans leurs tribunaux.

66. L'alternative à l'arrestation des pirates présumés et à leur extradition vers leur pays de nationalité, qui serait possible en vertu du droit international, n'est pas une solution viable: premièrement, l'extradition doit être demandée par le pays de la nationalité du pirate et, deuxièmement, de tels pays d'origine sont souvent peu respectueux des droits de l'homme et appliquent parfois encore la peine de mort (l'extradition soulèverait par conséquent plusieurs questions au regard de la Convention européenne des droits de l'homme et d'autres instruments des droits de l'homme).

67. En ce qui concerne des pays comme la Somalie, afin de maintenir au minimum le nombre de demandes d'asile, certains Etats peuvent être réticents à l'idée de ramener des pirates pour les juger, de crainte qu'ils ne fassent une demande d'asile ou n'invoquent la situation dans le pays pour expliquer que leur retour est impossible.

6.7. Poursuite par un Etat directement concerné

68. Cela dit, quelques pays se sont montrés récemment plus déterminés à poursuivre les pirates.

69. A titre d'exemple, à plusieurs reprises, la France a procédé à l'arrestation de pirates somaliens et les a ramenés en France, où ils attendent actuellement d'être jugés. Ainsi:

- en avril 2008, des commandos français ont capturé six pirates sur le territoire somalien (à la suite de l'autorisation de poursuite accordée par la dernière Résolution sur la situation en Somalie, relative à la piraterie, adoptée par le Conseil de sécurité des Nations Unies), qui étaient responsables de la capture du voilier de plaisance de luxe *Le Ponant*, au large des côtes somaliennes;

- en septembre 2008, une unité de commando d'élite d'hommes-grenouilles a arraisonné le voilier *Amel Super Maramu*, libéré les otages – M. et M^{me} Delanne – et capturé six pirates;

- en mai 2009, les nageurs de combat du commando Hubert ont arraisonné le *Tanit*, un bateau de plaisance pris en otage par des pirates somaliens. Le skipper a été tué au cours de l'opération. Six pirates ont été capturés.

70. En avril 2009, le procès d'un pirate somalien impliqué dans le détournement du *Maersk Alabama* s'est ouvert à New York. Il est accusé de «crime de piraterie, tel que défini par le droit des nations», une disposition intégrée dans le Code pénal des Etats-Unis en 1819. La dernière fois qu'un individu a été jugé coupable de piraterie sur cette base, il a été condamné à mort par pendaison.

71. En mai 2009, cinq pirates somaliens ont été jugés aux Pays-Bas pour avoir tenté de détourner le *Samanyolu*, un navire battant pavillon néerlandais. Après cette tentative ratée, ils avaient été secourus en mer par un navire danois, puis extradés du Danemark aux Pays-Bas.

72. Ce procès a donné lieu à de nombreuses controverses: premièrement, parce que, selon certains communiqués de presse, les pirates n'avaient montré aucune crainte de sanctions, déclarant même qu'ils souhaitaient rester dans une prison néerlandaise, où ils seraient davantage en sécurité et mieux traités qu'en Somalie³¹; deuxièmement, c'était la première fois que cet article du Code pénal était appliqué; et, troisièmement, en raison du caractère arbitraire de la justice contre la piraterie: alors que ces cinq pirates étaient dans l'attente de leur jugement, neuf autres avaient été libérés un mois plus tôt par un navire néerlandais, alors même qu'ils avaient été surpris en train d'attaquer un navire yéménite.

73. En novembre 2009, pour la première fois, un procureur espagnol a inculpé deux Somaliens soupçonnés de piraterie, capturés dans le cadre de l'attaque du chalutier *Alakrana* et de ses 33 membres d'équipage. Ils ont été accusés de détention illégale, d'association de malfaiteurs et de vol à main armée. Plus tôt cette même année, un tribunal espagnol a remis un groupe de pirates somaliens aux autorités kenyanes, après avoir tenté de les ramener en Espagne.

6.8. Poursuites par un Etat tiers

74. En dépit de ces exemples, au moins s'agissant de la Somalie, le principal moyen choisi pour engager des poursuites en cas d'actes de piraterie semble être la conclusion d'accords bilatéraux avec des Etats tiers qui acceptent d'exercer leur compétence. De tels accords ont été conclus par l'Union européenne avec le Kenya (mars 2009³²) et avec les Seychelles (novembre 2009³³) afin de garantir le transfert, le placement en détention et les poursuites des pirates appréhendés en haute mer par l'EUNAVFOR, et entre le Kenya et, respectivement, le Royaume-Uni, les Pays-Bas et les Etats-Unis.

75. Lors de la réunion informelle des ministres de la Défense de l'Union européenne à Palma de Majorque (24-25 février 2010), il a été convenu d'améliorer l'application des accords existants avec le Kenya et les Seychelles, et de conclure des accords similaires avec d'autres pays de la région, notamment la Tanzanie, Maurice et l'Afrique du Sud.

76. Lorsque l'accord avec le Kenya a été conclu, certains commentateurs ont laissé entendre qu'il devrait être considéré comme une mesure de dissuasion, compte tenu du manque de respect des droits de l'homme au Kenya, de l'inefficacité et du manque d'indépendance de son système judiciaire, de ses conditions pénitentiaires et des cas de torture et de mauvais traitements en détention qui y ont été signalés³⁴.

77. En date de novembre 2009, au total, 74 pirates présumés ont été remis au Kenya dans le cadre de l'accord signé avec l'Union européenne³⁵. Les procès sont en cours.

78. La décision politique, non seulement de certains Etats européens mais de l'Union européenne, de livrer les personnes qui sont sous leur garde à un pays où le fonctionnement de la justice et la protection des droits de l'homme est discutable soulève des questions d'ordre politique essentielles et peut-être aussi des questions juridiques au regard de la Convention européenne des droits de l'homme.

7. La rançon

79. Bien que la conclusion des affaires de piraterie soit marquée par un manque de transparence, il semble que dans la plupart des cas des rançons soient versées pour assurer la libération des bateaux et des équipages. En moyenne, en Somalie, les rançons vont de 1 à 3 millions de dollars des Etats-Unis. Dans les faits, une nouvelle économie fleurit partout dans le monde, avec des sociétés de sécurité, des avocats et des négociateurs spécialisés engrangeant des profits du fait de leur participation au dénouement d'affaires de piraterie. Londres semble être devenu la plaque tournante pour des sociétés qui aident les propriétaires de bateaux à résoudre les aspects juridiques du versement des rançons et engagent des entreprises de sécurité privées pour négocier avec les pirates et assurer le paiement des rançons.

80. Par ailleurs, on ne sait trop ce qu'il advient de l'argent de la rançon: comme toutes les transactions se font en espèces, il est quasiment impossible d'en suivre la trace. Il semble cependant que les pirates récoltent des dizaines de milliers de dollars plutôt que des millions de dollars, car la piraterie est devenue une mini-économie qui emploie des centaines de personnes dont chacune touche une part de la rançon. Les experts en renseignements maritimes indiquent ne pas disposer de preuve concrète d'un blanchiment de l'argent et, selon eux, le partage des sommes ainsi récoltées n'attire probablement pas les grands réseaux criminels.

81. Certains analystes évoquent le reversement par les pirates de près de 50 % des sommes récoltées aux milices islamistes d'al-Shabab dans les zones contrôlées par ces dernières. Aucune preuve ne vient cependant étayer cette affirmation et al-Shabab a toujours pris position contre la piraterie. Des rapports concordants laissent entrevoir que des responsables de la région séparatiste du Puntland – le cœur de la piraterie somalienne – touchent une partie du butin. Il semble que les membres du groupe de pirates d'Harardhere soient liés au trafic d'armes du Yémen vers les villes somaliennes d'Harardhere et Hobyo, qui sont de longue date deux des principaux points d'entrée des cargaisons d'armes destinées aux groupes armés en Somalie et en Ethiopie.

82. Certains gouvernements européens disposent de politiques et/ou de législations explicites interdisant le paiement de rançons. D'autres pays, dont le Royaume-Uni, n'ont pas de règle spécifique pour cette question mais les autorités conseillent de ne pas régler de rançon. Comme l'a exprimé la chancelière allemande Angela Merkel après le versement d'une rançon de 2,7 millions d'euros pour la libération du cargo *Hansa Stanger* et de son équipage, le principal argument contre le versement des rançons est qu'il encourage de nouveaux actes de piraterie.

83. La question de savoir s'il faut ou non verser une rançon devient particulièrement controversée dans le cas des bateaux de plaisance privés. Par exemple, dans l'affaire du *Ponant*, la capture des pirates s'est produite uniquement après le versement d'une rançon qui se serait élevée à 2 millions de dollars des Etats-Unis et la libération de l'équipage. Les six pirates qui sont actuellement dans l'attente de leur procès en France ont été pris en possession de seulement 200 000 dollars, ce qui indique que certains pirates ont réussi à s'évader avec le reste de l'argent.

8. Remarques finales et recommandations

84. La réponse à la piraterie des démocraties européennes et autres a été jusqu'ici principalement militaire et axée sur la dissuasion. La réponse militaire a été, dans une certaine mesure, une réussite, et a contribué à réduire le taux d'attaques réussies. Elle ne peut pas cependant fournir une solution à long terme au problème, car les causes profondes de la piraterie se trouvent à terre. Une approche globale est nécessaire pour traiter les causes de la pauvreté, de l'instabilité et de l'absence de gouvernance dans les pays où le phénomène est endémique, comme la Somalie.

85. En outre, une répression efficace doit être considérée comme faisant partie intégrante de tout effort de dissuasion crédible. Afin de traiter le phénomène de la piraterie, les Etats doivent donc:

- moderniser le cadre juridique interne pertinent ou le mettre en place s'il n'existe pas;
- introduire des règles claires afin d'identifier l'Etat responsable à des fins de poursuites, par exemple par la signature d'un accord international;

- veiller à ce que la lutte contre la piraterie soit menée dans le plein respect des droits de l'homme et de la prééminence du droit.

86. Le communiqué adopté lors du Sommet du G8 à L'Aquila, appelant à un renforcement du système judiciaire criminel pour poursuivre les pirates présumés, est un développement positif et un signe que les pays d'Europe ont réalisé l'urgence du problème.

87. Le rôle que le Conseil de l'Europe, en tant qu'organisation paneuropéenne définissant des normes, pourrait jouer pour parvenir à ces objectifs mérite une réflexion plus approfondie. Par exemple, le Conseil de l'Europe pourrait:

- proposer des lignes directrices en matière de législation pouvant être utilisées par les Etats membres et s'inspirant de celles recommandées par le Comité maritime international (CMI);
- dans le cadre de ses activités dans le domaine du droit pénal international, élaborer une convention-cadre relative à la prévention et à l'éradication de la piraterie et des vols en mer, notamment des directives claires quant à la manière d'identifier l'Etat responsable des poursuites;
- mener une étude approfondie sur la pratique récente des Etats membres s'agissant des poursuites engagées contre les individus soupçonnés de piraterie et élaborer des lignes directrices quant à la manière de garantir que les affaires dont les tribunaux seront saisis sont compatibles avec les obligations des Etats membres au regard de la Convention européenne des droits de l'homme et d'autres instruments du Conseil de l'Europe, notamment au moment de l'arrestation et du transfert aux autorités du pays qui sera chargé des poursuites.

88. Il est toutefois évident qu'aucune réponse juridique n'est possible sans une volonté politique claire de lutter contre le phénomène de la piraterie. A cet effet, les membres de l'Assemblée parlementaire devraient faire pleinement usage du double mandat qui est le leur ainsi que des conclusions de ce rapport, afin de suivre attentivement leur gouvernement quant à la manière dont sont traitées les affaires de piraterie, en particulier s'agissant:

- des accords bilatéraux signés avec des pays tiers aux fins d'engager des poursuites à l'encontre des pirates, afin d'éviter le risque que des individus se trouvant sous la garde d'autorités européennes soient remis à des pays ne pouvant garantir un procès équitable ou la protection des normes en matière de droits de l'homme, ou ne respectant pas d'autres obligations internationales;
- de la politique ou de la pratique autorisant les pirates à circuler librement, et de leurs conséquences sur la crédibilité et l'efficacité des mesures de lutte contre la piraterie;
- de la question du paiement d'une rançon, par l'Etat ou par des acteurs privés;
- de la nécessité de réguler (ou d'interdire expressément) le recours à des entreprises de sécurité privées à bord des navires de commerce.

Commission chargée du rapport: commission des questions politiques

Renvoi en commission: [Doc. 11803](#) et [Doc. 11837](#), Renvoi 3531 du 29 mai 2009

Projet de résolution adopté à l'unanimité par la commission le 18 mars 2010

Membres de la commission: M. Björn **von Sydow** (Président), M. Dariusz **Lipiński** (Vice-Président), M. Konstantin Kosachev (Vice-Président) (remplaçant: M. Alexander **Pochinok**), M. Michael Aastrup Jensen (Vice-Président), M. Francis Agius, M. Alexandre Babakov (remplaçant: M. Sergey **Markov**), M. Viorel Badea, M. Denis **Badré**, M^{me} Theodora Bakoyannis (remplaçant: M. Miltiadis **Varvitsiotis**), M. Andris Bērziņš, M. Erol Cebeci, M. Lorenzo Cesa, M. Titus **Corlătean**, M^{me} Anna **Čurdová**, M. Hendrik **Daems**, M. Pol van den Driessche, M^{me} Josette Durrieu, M. Frank Fahey (remplaçant: M. Patrick **Breen**), M. Piero Fassino (remplaçant: M. Andrea **Rigoni**), M. György **Frunda**, M. Jean-

Charles Gardetto, M. Marco Gatti, M. Andreas **Gross**, M. Michael **Hancock**, M. Davit **Harutyunyan**, M. Norbert **Haupt**, M. Joachim Hörster, M^{me} Sinikka **Hurskainen**, M. Tadeusz **Iwiński**, M. Bakir Izetbegović, M. Miloš **Jevtić**, M^{me} Birgen **Keleş**, M. Victor Kolesnikov, M. Jean-Pierre Kucheida, M^{me} Darja Lavtižar-Bebler, M. Göran **Lindblad**, M. Marian Lupu, M. Gennaro Malgieri, M. Dick Marty, M. Frano Matušić, M. Silver Meikar (remplaçant: M. Andres **Herkel**), M. Dragoljub Mićunović, M. Jean-Claude **Mignon**, M. Aydin Mirzazada, M. Juan Moscoso del Prado Hernández, M^{me} Lilja Mósesdóttir, M. João Bosco Mota Amaral, M^{me} Olga Nachtmannová, M. Gebhard Negele, M^{me} Miroslava **Němcová**, M. Zsolt Németh, M. Fritz Neugebauer (remplaçant: M. Franz Eduard **Kühnel**), M. Aleksandar Nikoloski, M. Maciej **Orzechowski**, M. Johannes Pflug, M. Ivan Popescu, M. Christos Pourgourides, M. John Prescott (remplaçant: M. John **Austin**), M. Gabino **Puche**, M. Lluís Maria **de Puig**, M. Amadeu Rossell Tarradellas, M. Ilir Rusmali, M. Predrag Sekulić, M. Samad Seyidov, M. Leonid **Slutsky**, M. Petro Symonenko, M. Zoltán Szabó (remplaçant: M. Mátyás **Eörsi**), M. Mehmet **Tekelioğlu**, M. Han Ten Broeke, M. Zhivko Todorov, Lord **Tomlinson**, M. Latchezar Toshev, M. Petre **Tsiskarishvili**, M. Mihai Tudose, M. Ilyas Umakhanov, M. José **Vera Jardim**, M. Luigi Vitali, M. Konstantinos **Vrettos**, M^{me} Katrin Werner, M^{me} Karin S. **Woldseth**, M. David **Wilshire**, M^{me} Gisela Wurm, M. Emanuelis Zingeris

Ex officio: M^{me} Anne **Brasseur**, M. Tiny Kox, M. Luca **Volontè**

N.B. Les noms des membres ayant participé à la réunion sont indiqués en **gras**

Secrétariat de la commission: M^{me} Chatzivassiliou, M. Ary, M. Chevtchenko, M^{me} Sirtori-Milner

¹ . Joshua Haberkornhalm, *White Paper on Managing the Risks of Maritime Piracy*, 2004.

² . Résolution du Parlement européen sur les actes de piraterie en mer, 23 octobre 2008, B6-0537/2008.

³ . Document A/2037, 4 juin 2009.

⁴ . Voir le site www.nato-pa.int/default.asp?SHORTCUT=1949.

⁵ . [Doc. 11803](#).

⁶ . [Doc. 11837](#).

⁷ . [Doc. 11947](#).

⁸ . Article 101.

⁹ . Munich Re, *Piracy – Threat at sea*, p. 17.

¹⁰ . Source: *2009 annual piracy report*, publié par le Piracy Reporting Centre du BMI de la Chambre de commerce internationale.

¹¹ . Munich Re, *op. cit.*, p. 17.

¹² . Voir la section ci-après consacrée à cette question.

¹³ . Présentation de M. Howlett, directeur de division au Bureau maritime international de la Chambre de commerce internationale, à l'occasion de l'audition sur la piraterie moderne qui s'est tenue le 17 novembre 2009 à Bruxelles.

¹⁴ . Raymond Gilpin, United States Institute of Peace, «Counting the Costs of Somali Piracy», 22 juin 2009.

¹⁵ . Résolutions 1814, 1816, 1838, 1846 et 1851 (2008).

¹⁶ . Résolution 1851 (2008), paragraphe 6.

¹⁷ . Lettres des 1^{er} septembre et 9 décembre 2008 signées par le Président de la Somalie.

¹⁸ . Raymond Gilpin, United States Institute of Peace, «Counting the Costs of Somali Piracy», 22 juin 2009.

¹⁹ . Associated Press, «Somali piracy backed by international network», www.msnbc.msn.com/id/28158455/page/2/, 10 décembre 2008.

²⁰ . Source: Banque mondiale.

²¹ . Centre de surveillance des déplacements internes, www.internal-displacement.org/.

²² . BBC News, «Somali Justice – Islamist Style», 20 mai 2009. Cependant, la loi de la charia s'applique aussi dans les régions de la Somalie soumises au contrôle du gouvernement fédéral de transition, bien que le Président se soit engagé à ne pas en imposer une interprétation stricte (Al Jazeera, *Somalia votes to implement Sharia*, 19 avril 2009).

²³ . Présentation de M^{me} Alexia Mikhos, Section politique de gestion des crises, Division des opérations, OTAN, audition sur la piraterie moderne, 17 novembre 2009.

²⁴ . Selon le concept d'«accompagnement», les navires de commerce sont accompagnés par un bâtiment militaire pendant un court trajet en mer puis par un autre bâtiment militaire qui prend le relais, au lieu d'être escortés par un seul bâtiment jusqu'à leur destination.

²⁵ . Présentation du commandant David Lintern, opération UE Navfor Atalante, officier de liaison avec l'Union européenne, audition sur la piraterie moderne, 17 novembre 2009.

²⁶ . Bureau maritime international de la Chambre de commerce internationale, *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report*, Rapport annuel 2008, p. 40.

²⁷ . Mitsue Inazumi, *Universal Jurisdiction in Modern International Law*, «Expansion of National Jurisdiction for Prosecuting Serious Crimes under International Law».

²⁸ . Kenneth Randall, doyen de la faculté de droit de l'université de l'Alabama, cité par Alex Calvo dans *Somali Piracy, International Customary Law and the Dispatch of Japan's MSDF*.

²⁹ . Fox News: «Official: Destroyed Pirate 'Mother' Ship Actually Thai Boat», 26 novembre 2008.

³⁰ . Munich Re, *op. cit.*, p. 24.

³¹ . «Pays-Bas: des pirates somaliens à la barre», dans *Libération*, 29 mai 2009.

³² . Voir le site <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:079:0049:0059:FR:PDF>.

³³ . Voir le site <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:315:0037:0043:FR:PDF>.

³⁴ . Daniele Archibugi et Marina Chiarugi, «Piracy challenges global governance», dans *Open democracy*, 9 avril 2009, p. 6. S'agissant la situation des droits de l'homme au Kenya, voir le dernier rapport sur les droits de l'homme du ministère des Affaires étrangères des Etats-Unis, à l'adresse suivante: www.state.gov/g/drl/rls/hrrpt/2007/100487.htm.

³⁵ . Présentation du commandant David Lintern, opération UE Navfor Atalante, officier de liaison avec l'Union européenne, audition sur la piraterie moderne, 17 novembre 2009.

ANNEXE V

Convention sur la haute mer **1958**

2. Convention sur la haute mer

Faite à Genève le 29 avril 1958*

Les Etats parties à la présente Convention,

Désireux de codifier les règles du droit international relatives à la haute mer,

Reconnaissant que les dispositions ci-après, adoptées par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, tenue à Genève du 24 février au 27 avril 1958, sont pour l'essentiel déclaratoires de principes établis du droit international,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier

On entend par « haute mer » toutes les parties de la mer n'appartenant pas à la mer territoriale ou aux eaux intérieures d'un Etat.

Article 2

La haute mer étant ouverte à toutes les nations, aucun Etat ne peut légitimement prétendre en soumettre une partie quelconque à sa souveraineté. La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions que déterminent les présents articles et les autres règles du droit international. Elle comporte notamment, pour les Etats riverains ou non de la mer :

- 1) La liberté de la navigation;
- 2) La liberté de la pêche;
- 3) La liberté d'y poser des câbles et des pipelines sous-marins;
- 4) La liberté de la survoler.

Ces libertés, ainsi que les autres libertés reconnues par les principes généraux du droit international, sont exercées par tous les Etats en tenant raisonnablement compte de l'intérêt que la liberté de la haute mer présente pour les autres Etats.

Article 3

1. Pour jouir des libertés de la mer à l'égal des Etats riverains de la mer, les Etats dépourvus de littoral devraient accéder librement à la mer. A cet effet, les Etats situés entre la mer et un Etat dépourvu de littoral accorderont, d'une commune entente et en conformité avec les conventions internationales en vigueur :

- a) A l'Etat dépourvu de littoral, sur une base de réciprocité, le libre transit à travers leur territoire;
- b) Aux navires arborant le pavillon de cet Etat un traitement égal à celui de leurs propres navires ou des navires de n'importe quel autre Etat, en ce qui concerne l'accès aux ports maritimes et leur utilisation.

2. Les Etats situés entre la mer et un Etat dépourvu de littoral régleront, d'un commun accord avec celui-ci, en tenant compte des droits de l'Etat riverain ou de transit et des particularités de l'Etat sans littoral, toutes questions relatives à la liberté de transit et à l'égalité de traitement dans les ports, au cas où ces Etats ne seraient pas déjà parties aux conventions internationales en vigueur.

Article 4

Tous les Etats, riverains ou non de la mer, ont le droit de faire naviguer en haute mer des navires arborant leur pavillon.

Article 5

1. Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il accorde sa nationalité aux navires ainsi que les conditions d'immatriculation et du droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire; l'Etat doit notamment exercer effectivement sa juridiction et son contrôle, dans les domaines technique, administratif et social, sur les navires battant son pavillon.
2. Chaque Etat délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet.

Article 6

1. Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et se trouvent, soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par les traités internationaux ou par les présents articles, 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 de l'immatriculation.
2. Un navire naviguant sous les pavillons de deux ou plusieurs Etats, dont il fait usage à sa convenance, ne peut se prévaloir, vis-à-vis de tout Etat tiers, d'aucune de ces nationalités, et peut être assimilé à un navire sans nationalité.

Article 7

Les dispositions des articles précédents ne préjugent en rien la question des navires affectés au service officiel d'une organisation intergouvernementale battant pavillon de l'organisation.

Article 8

1. Les navires de guerre jouissent en haute mer d'une immunité complète de juridiction de la part d'Etats autres que l'Etat du pavillon.
2. Aux fins des présents articles, l'expression « navire de guerre » désigne un navire appartenant à la marine de guerre d'un Etat et portant les signes extérieurs distinctifs des navires de guerre de sa nationalité. Le commandant doit être au service de l'Etat, son nom doit figurer sur la liste des officiers de la flotte militaire, et l'équipage doit être soumis aux règles de la discipline militaire.

Article 9

Les navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés seulement à un service gouvernemental non commercial jouissent, en haute mer, d'une immunité complète de juridiction de la part d'Etats autres que l'Etat du pavillon.

Article 10

1. Tout Etat est tenu de prendre à l'égard des navires arborant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne :
 - a) L'emploi des signaux, l'entretien des communications et la prévention des abordages;
 - b) La composition et les conditions de travail des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables en matière de travail;
 - c) La construction et l'armement du navire et son aptitude à tenir la mer.
2. En prescrivant ces mesures, chaque Etat est tenu de se conformer aux normes internationales généralement acceptées et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer le respect.

Article 11

1. En cas d'abordage ou de tout autre événement de navigation concernant un navire en haute mer, de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de toute autre personne au service du navire, aucune poursuite pénale ou disciplinaire ne peut être intentée contre ces personnes que devant les autorités judiciaires ou administratives, soit de l'Etat du pavillon, soit de l'Etat dont ces personnes ont la nationalité.

2. En matière disciplinaire, l'Etat qui a délivré un brevet de commandement ou un certificat de capacité est seul compétent pour prononcer, après procédure régulière de droit, le retrait de ces titres, même si le titulaire n'a pas la nationalité de l'Etat de délivrance.
3. Aucune saisie ou retenue du navire ne peut être ordonnée, même pour des mesures d'instruction, par des autorités autres que celles de l'Etat du pavillon.

Article 12

1. Tout Etat est tenu d'obliger le capitaine d'un navire naviguant sous son pavillon, autant que le capitaine peut le faire sans danger sérieux pour le navire, l'équipage ou les passagers :

- a) A prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre;
- b) A se porter à toute la vitesse possible au secours des personnes en détresse, s'il est informé de leur besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement compter sur cette action de sa part;
- c) Après un abordage, à prêter assistance à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers et, dans la mesure du possible, à indiquer à l'autre navire le nom de son propre navire, son port d'enregistrement et le port le plus proche qu'il touchera.

2. Tous les Etats riverains favoriseront la création et l'entretien d'un service adéquat et efficace de recherche et de sauvetage pour assurer la sécurité en mer et au-dessus de la mer, et concluront à cette fin, le cas échéant, des accords régionaux de coopération mutuelle avec les Etats voisins.

Article 13

Tout Etat est tenu de prendre des mesures efficaces pour empêcher et punir le transport des esclaves sur les navires autorisés à arborer son pavillon et pour empêcher l'usurpation de son pavillon à cette fin. Tout esclave qui se réfugie sur un navire, quel que soit son pavillon, est libre *ipso facto*.

Article 14

Tous les Etats doivent coopérer dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre endroit ne relevant de la juridiction d'aucun Etat.

Article 15

Constituent la piraterie les actes ci-après énumérés :

- 1) 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, et dirigés :
 - a) En haute mer, contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord;
 - b) Contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat;
- 2) Tous actes de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque celui qui les commet a connaissance de faits conférant à ce navire ou à cet aéronef le caractère d'un navire ou d'un aéronef pirate;
- 3) Toute action ayant pour but d'inciter à commettre des actes définis aux alinéas 1 ou 2 du présent article, ou entreprise avec l'intention de les faciliter.

Article 16

Les actes de piraterie, tels qu'ils sont définis à l'article 15, perpétrés par un navire de guerre ou 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 privé.

Article 17

Sont considérés comme navires ou aéronefs pirates les navires ou aéronefs destinés, par les personnes sous le contrôle desquelles ils se trouvent effectivement, à commettre l'un des actes visés à l'article 15. 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 coupables de ces actes.

Article 18

Un navire ou aéronef peut conserver sa nationalité malgré sa transformation en navire ou aéronef pirate. La conservation ou la perte de la nationalité sont déterminées conformément à la loi de l'Etat qui avait conféré cette nationalité.

Article 19

Tout Etat peut saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire capturé à la suite d'actes de piraterie et qui est au pouvoir de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord dudit navire ou aéronef, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat. Les tribunaux de l'Etat qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne les navires, les aéronefs ou les biens, réserve faite des droits de tierces personnes de bonne foi.

Article 20

Lorsque la saisie d'un navire ou aéronef suspect de piraterie a été effectuée sans un motif suffisant, l'Etat qui a appréhendé le navire ou l'aéronef 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 par la capture.

Article 21

Toute saisie pour cause de piraterie ne peut être exécutée que par des navires de guerre ou des aéronefs militaires, ou par d'autres navires ou aéronefs affectés à un service public et autorisés à cet effet.

Article 22

1. Sauf dans les cas où les actes d'ingérence sont fondés sur des pouvoirs accordés par traité, un navire de guerre rencontrant en haute mer un navire de commerce étranger ne peut l'arraisonner à moins qu'il n'y ait un motif sérieux de penser :
 - a) Que ledit navire se livre à la piraterie; ou
 - b) Que le navire se livre à la traite des esclaves; ou
 - c) Que le navire, arborant un pavillon étranger ou refusant de hisser son pavillon, est en réalité un navire ayant la même nationalité que le navire de guerre.
2. Dans les cas prévus aux alinéas a, b et c, le navire de guerre peut procéder à la vérification des titres autorisant le port du pavillon. A cette fin, il peut envoyer une embarcation, sous le commandement d'un officier, au navire suspect. Si, après vérification des papiers, les soupçons subsistent, il peut procéder à un examen ultérieur à bord du navire, qui doit être effectué avec tous les égards possibles.
3. Si les soupçons ne se trouvent pas fondés, et que le navire arrêté n'ait commis aucun acte les justifiant, il doit être indemnisé de toute perte ou de tout dommage.

Article 23

1. La poursuite d'un navire étranger peut être engagée si les autorités compétentes de l'Etat riverain ont de bonnes raisons de penser que ce navire a contrevenu aux lois et règlements de cet Etat. Cette poursuite doit commencer lorsque le navire étranger ou une de ses embarcations se trouve dans les eaux intérieures, dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë de l'Etat poursuivant, et ne peut être continuée au-delà des limites de la mer territoriale ou de la zone contiguë qu'à condition de ne pas avoir été interrompue. Il n'est pas nécessaire que le navire qui ordonne de stopper à un navire étranger naviguant dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë s'y trouve également au moment de la réception dudit ordre par le navire intéressé. Si le navire étranger se trouve dans une zone contiguë telle qu'elle est définie à l'article 24 de la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë, la poursuite ne peut être entamée que pour cause de violation des droits que l'institution de ladite zone avait pour objet de protéger.
2. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale du pays auquel il appartient ou dans celle d'une tierce puissance.
3. La poursuite n'est considérée comme étant commencée qu'à condition que le navire poursuivant se soit assuré, par les moyens utilisables

dont il dispose, que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations ou d'autres embarcations qui travaillent en équipe et utilisent le navire poursuivi comme navire gigogne se trouvent à l'intérieur des limites de la mer territoriale, ou le cas échéant, dans la zone contiguë. La poursuite ne peut être commencée qu'après l'émission d'un signal de stopper, visuel ou auditif, donné à une distance permettant au navire intéressé de le voir ou de l'entendre.

4. Le droit de poursuite ne peut être exercé que par des navires de guerre ou des aéronefs militaires, ou d'autres navires ou aéronefs affectés à un service public et spécialement autorisés à cet effet.

5. Dans le cas d'une poursuite effectuée par un aéronef :

a) Les dispositions des paragraphes 1 à 3 du présent article s'appliquent *mutatis mutandis* à ce mode de poursuite;

b) L'aéronef qui donne l'ordre de stopper doit lui-même poursuivre activement le navire jusqu'à ce qu'un navire ou un aéronef de l'Etat riverain alerté par l'aéronef arrive sur les lieux pour continuer la poursuite, à moins que l'aéronef ne puisse lui-même arrêter le navire. Pour justifier l'arraisonnement d'un navire en haute mer, il ne suffit pas que celui-ci ait été simplement repéré par l'aéronef comme ayant commis une infraction ou comme étant suspect d'infraction, s'il n'a pas été à la fois requis de stopper et poursuivi par l'aéronef lui-même ou par d'autres aéronefs ou navires qui continuent la poursuite sans interruption.

6. La relaxe d'un navire arrêté à un endroit relevant de la juridiction d'un Etat et escorté vers un port de cet Etat, en vue d'un examen par les autorités compétentes, ne peut être exigée du seul fait que le navire et son escorte aient traversé une partie de la haute mer lorsque les circonstances ont rendu nécessaire cette traversée.

7. Si un navire a été arraisonné ou saisi en haute mer dans des circonstances qui ne justifient pas l'exercice du droit de poursuite, il doit être indemnisé de toute perte ou de tout dommage.

Article 24

Tout Etat est tenu d'édicter des règles visant à éviter la pollution des mers par les hydrocarbures répandus par les navires ou les pipelines, ou résultant de l'exploitation et de l'exploration du sol et du sous-sol sous-marins, en tenant compte des dispositions conventionnelles existant en la matière.

Article 25

1. Tout Etat est tenu de prendre des mesures pour éviter la pollution des mers due à l'immersion de déchets radioactifs, en tenant compte de toutes normes et de toutes réglementations qui auront pu être élaborées par les organismes internationaux compétents.

2. Tous les Etats sont tenus de coopérer avec les organismes internationaux compétents à l'adoption de mesures tendant à éviter la pollution des mers ou de l'espace aérien surjacent, résultant de toutes activités qui comportent l'emploi de matériaux radioactifs ou d'autres agents nocifs.

Article 26

1. Tout Etat a le droit de poser des câbles et des pipelines sous-marins sur le lit de la haute mer.

2. L'Etat riverain ne peut entraver la pose ou l'entretien de ces câbles ou pipelines, réserve faite de son droit de prendre des mesures raisonnables pour l'exploration du plateau continental et l'exploitation de ses ressources naturelles.

3. En posant ces câbles ou pipelines, l'Etat en question doit tenir dûment compte des câbles ou pipelines déjà installés sur le lit de la mer. En particulier, il ne doit pas entraver les possibilités de réparation des câbles ou pipelines existants.

Article 27

Tout Etat est tenu de prendre les mesures législatives nécessaires afin que la rupture ou la détérioration, par un navire battant son pavillon ou par une personne soumise à sa juridiction, d'un câble sous-marin en haute mer, faite volontairement ou par négligence coupable, et qui pourrait avoir pour résultat d'interrompre ou d'entraver les communications télégraphiques ou téléphoniques, ainsi que la rupture ou la détérioration dans les mêmes conditions d'un câble à haute tension ou d'un pipeline sous-marins, constituent des infractions passibles de sanctions.

Cette disposition ne s'applique pas aux ruptures ou détériorations dont les auteurs n'auraient eu que le but légitime de protéger leur vie ou la sécurité de leur navire, après avoir pris toutes les précautions nécessaires pour éviter ces ruptures ou détériorations.

Article 28

Tout Etat est tenu de prendre les mesures législatives nécessaires afin que les personnes soumises à sa juridiction qui sont propriétaires d'un câble ou d'un pipeline en haute mer et qui, par la pose ou la réparation de ce câble ou de ce pipeline, causent la rupture ou la détérioration d'un autre câble ou d'un autre pipeline, en supportent les frais de réparation.

Article 29

Tout Etat est tenu de prendre les mesures législatives nécessaires afin que les propriétaires des navires qui peuvent prouver qu'ils ont sacrifié un ancre, un filet ou un autre engin de pêche pour ne pas endommager un câble ou un pipeline sous-marins soient indemnisés par le propriétaire du câble ou du pipeline, à condition qu'ils aient pris préalablement toutes mesures de précaution raisonnables.

Article 30

Les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte aux conventions ou aux autres accords internationaux en vigueur dans les rapports entre Etats parties à ces conventions ou accords.

Article 31

La présente Convention sera, jusqu'au 31 octobre 1958, ouverte à la signature de tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée, ainsi que de tout autre Etat invité par l'Assemblée générale des Nations Unies à devenir partie à la Convention.

Article 32

La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 33

La présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tout Etat appartenant à l'une des catégories mentionnées à l'article 31. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 34

1. La présente Convention entrera en vigueur le trentième jour qui suivra la date du dépôt auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies du vingt-deuxième instrument de ratification ou d'adhésion.
2. Pour chacun des Etats qui ratifieront la Convention ou y adhéreront après le dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification ou d'adhésion, la Convention entrera en vigueur le trentième jour après le dépôt par cet Etat de son instrument de ratification ou d'adhésion.

Article 35

1. Après expiration d'une période de cinq ans à partir de la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, une demande de révision de la Convention peut être formulée en tout temps, par toute Partie contractante, par voie de notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
2. L'Assemblée générale des Nations Unies statue sur les mesures à prendre, le cas échéant, au sujet de cette demande.

Article 36

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifie à tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies et aux autres Etats visés à l'article 31 :

- a) Les signatures apposées à la présente Convention et le dépôt des instruments de ratification ou d'adhésion, conformément aux articles 31, 32 et 33;
- b) La date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, conformément à l'article 34;
- c) Les demandes de révision présentées conformément à l'article 35.

Article 37

L'original de la présente Convention, dont les textes anglais, chinois, espagnol, français et russe font également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en fera tenir copie certifiée conforme à tous les Etats visés à l'article 31.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

FAIT à Genève, le vingt-neuf avril mil neuf cent cinquante-huit.

ANNEXE VI

Convention sur le droit de la mer 1982

Article 101

Définition de la piraterie

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

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

Article 105

Saisie d'un navire ou d'un aéronef pirate

Tout Etat peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, 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 de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord. Les tribunaux de l'Etat qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne le navire, l'aéronef ou les biens, réserve faite des tiers de bonne foi.

Article 107

Navires et aéronefs habilités à effectuer une saisie pour raison de piraterie

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.

ANNEXE VII

Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime. (10 mars 1988)

Article 3 :

1. Commet une infraction pénale toute personne qui illicitement et intentionnellement :

- a) s'empare d'un navire ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence ; ou
- b) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un navire, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire ; ou
- c) détruit un navire ou cause à un navire ou à sa cargaison des dommages qui sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire ; ou
- d) place ou fait placer sur un navire, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou une substance propre à détruire le navire ou à causer ou à sa cargaison des dommages qui compromettent ou sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire ; ou
- e) détruit ou endommage gravement des installations ou services de navigation maritime ou en perturbe gravement le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité de la navigation d'un navire ; ou
- f) communique une information qu'elle sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité de la navigation d'un navire ; ou
- g) blesse ou tue toute personne, lorsque ces faits présentent un lien de connexité avec l'une des infractions prévues aux alinéas a) à f), que celle-ci ait été commise ou tentée.

2. Commet également une infraction pénale toute personne qui :

- a) tente de commettre l'une des infractions prévues au paragraphe 1 ; ou
- b) incite une autre personne à commettre l'une des infractions prévues au paragraphe 1, si l'infraction est effectivement commise, ou est de toute autre manière le complice de la personne qui commet une telle infraction ; ou
- c) menace de commettre l'une quelconque des infractions prévues aux alinéas b), c) et e) du paragraphe 1, si cette menace est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire en question, ladite menace étant ou non assortie, selon la législation nationale, d'une condition visant à contraindre une personne physique ou morale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque.

Article 4 :

1. La présente Convention s'applique si le navire navigue ou si, d'après son plan de route, il doit naviguer dans des eaux, à travers des eaux ou en provenance d'eaux situées au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale d'un seul Etat, ou des limites latérales de sa mer territoriale avec les Etats adjacent.

2. Dans les cas où la Convention n'est pas applicable conformément au paragraphe 1, ses dispositions sont toutefois applicables si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un Etat Partie autre que l'Etat visé au paragraphe 1.

Article 5 :

Tout Etat Partie réprime les infractions prévues à l'article 3 par des peines appropriées qui prennent en considération la nature grave de ces infractions.

Article 6 :

1. Tout Etat Partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions prévues à l'article 3 quand l'infraction est commise :

2. Un Etat Partie peut également établir sa compétence aux fins de connaître de l'une quelconque de ces infractions :

a) lorsqu'elle est commise par une personne apatride qui a sa résidence habituelle dans cet Etat ;
ou

b) lorsque, au cours de sa perpétration, un ressortissant de cet Etat est retenu, menacé, blessé ou tué ; ou

c) lorsqu'elle est commise dans le but de contraindre cet Etat à accomplir un acte quelconque ou à s'en abstenir.

3. Tout Etat Partie qui a établi sa compétence pour les cas visés au paragraphe 2 le notifie au Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (dénommé ci-après « le Secrétaire général »). Si ledit Etat Partie abroge ensuite cette législation, il le notifie au Secrétaire général.

4. Tout Etat Partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infraction prévues à l'article 3 dans les cas où l'auteur présumé de l'infraction se trouve sur son territoire et où il ne l'extrade pas vers l'un quelconque des Etats Parties qui ont établi leur compétence conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

5. La présente Convention n'écarter aucune compétence pénale exercée conformément à la législation nationale.

Article 7 :

1. S'il estime que les circonstances le justifient et conformément à sa législation, tout Etat Partie sur le territoire duquel se trouve l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction assure la détention de cette personne ou prend toutes autres mesures nécessaires pour assurer sa présence pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.

2. Ledit Etat procède immédiatement à une enquête à titre préliminaire en vue d'établir les faits, conformément à sa propre législation.

3. Toute personne à l'égard de laquelle sont prises les mesures visées au paragraphe 1 du présent article est en droit :

a) de communiquer sans retard avec le plus proche représentant qualifié de l'Etat dont elle a la nationalité ou qui est autrement habilité à établir cette communication ou, s'il s'agit d'une personne apatride, de l'Etat sur le territoire duquel elle a sa résidence habituelle ;

b) de recevoir la visite d'un représentant de cet Etat.

4. Les droits visés au paragraphe 3 s'exercent dans le cadre des lois et règlements de l'Etat sur le territoire duquel se trouve l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction, étant entendu toutefois que ces lois et règlements doivent permettre la pleine réalisation des fins pour lesquelles les droits sont accordés en vertu du paragraphe 3.

5. Lorsqu'un Etat Partie a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, les Etats qui ont établi leur compétence conformément au paragraphe 1 de l'article 6 et, s'il le juge opportun, tous autres Etats intéressés. L'Etat qui procède à l'enquête à titre préliminaire visée au paragraphe 2 du présent article en communique rapidement les conclusions auxdits Etats et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

Article 8 :

1. Le capitaine d'un navire d'un Etat Partie (l'Etat du Pavillon) peut remettre aux autorités de tout autre Etat Partie (l'Etat Destinataire) toute personne dont il a de sérieuses raisons de croire qu'elle a commis l'une des infractions prévues à l'article 3.

2. L'Etat du pavillon veille à ce que le capitaine de son navire soit tenu, lorsque cela est possible dans la pratique et si possible avant d'entrer dans la mer territoriale de l'Etat destinataire avec à son bord toute personne qu'il se propose de remettre conformément aux dispositions du paragraphe 1, de notifier aux autorités de l'Etat destinataire son intention de remettre cette personne et les raisons qui motivent cette décision.

3. L'Etat destinataire accepte la remise de ladite personne, sauf s'il a des raisons de croire que la Convention ne s'applique pas aux faits qui motivent la remise, et agit conformément aux dispositions de l'article 7. Tout refus de recevoir une personne doit être motivé.

4. L'Etat du pavillon veille à ce que le capitaine de son navire soit tenu de communiquer aux autorités de l'Etat destinataire les éléments de preuve ayant trait à l'infraction présumée qui sont en sa possession.

5. Un Etat destinataire qui a accepté la remise d'une personne conformément aux dispositions du par. 3 peut à son tour demander à l'Etat du pavillon d'accepter la remise de cette personne. L'Etat du pavillon examine une telle demande et, s'il y donne suite, agit conformément aux dispositions de l'art. 7. Si l'Etat du pavillon rejette une demande, il communique à l'Etat destinataire les raisons qui motivent cette décision.

Article 9 :

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte de quelque façon que ce soit les règles du droit international concernant l'exercice de la compétence des Etats en matière d'enquête ou d'exécution à bord des navires qui ne battent pas leur pavillon.

Article 10 :

1. L'Etat Partie sur le territoire duquel l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert est tenu, dans les cas où l'art. 6 s'applique, s'il ne l'extrade pas, de soumettre l'affaire, sans retard et sans aucune exception, que l'infraction ait été ou non commise sur son territoire, à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale selon une procédure conforme à la législation de cet Etat. Ces autorités prennent leur décision dans les mêmes conditions que pour toute autre infraction de caractère grave conformément aux lois de cet Etat.
2. Toute personne contre laquelle une procédure est engagée en raison d'une des infractions prévues à l'art. 3 jouit de la garantie d'un traitement équitable à tous les stades de la procédure, y compris la jouissance de tous les droits et garanties prévus pour une telle procédure par les lois de l'Etat sur le territoire duquel elle se trouve.

Article 11 :

1. Les infractions prévues à l'art. 3 sont de plein droit comprises comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclu entre Etats Parties. Les Etats Parties s'engagent à comprendre ces infractions comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition à conclure entre eux.
2. Si un Etat Partie qui subordonne l'extradition à l'existence d'un traité est saisi d'une demande d'extradition par un autre Etat Partie avec lequel il n'est pas lié par un traité d'extradition, l'Etat Partie requis a la latitude de considérer la présente Convention comme constituant la base juridique de l'extradition en ce qui concerne les infractions prévues à l'art. 3. L'extradition est subordonnée aux autres conditions prévues par le droit de l'Etat Partie requis.
3. Les Etats Parties qui ne subordonnent pas l'extradition à l'existence d'un traité reconnaissent les infractions prévues à l'art. 3 comme cas d'extradition entre eux dans les conditions prévues par le droit de l'Etat requis.
4. Si nécessaire, entre Etats Parties, les infractions prévues à l'art. 3 sont considérées aux fins d'extradition comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration qu'en un lieu relevant de la juridiction de l'Etat Partie qui demande l'extradition.
5. Un Etat Partie qui reçoit plus d'une demande d'extradition émanant d'Etats qui ont établi leur compétence conformément aux dispositions de l'art. 7 et qui décide de ne pas engager des poursuites tient dûment compte, lorsqu'il choisit l'Etat vers lequel l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction doit être extradé, des intérêts et responsabilités de l'Etat Partie dont le navire battait le pavillon au moment de la perpétration de l'infraction.
6. Lorsqu'il examine une demande d'extradition soumise en vertu de la présente Convention au sujet de l'auteur présumé d'une infraction, l'Etat requis tient dûment compte de la question de savoir si cette personne peut exercer ses droits, tels que prévus au par. 3 de l'art. 7, dans l'Etat requérant.
7. S'agissant des infractions définies dans la présente Convention, les dispositions de tous les traités et accords d'extradition conclus entre Etats Parties sont modifiées entre Etats Parties dans la mesure où elles sont incompatibles avec la présente Convention.

Article 12 :

1. Les Etats Parties s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible dans toute procédure pénale relative aux infractions prévues à l'art. 3, y compris pour l'obtention des éléments de preuve dont ils disposent et qui sont nécessaires aux fins de la procédure.

2. Les Etats Parties s'acquittent de leurs obligations en vertu du par. 1 en conformité avec tout traité d'entraide judiciaire qui peut exister entre eux. En l'absence d'un tel traité, les Etats Parties s'accordent cette entraide en conformité avec leur législation nationale.

Article 13 :

1. Les Etats Parties collaborent à la prévention des infractions prévues à l'art. 3, notamment:

- a) en prenant toutes les mesures possibles afin de prévenir la préparation, sur leurs territoires respectifs, des infractions destinées à être commises à l'intérieur ou en dehors de leurs territoires;
- b) en échangeant des renseignements en conformité avec les dispositions de leur législation nationale et en coordonnant les mesures administratives et autres prises, le cas échéant, afin de prévenir la perpétration des infractions prévues à l'art. 3.

2. Lorsque le voyage d'un navire a été retardé ou interrompu, du fait de la perpétration d'une infraction prévue à l'art. 3, tout Etat Partie sur le territoire duquel se trouvent le navire, les passagers ou l'équipage, doit faire tout son possible pour éviter que le navire, ses passagers, son équipage ou sa cargaison ne soient indûment retenus ou retardés.

Article 14 :

Tout Etat Partie qui a lieu de croire qu'une infraction prévue à l'art. 3 sera commise fournit, conformément à sa législation nationale, aussi rapidement que possible, tous renseignements utiles en sa possession aux Etats qui, à son avis, seraient les Etats ayant établi leur compétence conformément à l'art. 6.

Article 15 :

1. Tout Etat Partie communique aussi rapidement que possible au Secrétaire général, conformément à la législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession relatifs:

- a) aux circonstances de l'infraction;
- b) aux mesures prises en application du par. 2 de l'art. 13;
- c) aux mesures prises à l'égard de l'auteur ou de l'auteur présumé de l'infraction et, en particulier, au résultat de toute procédure d'extradition ou autre procédure judiciaire.

2. L'Etat Partie dans lequel une action pénale a été engagée contre l'auteur présumé de l'infraction en communie, conformément à sa législation nationale, le résultat définitif au Secrétaire général.

3. Les renseignements communiqués conformément aux par. 1 et 2 sont transmis par le Secrétaire général à tous les Etats Parties, aux Membres de l'Organisation maritime internationale (ci-après dénommée «l'Organisation»), aux autres Etats concernés et aux organisations intergouvernementales internationales appropriées.

ANNEXE VIII

Résolution 1846 (2008)

**Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 6026^e séance,
le 2 décembre 2008**

Le Conseil de sécurité,

Rappelant ses résolutions antérieures concernant la situation en Somalie, en particulier les résolutions 1814 (2008), 1816 (2008) et 1838 (2008),

Restant profondément préoccupé par la menace que les actes de piraterie et les vols à main armée commis contre des navires font peser sur la sécurité, la rapidité et l'efficacité de l'acheminement de l'aide humanitaire en Somalie, sur la navigation internationale et sur la sécurité des routes maritimes commerciales, ainsi que sur les autres navires vulnérables, y compris les activités de pêche conformes au droit international,

Réaffirmant son attachement à la souveraineté, à l'intégrité territoriale, à l'indépendance politique et à l'unité de la Somalie, *Réaffirmant en outre* que le droit international, tel qu'édicte dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en date du 10 décembre 1982 (« la Convention »), définit le cadre juridique de la lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer, parmi d'autres activités maritimes,

Tenant compte de la crise que traverse la Somalie et du fait que le Gouvernement fédéral de transition n'a les moyens ni de tenir les pirates à distance, ni de patrouiller dans les voies de circulation maritime internationales au large des côtes du pays ou dans ses eaux territoriales et d'en assurer la sécurité,

Prenant note des demandes d'aide internationale présentées par le Gouvernement fédéral de transition demandant une aide internationale pour lutter contre la piraterie au large des côtes somaliennes, notamment de la lettre que le Président de la Somalie a adressée le 1^{er} septembre 2008 au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour lui dire que le Gouvernement fédéral de transition était reconnaissant au Conseil de l'aide qu'il apportait et était disposé à envisager de collaborer avec d'autres États et avec les organisations régionales pour lutter contre la piraterie et les vols à main armée en mer au large des côtes somaliennes, de la lettre en date du 20 novembre 2008 par laquelle le Gouvernement fédéral de transition demandait que les dispositions de la résolution 1816 (2008) soient prorogées, et de la demande formulée le 20 novembre devant le Conseil de sécurité par le Représentant permanent de la Somalie tendant à ce qu'elles soient prorogées pour une période additionnelle de 12 mois,

Prenant note en outre des lettres adressées au Secrétaire général par le Gouvernement fédéral de transition pour lui communiquer préalablement les noms des États qui coopèrent avec lui dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes ainsi que des lettres adressées au Conseil de sécurité par d'autres États Membres pour l'informer des mesures qu'ils avaient prises, conformément aux paragraphes 7 et 12 de la résolution 1816 (2008), et encourageant les États coopérants dont les noms ont été préalablement communiqués par le Gouvernement fédéral de transition au Secrétaire général à poursuivre leurs actions respectives,

Se déclarant à nouveau résolu à assurer la sécurité à long terme des livraisons du Programme alimentaire mondial (PAM) à la Somalie,

Rappelant que, dans sa résolution 1838 (2008), il a salué la contribution apportée par certains États depuis novembre 2007 à la protection des convois maritimes du PAM et la création par

l'Union européenne d'une cellule de coordination chargée de soutenir les actions de surveillance et de protection menées par certains États membres de l'Union au large des côtes somaliennes, ainsi que d'autres initiatives internationales et nationales prises aux fins de la mise en œuvre des résolutions 1814 (2008) et 1816 (2008),

Soulignant que la paix et la stabilité en Somalie, le renforcement des institutions publiques, le développement économique et social et le respect des droits de l'homme et de l'état de droit sont nécessaires pour créer les conditions d'une éradication totale de la piraterie et des vols à main armée au large des côtes somaliennes,

Se félicitant de la signature par le Gouvernement fédéral de transition et l'Alliance pour la seconde libération de la Somalie d'un accord de paix et de réconciliation (« l'Accord de Djibouti »), le 19 août 2008, et d'un accord de cessez-le-feu, le 26 octobre 2008, et notant qu'il est demandé dans l'Accord de Djibouti que l'Organisation des Nations Unies autorise et déploie une force internationale de stabilisation, et prenant note en outre du rapport du Secrétaire général sur la Somalie, du 17 novembre 2008, y compris de ses recommandations à cet égard,

Se félicitant du rôle déterminant joué par la Mission de l'Union africaine en Somalie (AMISOM) dans l'acheminement de l'aide humanitaire en Somalie par le port de Mogadiscio et du concours apporté par l'AMISOM aux fins de l'instauration d'une paix et d'une stabilité durables en Somalie et saluant notamment les contributions importantes des Gouvernements ougandais et burundais en faveur de la Somalie,

Se félicitant de l'organisation en décembre 2008 d'une réunion ministérielle du Conseil pour étudier les moyens d'améliorer la coordination internationale dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes et veiller à ce que la communauté internationale dispose des autorisations et des moyens nécessaires pour l'aider dans cette action,

Constatant que les actes de piraterie et les vols à main armée commis contre des navires dans les eaux territoriales de la Somalie ou en haute mer, au large de ses côtes, enveniment la situation dans le pays, laquelle continue de menacer la paix internationale et la sécurité de la région,

Agissant en vertu du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies,

1. *Réaffirme* qu'il condamne et déplore tous les actes de piraterie et vols à main armée commis contre des navires dans les eaux territoriales de la Somalie ou en haute mer, au large de ses côtes;

2. *Note avec inquiétude* les conclusions du rapport du Groupe de contrôle sur la Somalie daté du 20 novembre 2008, selon lesquelles le versement de rançons de plus en plus élevées aux pirates encourage la piraterie au large des côtes somaliennes;

3. *Salue* les efforts déployés par l'Organisation maritime internationale (OMI) pour actualiser les directives et recommandations qu'elle a établies à l'usage des compagnies de transport maritime et des gouvernements en vue de prévenir et de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer et pour fournir dès que possible ces directives à tous les États Membres et à l'ensemble des compagnies de transport maritime international opérant au large des côtes somaliennes;

4. *Prie* les États, agissant en coopération avec les compagnies de transport maritime, les compagnies d'assurance et l'OMI, de veiller à ce que les navires battant leur pavillon reçoivent les informations et les directives appropriées concernant les techniques d'évitement, d'évasion et de défense et les mesures à

prendre en cas d'attaque ou de menace d'attaque au large des côtes somaliennes;

5. *Prie en outre* les États et les organisations intéressées, y compris l'OMI, de fournir à la Somalie et aux États côtiers voisins, à leur demande, une assistance technique visant à renforcer la capacité de ces États d'assurer la sécurité côtière et maritime, y compris la lutte contre les actes de piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes et des côtes des pays voisins;

6. *Se félicite* des initiatives prises par le Canada, le Danemark, l'Espagne, les États-Unis d'Amérique, la Fédération de Russie, la France, l'Inde, les Pays-Bas et le Royaume-Uni ainsi que par les organisations régionales et internationales pour lutter contre la piraterie au large des côtes somaliennes, conformément aux résolutions 1814 (2008), 1816 (2008) et 1838 (2008), et de la décision de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) de lutter contre la piraterie au large des côtes somaliennes, notamment en escortant les navires du PAM, et accueille avec une vive satisfaction tout particulièrement la décision prise par l'Union européenne, le 10 novembre 2008, de mener, pour une durée de 12 mois à compter de décembre 2008, une opération navale visant à protéger les convois maritimes du PAM qui acheminent l'aide humanitaire en Somalie ainsi que d'autres navires vulnérables et de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes;

7. *Prie* les États et les organisations régionales de coordonner, notamment en échangeant des informations dans un cadre bilatéral ou par l'intermédiaire de l'Organisation des Nations Unies, l'action qu'ils mènent pour décourager les actes de piraterie et les vols à main armée commis au large des côtes somaliennes, en coopérant entre eux, ainsi qu'avec l'OMI, les compagnies de transport maritime international, les États du pavillon et le Gouvernement fédéral de transition;

8. *Prie* le Secrétaire général de lui présenter, dans les trois mois suivant l'adoption de la présente résolution, un rapport sur les moyens de garantir durablement la sécurité de la navigation internationale au large des côtes somaliennes, y compris la sécurité à long terme des convois maritimes du PAM effectuant des livraisons en Somalie, et sur le rôle de coordination et de direction que pourrait éventuellement jouer l'Organisation des Nations Unies à cet égard pour mobiliser les États Membres et les organisations régionales dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes;

9. *Prie* les États et les organisations régionales qui en ont les moyens de participer activement à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes, en particulier, conformément à la présente résolution et au droit international applicable, en y déployant des navires de guerre ou des aéronefs militaires, et en saisissant les embarcations, navires, armes et autre matériel apparenté qui servent ou dont on a de bonnes raisons de suspecter qu'ils serviront à commettre des actes de piraterie et des vols à main armée au large des côtes somaliennes, et en en disposant;

10. *Décide* que, pour une période de 12 mois à compter de l'adoption de la présente résolution, les États et les organisations régionales qui coopèrent avec le Gouvernement fédéral de transition dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes et dont le Gouvernement fédéral de transition aura préalablement communiqué les noms au Secrétaire général sont autorisés :

a) À entrer dans les eaux territoriales de la Somalie afin de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer, d'une manière conforme à l'action autorisée en haute mer en cas de piraterie en application du droit international applicable;

b) À utiliser, dans les eaux territoriales de la Somalie, d'une manière conforme à l'action autorisée en haute mer en cas de piraterie en application du droit international applicable, tous moyens nécessaires pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer;

11. *Affirme* que les autorisations données dans la présente résolution s'appliquent à la seule situation en Somalie et n'affectent pas les droits, obligations ou responsabilités dérivant pour les États Membres du droit international, notamment les droits ou obligations résultant de la Convention, pour ce qui est de toute autre situation, et souligne en particulier que la présente résolution ne peut être regardée comme établissant un droit international coutumier, et affirme en outre que les présentes autorisations n'ont été données qu'à la suite de la réception de la lettre datée du 20 novembre 2008, par laquelle le Gouvernement fédéral de transition a fait connaître son accord;

12. *Affirme* que les mesures édictées au paragraphe 5 de la résolution 733 (1992) et explicitées aux paragraphes 1 et 2 de la résolution 1425 (2002) ne s'appliquent pas à la fourniture d'assistance technique à la Somalie aux seules fins énoncées au paragraphe 5 ci-dessus, qui font l'objet d'une dérogation conformément à la procédure définie aux paragraphes 11 b) et 12 de la résolution 1772 (2007);

13. *Demande* aux États coopérants de prendre les dispositions voulues pour garantir que les activités qu'ils mèneront conformément à l'autorisation accordée au paragraphe 7 de la présente résolution n'auront pas pour effet sur le plan pratique de refuser ou restreindre le droit de passage inoffensif des navires d'États tiers;

14. *Demande* à tous les États, en particulier aux États du pavillon, aux États du port et aux États côtiers, ainsi qu'aux États de nationalité des victimes ou des auteurs d'actes de piraterie ou de vols à main armée et aux États tirant juridiction du droit international ou de leur droit interne, de coopérer en vue de déterminer lequel aura compétence et de prendre les mesures voulues d'enquête et de poursuite à l'encontre des auteurs d'actes de piraterie et de vols à main armée commis au large des côtes somaliennes, conformément au droit international applicable, y compris le droit international des droits de l'homme, et de seconder ces efforts, notamment en fournissant une assistance en matière de logistique et d'exercice des voies de droit vis-à-vis des personnes relevant de leur juridiction et de leur contrôle, telles que les victimes, les témoins et les personnes détenues dans le cadre d'opérations menées en vertu de la présente résolution;

15. *Note* qu'aux termes de la Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, les États parties sont tenus d'ériger en infraction le fait de s'emparer d'un navire ou d'en exercer le contrôle par violence ou menace de violence ou toute autre forme d'intimidation, d'établir leur compétence à l'égard de ces infractions, et d'accepter la remise des personnes responsables ou soupçonnées de tels actes; et exhorte les États parties à ladite Convention à s'acquitter pleinement des obligations que celle-ci leur impose et à coopérer avec le Secrétaire général et l'OMI en vue de se donner les moyens judiciaires de poursuivre les personnes soupçonnées d'actes de piraterie et de vols à main armée commis au large des côtes somaliennes;

16. *Prie* les États et les organisations régionales qui coopèrent avec le Gouvernement fédéral de transition de l'informer, ainsi que le Secrétaire général, dans un délai de neuf mois, de l'application des mesures qu'ils auront prises en exécution des autorisations découlant du paragraphe 10 ci-dessus;

17. *Prie* le Secrétaire général de lui rendre compte, dans les 11 mois suivant

l'adoption de la présente résolution, de l'application de celle-ci et de la situation concernant la piraterie et les vols à main armée dans les eaux territoriales et en haute mer au large des côtes somaliennes;

18. *Prie* le Secrétaire général de l'OMI de lui faire rapport, en fonction des affaires portées à son attention sur accord de tous les États côtiers affectés et compte dûment tenu des arrangements de coopération bilatérale et régionale existants, sur la situation concernant la piraterie et les vols à main armée;

19. *Entend* suivre la situation et, le cas échéant, envisager de reconduire pour des périodes supplémentaires les autorisations découlant du paragraphe 10 ci-dessus si le Gouvernement fédéral de transition lui en fait la demande;

20. *Décide* de rester saisi de la question.

ANNEXE IX

Résolution 1851 (2008)

Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 6046e séance,

le 16 décembre 2008

Le Conseil de sécurité,

Rappelant ses résolutions antérieures concernant la situation en Somalie, en particulier les résolutions 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1844 (2008) et 1846 (2008),

Restant profondément préoccupé par la multiplication spectaculaire des actes de piraterie et des vols à main armée au large des côtes somaliennes au cours des six derniers mois et par la menace que les actes de piraterie et les vols à main armée commis contre des navires font peser sur la sécurité, la rapidité et l'efficacité de l'acheminement de l'aide humanitaire en Somalie et notant que les attaques menées par les pirates au large des côtes somaliennes sont devenues plus élaborées et plus audacieuses et que les pirates ont élargi leur champ d'opération, comme en témoignent notamment le détournement du *Sirius Star* à 500 miles nautiques des côtes kényanes et d'autres tentatives infructueuses effectuées par la suite loin à l'est des côtes tanzaniennes,

Réaffirmant son attachement à la souveraineté, à l'intégrité territoriale, à l'indépendance politique et à l'unité de la Somalie, y compris aux droits de la Somalie sur ses ressources naturelles se trouvant au large de ses côtes, notamment les pêcheries, conformément au droit international,

Réaffirmant en outre que le droit international, tel qu'édicte dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en date du 10 décembre 1982, définit le cadre juridique de la lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer, parmi d'autres activités maritimes,

Tenant compte à nouveau de la crise que traverse la Somalie et du fait que le Gouvernement fédéral de transition n'a pas les moyens de tenir les pirates à distance, de poursuivre en justice ceux qui sont arrêtés, ni de patrouiller dans les eaux au large des côtes du pays, y compris les voies de circulation maritimes internationales et les eaux territoriales somaliennes, et d'en assurer la sécurité,

Prenant note des nombreuses demandes d'aide internationale présentées par le Gouvernement fédéral de transition pour lutter contre la piraterie au large des côtes somaliennes, notamment de la lettre datée du 9 décembre 2008 par laquelle le Président de la Somalie a demandé à la communauté internationale d'aider le Gouvernement fédéral de transition à prendre toutes les mesures voulues pour tenir à distance ceux qui utilisent le territoire et l'espace aérien somaliens pour planifier, favoriser ou commettre des actes de piraterie ou des vols à main armée en mer, et de la lettre que le Président de la Somalie a adressée le 1er septembre 2008 au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour lui dire que le Gouvernement fédéral de transition était reconnaissant au Conseil de l'aide qu'il apportait et était disposé à envisager de collaborer avec d'autres États et avec les organisations régionales pour lutter contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes,

Se félicitant du lancement de l'opération Atalanta de l'Union européenne visant à lutter contre la piraterie au large des côtes somaliennes et à protéger les bateaux vulnérables à destination de la Somalie, ainsi que de l'action menée par l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord et d'autres États agissant individuellement, en coopération avec le Gouvernement fédéral de transition, pour réprimer la piraterie au large des côtes somaliennes,

Se félicitant également des récentes initiatives prises par les Gouvernements égyptien et kényan, le Représentant spécial du Secrétaire général pour la Somalie et

l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime pour trouver une solution efficace au problème de la piraterie et des vols à main armée au large des côtes somaliennes, en s'attaquant aux causes du problème et aux moyens mis en oeuvre, et soulignant qu'il importe de coordonner efficacement les activités menées dans le cadre des opérations en cours et futures de lutte contre la piraterie,

Notant avec préoccupation que le manque de moyens, l'absence de législation interne et les incertitudes au sujet du sort à réserver aux pirates après leur capture ont empêché de mener une action internationale plus vigoureuse contre les pirates agissant au large des côtes somaliennes et, dans certains cas, contraint à libérer les pirates sans les avoir traduits en justice, et réaffirmant, qu'aux termes de la Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, les États parties sont tenus d'ériger en infraction le fait de s'emparer d'un navire ou d'en exercer le contrôle par violence ou menace de violence ou toute autre forme d'intimidation, d'établir leur compétence à l'égard de ces infractions, et d'accepter la remise des personnes responsables ou soupçonnées de tels actes,

Accueillant avec satisfaction le rapport du Groupe de contrôle sur la Somalie, en date du 20 novembre 2008 (S/2008/769), et notant le rôle que la piraterie peut jouer dans le financement des violations de l'embargo par des groupes armés,

Constatant que les actes de piraterie et les vols à main armée commis dans les eaux au large des côtes somaliennes enveniment la situation dans le pays, laquelle continue de menacer la paix et la sécurité internationales dans la région,

Agissant en vertu du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies,

1. *Réaffirme* qu'il condamne et déplore tous actes de piraterie et vols à main armée commis contre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes;
2. *Prie* les États et les organisations régionales et internationales qui en ont les moyens de participer activement à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes, en particulier, conformément à la présente résolution, à la résolution 1846 (2008) et au droit international applicable, en y déployant des navires de guerre ou des aéronefs militaires et en saisissant les embarcations, navires, armes et autre matériel apparenté qui servent ou dont on a de bonnes raisons de suspecter qu'ils serviront à commettre des actes de piraterie et des vols à main armée au large des côtes somaliennes, et en en disposant;
3. *Invite* tous les États et organisations régionales qui luttent contre la piraterie au large des côtes somaliennes à conclure des accords ou arrangements spéciaux avec les pays disposés à prendre livraison des pirates pour embarquer des agents des services de lutte contre la criminalité (« shipriders ») de ces pays, en particulier au sein de la région, en vue de faciliter la conduite d'enquêtes et de poursuites à l'encontre des personnes détenues dans le cadre d'opérations menées en vertu de la présente résolution pour actes de piraterie et vols à main armée commis au large des côtes somaliennes, sous réserve qu'ils aient obtenu au préalable le consentement du Gouvernement fédéral de transition aux fins de l'exercice de la juridiction d'État tiers dans les eaux territoriales de la Somalie et que lesdits accords ou arrangements ne préjudicient pas l'application effective de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime;
4. *Encourage* tous les États et organisations régionales qui luttent contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes à mettre en place un mécanisme de coopération internationale pour servir de point de contact commun entre les États et entre ceux-ci et les organisations régionales et internationales touchant tous les aspects de la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes, et rappelle que des recommandations futures sur les moyens de garantir durablement la sécurité de la navigation internationale au large des côtes somaliennes, y compris la sécurité à long terme des convois maritimes du Programme alimentaire mondial effectuant des livraisons en Somalie, et sur le rôle de coordination et de direction que pourrait éventuellement jouer l'Organisation des Nations Unies à cet égard pour mobiliser les États Membres et les organisations

régionales dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes, doivent être énoncées en détail dans un rapport que le Secrétaire général présentera dans les trois mois suivant l'adoption de la résolution 1846 (2008);

5. *Encourage également* tous les États et organisations régionales qui luttent contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes à envisager de créer dans la région un centre chargé de coordonner les informations ayant trait à la piraterie et aux vols à main armée au large des côtes somaliennes, à renforcer les capacités régionales avec l'assistance de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime en vue de conclure des accords ou arrangements dits « shiprider », conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et à appliquer la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée et d'autres instruments pertinents auxquels les États de la région sont parties, afin d'enquêter efficacement sur les crimes de piraterie et les vols à main armée en mer et d'en poursuivre les auteurs;
6. En réponse à la lettre du Gouvernement fédéral de transition, en date du 9 décembre 2008, *encourage* les États Membres à continuer de coopérer avec le Gouvernement fédéral de transition dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer, note que c'est à ce dernier qu'il incombe au premier chef d'éradiquer la piraterie et les vols à main armée en mer, décide que, pour une période de douze mois à compter de l'adoption de la résolution 1846 (2008), les États et les organisations régionales qui coopèrent à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes et concernant lesquels le Gouvernement fédéral de transition aura donné notification au Secrétaire général sont autorisés à prendre toutes mesures nécessaires et appropriées en Somalie aux fins de réprimer ces actes de piraterie et vols à main armée en mer, conformément à la demande du Gouvernement fédéral de transition, étant toutefois entendu que toutes les mesures prises en application du présent paragraphe devront être conformes aux normes applicables du droit international humanitaire et du droit international des droits de l'homme;
7. *Engage* les États Membres à aider le Gouvernement fédéral de transition, sur sa demande et en avisant le Secrétaire général, à renforcer les moyens opérationnels dont il dispose pour traduire en justice ceux qui utilisent le territoire somalien pour planifier, favoriser ou commettre des actes criminels de piraterie et des vols à main armée en mer, et souligne que toutes les mesures prises en application du présent paragraphe devront être conformes au droit international des droits de l'homme applicable;
8. *Accueille avec satisfaction* le communiqué publié par la Conférence internationale sur la piraterie au large de la Somalie, tenue à Nairobi le 11 décembre 2008, et encourage les États Membres à s'employer à renforcer la capacité des États concernés de la région de lutter contre la piraterie, y compris sur le plan juridique;
9. *Note avec inquiétude* les conclusions du rapport du Groupe de contrôle sur la Somalie en date du 20 novembre 2008, que le versement de rançons de plus en plus élevées aux pirates encourage la piraterie au large des côtes somaliennes et que la non-application de l'embargo sur les armes imposé par la résolution 733 (1992) a permis aux pirates d'obtenir facilement les armes et munitions utilisées pour leurs opérations et a contribué en partie à l'essor phénoménal de la piraterie;
10. *Affirme* que les autorisations données dans la présente résolution s'appliquent à la seule situation en Somalie et n'affectent pas les droits, obligations ou responsabilités dérivant pour les États Membres du droit international, notamment les droits ou obligations résultant de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, pour ce qui est de toute autre situation, et souligne en particulier que la présente résolution ne peut être regardée comme établissant un droit international coutumier, et affirme en outre que les présentes autorisations n'ont été données qu'à la suite de la réception de la lettre datée du 9 décembre 2008,

par laquelle le Gouvernement fédéral de transition a signifié son accord;

11. *Affirme également* que les mesures imposées au paragraphe 5 de la résolution 733 (1992) et développées aux paragraphes 1 et 2 de la résolution 1425 (2002) ne s'appliquent pas aux livraisons d'armes et de matériel militaire réservés à l'usage exclusif des États Membres et des organisations régionales qui prennent des mesures conformément au paragraphe 6 ci-dessus;

12. *Engage* les États, en collaboration avec les secteurs des transports maritimes et des assurances, et l'Organisation maritime internationale à continuer de mettre au point des notes d'information et des pratiques optimales concernant les techniques d'évitement, d'évasion et de défense que doivent prendre les bateaux qui sont attaqués ou qui naviguent au large des côtes somaliennes et engage également les États à mettre leurs ressortissants et bateaux à disposition aux fins d'enquêtes de police scientifique, selon les besoins, au premier port d'escale, immédiatement après tout acte de piraterie ou vol à main armée en mer ou toute tentative de piraterie ou de vol, ou après la remise en liberté;

13. *Décide* de rester saisi de la question.

ANNEXE X

Chapitre VII : Action en cas de menace contre la paix, de rupture de la paix et d'acte d'agression

Article 39

Le Conseil de sécurité constate l'existence d'une menace contre la paix, d'une rupture de la paix ou d'un acte d'agression et fait des recommandations ou décide quelles mesures seront prises conformément aux Articles 41 et 42 pour maintenir ou rétablir la paix et la sécurité internationales.

Article 40

Afin d'empêcher la situation de s'aggraver, le Conseil de sécurité, avant de faire les recommandations ou de décider des mesures à prendre conformément à l'Article 39, peut inviter les parties intéressées à se conformer aux mesures provisoires qu'il juge nécessaires ou souhaitables. Ces mesures provisoires ne préjugent en rien les droits, les prétentions ou la position des parties intéressées. En cas de non-exécution de ces mesures provisoires, le Conseil de sécurité tient dûment compte de cette défaillance.

Article 41

Le Conseil de sécurité peut décider quelles mesures n'impliquant pas l'emploi de la force armée doivent être prises pour donner effet à ses décisions, et peut inviter les Membres des Nations Unies à appliquer ces mesures. Celles-ci peuvent comprendre l'interruption complète ou partielle des relations économiques et des communications ferroviaires, maritimes, aériennes, postales, télégraphiques, radioélectriques et des autres moyens de communication, ainsi que la rupture des relations diplomatiques.

Article 42

Si le Conseil de sécurité estime que les mesures prévues à l'Article 41 seraient inadéquates ou qu'elles se sont révélées telles, il peut entreprendre, au moyen de forces aériennes, navales ou terrestres, toute action qu'il juge nécessaire au maintien ou au rétablissement de la paix et de la sécurité internationales. Cette action peut comprendre des démonstrations, des mesures de blocus et d'autres opérations exécutées par des forces aériennes, navales ou terrestres de Membres des Nations Unies.

Article 43

1. Tous les Membres des Nations Unies, afin de contribuer au maintien de la paix et de la sécurité internationales, s'engagent à mettre à la disposition du Conseil de sécurité, sur son invitation et conformément à un accord spécial ou à des accords spéciaux, les forces armées, l'assistance et les facilités, y compris le droit de passage, nécessaires au maintien de la paix et de la sécurité internationales.
2. L'accord ou les accords susvisés fixeront les effectifs et la nature de ces forces, leur degré de préparation et leur emplacement général, ainsi que la nature des facilités et de l'assistance à fournir.
3. L'accord ou les accords seront négociés aussitôt que possible, sur l'initiative du Conseil de sécurité.. Ils seront conclus entre le Conseil de sécurité et des Membres de l'Organisation, ou entre le Conseil de sécurité et des groupes de Membres de

l'Organisation, et devront être ratifiés par les États signataires selon leurs règles constitutionnelles respectives.

Article 44

Lorsque le Conseil de sécurité a décidé de recourir à la force, il doit, avant d'inviter un Membre non représenté au Conseil à fournir des forces armées en exécution des obligations contractées en vertu de l'Article 43, convier ledit Membre, si celui-ci le désire, à participer aux décisions du Conseil de sécurité touchant l'emploi de contingents des forces armées de ce Membre.

Article 45

Afin de permettre à l'Organisation de prendre d'urgence des mesures d'ordre militaire, des Membres des Nations Unies maintiendront des contingents nationaux de forces aériennes immédiatement utilisables en vue de l'exécution combinée d'une action coercitive internationale. Dans les limites prévues par l'accord spécial ou les accords spéciaux mentionnés à l'Article 43, le Conseil de sécurité, avec l'aide du Comité d'état-major, fixe l'importance et le degré de préparation de ces contingents et établit des plans prévoyant leur action combinée.

Article 46

Les plans pour l'emploi de la force armée sont établis par le Conseil de sécurité avec l'aide du Comité d'état-major.

Article 47

1. Il est établi un Comité d'état-major chargé de conseiller et d'assister le Conseil de sécurité pour tout ce qui concerne les moyens d'ordre militaire nécessaires au Conseil pour maintenir la paix et la sécurité internationales, l'emploi et le commandement des forces mises à sa disposition, la réglementation des armements et le désarmement éventuel.
2. Le Comité d'état-major se compose des chefs d'état-major des membres permanents du Conseil de sécurité ou de leurs représentants. Il convie tout Membre des Nations Unies qui n'est pas représenté au Comité d'une façon permanente à s'associer à lui, lorsque la participation de ce Membre à ses travaux lui est nécessaire pour la bonne exécution de sa tâche.
3. Le Comité d'état-major est responsable, sous l'autorité du Conseil de sécurité, de la direction stratégique de toutes forces armées mises à la disposition du Conseil. Les questions relatives au commandement de ces forces seront réglées ultérieurement.
4. Des sous-comités régionaux du Comité d'état-major peuvent être établis par lui avec l'autorisation du Conseil de sécurité et après consultation des organismes régionaux appropriés.

Article 48

1. Les mesures nécessaires à l'exécution des décisions du Conseil de sécurité pour le maintien de la paix et de la sécurité internationales sont prises par tous les Membres des Nations Unies ou certains d'entre eux, selon l'appréciation du Conseil.
2. Ces décisions sont exécutées par les Membres des Nations Unies directement et grâce à leur action dans les organismes internationaux appropriés dont ils font partie.

Article 49

Les Membres des Nations Unies s'associent pour se prêter mutuellement assistance dans l'exécution des mesures arrêtées par le Conseil de sécurité.

Article 50

Si un État est l'objet de mesures préventives ou coercitives prises par le Conseil de sécurité, tout autre État, qu'il soit ou non Membre des Nations Unies, s'il se trouve en présence de difficultés économiques particulières dues à l'exécution desdites mesures, a le droit de consulter le Conseil de sécurité au sujet de la solution de ces difficultés.

Article 51

Aucune disposition de la présente Charte ne porte atteinte au droit naturel de légitime défense, individuelle ou collective, dans le cas où un Membre des Nations Unies est l'objet d'une agression armée, jusqu'à ce que le Conseil de sécurité ait pris les mesures nécessaires pour maintenir la paix et la sécurité internationales. Les mesures prises par des Membres dans l'exercice de ce droit de légitime défense sont immédiatement portées à la connaissance du Conseil de sécurité et n'affectent en rien le pouvoir et le devoir qu'a le Conseil, en vertu de la présente Charte, d'agir à tout moment de la manière qu'il juge nécessaire pour maintenir ou rétablir la paix et la sécurité internationales.

ANNEXE XI

Protocole de 2005

relatif à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime

Préambule

Les Etats parties au présent Protocole,

étant parties à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime², conclue à Rome le 10 mars 1988,

reconnaissant que les actes terroristes constituent une menace pour la paix et la sécurité internationales,

ayant à l'esprit la résolution A.924(22) de l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale qui demande de réviser les mesures techniques et juridiques internationales existantes et d'envisager de nouvelles mesures permettant de prévenir et réprimer le terrorisme à l'encontre des navires et d'améliorer la sûreté à bord et à terre, de façon à réduire les risques pour les passagers, les équipages et le personnel portuaire, à bord des navires et dans les zones portuaires, ainsi que pour les navires et leurs cargaisons,

conscients de la Déclaration sur les mesures visant à éliminer le terrorisme international, annexée à la résolution 49/60 de l'Assemblée générale des Nations Unies du 9 décembre 1994, dans laquelle, entre autres dispositions, les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies réaffirment solennellement leur condamnation catégorique, comme criminels et injustifiables, de tous les actes, méthodes et pratiques terroristes, où qu'ils se produisent et quels qu'en soient les auteurs, notamment ceux qui compromettent les relations amicales entre les Etats et les peuples et menacent l'intégrité territoriale et la sécurité des Etats,

prenant note de la résolution 51/210 de l'Assemblée générale des Nations Unies du 17 décembre 1996 et de la Déclaration complétant la Déclaration de 1994 sur les mesures visant à éliminer le terrorisme international qui y est annexée,

rappelant les résolutions 1368 (2001) et 1373 (2001) du Conseil de sécurité des Nations Unies, qui expriment la volonté de la communauté internationale de combattre le terrorisme sous toutes ses formes et dans toutes ses manifestations et qui confient des tâches et des responsabilités aux Etats à cette fin, et compte tenu des menaces que les attentats terroristes continuent de faire peser,

rappelant aussi la résolution 1540 (2004) du Conseil de sécurité des Nations Unies qui reconnaît qu'il est nécessaire que tous les Etats prennent d'urgence des mesures effectives supplémentaires pour empêcher la prolifération des armes nucléaires, chimiques et biologiques et de leurs vecteurs,

rappelant en outre la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs³, conclue à Tokyo le 14 septembre 1963; la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs⁴, conclue à La Haye le 16 décembre 1970; la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile⁵, conclue à Montréal le 23 septembre 1971; la Convention sur la prévention et la répression des infractions contre les personnes jouissant d'une protection internationale, y compris les agents diplomatiques⁶, adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 14 décembre 1973; la Convention

internationale contre la prise d'otages⁷, adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 17 décembre 1979; la Convention sur la protection physique des matières nucléaires⁸, conclue à Vienne le 26 octobre 1979, ainsi que les amendements y relatifs, adoptés le 8 juillet 2005; le Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale⁹, conclu à Montréal le 24 février 1988, en complément de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile; le Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental¹⁰, conclu à Rome le 10 mars 1988; la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection¹¹, conclue à Montréal le 1^{er} mars 1991; la Convention internationale pour la répression des attentats terroristes à l'explosif¹², adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 15 décembre 1997; la Convention internationale pour la répression du financement du terrorisme¹³, adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 9 décembre 1999, et la Convention internationale pour la répression des actes de terrorisme nucléaire¹⁴, adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 13 avril 2005,

tenant compte de l'importance de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer¹⁵, conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982, et du droit international coutumier de la mer,

notant la résolution 59/46 de l'Assemblée générale des Nations Unies, qui réaffirme que la coopération internationale, ainsi que les mesures prises par les Etats pour lutter contre le terrorisme, devraient être appliquées dans le respect des principes consacrés par la Charte des Nations Unies¹⁶, des principes du droit international et des conventions internationales pertinentes, ainsi que la résolution 59/24 de l'Assemblée générale des Nations Unies, qui engage vivement les Etats à devenir parties à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et à son protocole, les invite à participer à l'examen de ces instruments par le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale afin de renforcer les moyens de lutter contre ces actes illicites, y compris les actes terroristes, et les engage de même vivement à prendre les mesures voulues pour assurer l'application effective de ces instruments, en particulier en adoptant, s'il y a lieu, des dispositions législatives pour faire en sorte de disposer d'un cadre d'intervention approprié face aux vols à main armée et aux actes terroristes commis en mer,

notant également l'importance des amendements à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer¹⁷ et du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), qui ont été adoptés en 2002 par la Conférence des Gouvernements contractants à ladite convention en vue de mettre en place un cadre technique international approprié faisant appel à la coopération entre les gouvernements, les organismes publics, les administrations nationales et locales et les secteurs maritime et portuaire pour détecter les menaces contre la sûreté et prendre des mesures de sauvegarde contre les incidents de sûreté qui menacent les navires ou les installations portuaires utilisés dans le commerce international,

notant en outre la résolution 58/187 de l'Assemblée générale des Nations Unies, qui réaffirme que les Etats doivent faire en sorte que toute mesure prise pour combattre le terrorisme respecte les obligations qui leur incombent en vertu du droit international, en particulier des instruments internationaux relatifs aux droits de l'homme et aux réfugiés, ainsi qu'au droit humanitaire,

estimant qu'il est nécessaire d'adopter des dispositions en complément de celles de la Convention, en vue de réprimer des actes terroristes de violence supplémentaires contre la sûreté et la sécurité de la navigation maritime internationale et de renforcer l'effet utile de la Convention,

sont convenus de ce qui suit:

Art. 1

Aux fins du présent Protocole:

1. «Convention» s'entend de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, conclue à Rome le 10 mars 1988.
2. «Organisation» s'entend de l'Organisation maritime internationale (OMI).
3. «Secrétaire général» s'entend du Secrétaire général de l'Organisation.

Art. 2

Modifier l'art. 1 de la Convention comme suit:

Art. 1

(1) Aux fins de la présente Convention:

- a)
«Navire» s'entend d'un bâtiment de mer de quelque type que ce soit, qui n'est pas attaché en permanence au fond de la mer, y compris les engins à portance dynamique, les engins submersibles ou tout autre engin flottant.
- b)
On entend par «transporter» engager, organiser le mouvement d'une personne ou d'un produit ou exercer un contrôle effectif, y compris un pouvoir décisionnel, sur ce mouvement.
- c)
«Dommages corporels ou matériels graves» s'entend des:
 - i)
dommages corporels graves; ou
 - ii)
destructions massives d'un lieu public, d'une installation gouvernementale ou publique, d'une infrastructure ou d'un système de transport public entraînant des pertes économiques considérables; ou
 - iii)
dommages substantiels à l'environnement, notamment l'air, le sol, les eaux, la faune ou la flore.
- d)
«Armes BCN» s'entend:
 - i)
des «armes biologiques» qui sont:
 1.
des agents microbiologiques ou autres agents biologiques, ainsi que des toxines quels qu'en soient l'origine ou le mode de production, de types et en quantités qui ne sont pas destinés à des fins prophylactiques, de protection ou à d'autres fins pacifiques, ou
 2.
des armes, de l'équipement ou des vecteurs destinés à l'emploi de tels agents ou toxines à des fins hostiles ou dans des conflits armés;
 - ii)
des «armes chimiques» qui sont, pris ensemble ou séparément:
 1.
des produits chimiques toxiques et leurs précurseurs, à l'exception de ceux qui sont destinés à:

- A)
des fins industrielles, agricoles, de recherche, des fins médicales, pharmaceutiques ou d'autres fins pacifiques ou
 - B)
des fins de protection, à savoir les fins ayant un rapport direct avec la protection contre les produits chimiques toxiques et la protection contre les armes chimiques ou
 - C)
des fins militaires sans rapport avec l'emploi d'armes chimiques et qui ne sont pas tributaires de l'emploi, en tant que moyen de guerre, des propriétés toxiques de produits chimiques ou
 - D)
des fins de maintien de l'ordre public, y compris de lutte antiémeute sur le plan intérieur, aussi longtemps que les types et quantités en jeu sont compatibles avec de telles fins,
 - 2.
des munitions et dispositifs spécifiquement conçus pour provoquer la mort ou d'autres dommages par l'action toxique des produits chimiques toxiques définis à l'al. ii) 1), qui seraient libérés du fait de l'emploi de ces munitions et dispositifs,
 - 3.
tout matériel spécifiquement conçu pour être utilisé en liaison directe avec l'emploi des munitions et dispositifs définis à l'al. ii) 2);
 - iii)
des armes nucléaires et autres dispositifs explosifs nucléaires.
- e)
«Produit chimique toxique» s'entend de tout produit chimique qui, par son action chimique sur des processus biologiques, peut provoquer chez les êtres humains ou les animaux la mort, une incapacité temporaire ou des dommages permanents. Cela comprend tous les produits chimiques de ce type, quels qu'en soient l'origine ou le mode de fabrication, qu'ils soient obtenus dans des installations, dans des munitions ou ailleurs.
- f)
«Précurseur» s'entend de tout réactif chimique qui entre à un stade quelconque dans la fabrication d'un produit chimique toxique, quel que soit le procédé utilisé. Cela comprend tout composant clé d'un système chimique binaire ou à composants multiples.
- g)
«Organisation» s'entend de l'Organisation maritime internationale (OMI).
- h)
«Secrétaire général» s'entend du Secrétaire général de l'Organisation.

(2) Aux fins de la présente Convention:

- a)
Les expressions «lieu public», «installation gouvernementale ou publique», «infrastructure», et «système de transport public» s'entendent au sens de la Convention internationale pour la répression des attentats terroristes à l'explosif, conclue à New York le 15 décembre 1997 et
- b)
les expressions «matière brute» et «produit fissile spécial» s'entendent au sens du Statut de l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA)¹, établi à New York le 26 octobre 1956.

Art. 3

Ajouter le texte suivant en tant qu'art. 2^{bis} de la Convention:

Art. 2^{bis}

1. Aucune disposition de la présente Convention n'a d'incidence sur les autres droits, obligations et responsabilités des Etats et des individus en vertu du droit international, en particulier des buts et principes de la Charte des Nations Unies, du droit international relatif aux droits de l'homme et aux réfugiés et du droit international humanitaire.

2. La présente Convention ne s'applique pas aux activités des forces armées en période de conflit armé, au sens donné à ces termes en droit international humanitaire, qui sont régies par ce droit, ni aux activités menées par les forces armées d'un Etat dans l'exercice de leurs fonctions officielles, en tant qu'elles sont régies par d'autres règles de droit international.

3. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits, obligations et responsabilités qui découlent du Traité sur la non-prolifération des armes nucléaires¹, conclu à Washington, Londres et Moscou le 1^{er} juillet 1968, de la Convention sur l'interdiction de la mise au point, de la fabrication et du stockage des armes bactériologiques (biologiques) ou à toxines et sur leur destruction², conclue à Washington, Londres et Moscou le 10 avril 1972 ou de la Convention sur l'interdiction de la mise au point, de la fabrication, du stockage et de l'emploi des armes chimiques et sur leur destruction³, conclue à Paris le 13 janvier 1993, pour les Etats Parties à ces traités.

Art. 4

1. Remplacer la phrase d'introduction du par. 1 de l'art. 3 de la Convention par le texte suivant:

Commet une infraction au sens de la présente Convention toute personne qui illicitement et délibérément:

2. Par. 1 f) de l'art. 3 de la Convention: modification sans objet en français.

3. Supprimer le par. 1 g) de l'art. 3 de la Convention.

4. Remplacer le par. 2 de l'art. 3 de la Convention par le texte suivant:

2. Commet également une infraction toute personne qui menace de commettre l'une quelconque des infractions visées aux par. 1 b), c) et e), si cette menace est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire en question, ladite menace étant assortie ou non, en vertu du droit interne, d'une condition, afin de contraindre une personne physique ou morale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque.

5. Ajouter le texte ci-après en tant qu'art. 3^{bis} de la Convention:

Art. 3^{bis}

1. Commet une infraction au sens de la présente Convention toute personne qui illicitement et délibérément:

a)

lorsque cet acte, par sa nature ou son contexte, vise à intimider une population ou à contraindre un gouvernement ou une organisation internationale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque:

i)

utilise contre ou à bord d'un navire, ou déverse à partir d'un navire, des explosifs, des matières radioactives ou des armes BCN, d'une manière qui provoque ou risque de provoquer la mort ou des dommages corporels ou matériels graves, ou

- ii) déverse, à partir d'un navire, des hydrocarbures, du gaz naturel liquéfié, ou d'autres substances nocives ou potentiellement dangereuses, qui ne sont pas visés à l'al. a) i), en quantités ou concentrations qui provoquent ou risquent de provoquer des dommages corporels ou matériels graves, ou
 - iii) utilise un navire d'une manière qui provoque la mort ou des dommages corporels ou matériels graves, ou
 - iv) menace de commettre l'une quelconque des infractions visées à l'al. a) i), ii) ou iii), ladite menace étant assortie ou non, en vertu du droit interne, d'une condition; ou
- b)
- transporte à bord d'un navire:
 - i) des explosifs ou des matières radioactives, en sachant que ceux-ci sont destinés à provoquer ou à menacer de provoquer la mort, des dommages corporels ou matériels graves, ladite menace étant assortie ou non, en vertu du droit interne, d'une condition, afin d'intimider une population ou de contraindre un gouvernement ou une organisation internationale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque, ou
 - ii) toute arme BCN, en sachant qu'il s'agit d'une arme BCN au sens de l'art. 1, ou
 - iii) des matières brutes ou produits fissiles spéciaux, équipements ou matières spécialement conçus ou préparés pour le traitement, l'utilisation ou la production de produits fissiles spéciaux, en sachant que ces matières, produits ou équipements sont destinés à une activité explosive nucléaire ou à toute autre activité nucléaire non soumise à des garanties en vertu d'un accord de garanties généralisées de l'AIEA, ou
 - iv) des équipements, matières ou logiciels ou des technologies connexes qui contribuent de manière significative à la conception, la fabrication ou au lancement d'une arme BCN, en ayant l'intention de les utiliser à cette fin.

2. Ne constitue pas une infraction au sens de la Convention le fait de transporter des biens ou matières visés au par. 1 b) iii) ou, dans la mesure où ils ont un rapport avec une arme nucléaire ou autre dispositif explosif nucléaire, au par. 1 b) iv), si ces biens ou matières sont transportés à destination ou en provenance du territoire d'un Etat Partie au Traité sur la non-prolifération des armes nucléaires ou sous son contrôle, lorsque:

- a) le transfert ou la réception des biens ou matières qui en résulte, y compris à l'intérieur d'un Etat, n'est pas contraire aux obligations de cet Etat Partie découlant du Traité sur la non-prolifération des armes nucléaires; et
- b) si les biens ou matières sont destinés à un vecteur d'une arme nucléaire ou autre dispositif explosif nucléaire d'un Etat Partie au Traité sur la non-prolifération des armes nucléaires, le fait de détenir cette arme ou ce dispositif n'est pas contraire aux obligations de cet Etat Partie découlant dudit Traité.

6. Ajouter le texte ci-après en tant qu'art. 3^{ter} de la Convention:

Art. 3^{ter}

Commets une infraction au sens de la présente Convention toute personne qui illicitement et délibérément transporte à bord d'un navire une autre personne en sachant que cette personne a commis un acte qui constitue une infraction visée à l'art. 3, 3^{bis} ou 3^{quater} ou une des infractions

visées par l'un des traités énumérés dans l'Annexe et en ayant l'intention d'aider cette personne à échapper à des poursuites pénales.

7. Ajouter le texte ci-après en tant qu'art. 3^{quater} de la Convention:

Art. 3^{quater}

Commet également une infraction au sens de la présente Convention toute personne qui:

- a) illicitement et délibérément blesse ou tue toute personne, lorsque ces faits présentent un lien de connexité avec la commission de l'une des infractions visées au par. 1 de l'art. 3 ou à l'art. 3^{bis} ou 3^{ter}; ou
- b) tente de commettre une infraction visée au par. 1 de l'art. 3, au par. 1 a) i), ii) ou iii) de l'art. 3^{bis} ou à l'al. a) du présent article; ou
- c) se rend complice d'une infraction visée à l'art. 3, 3^{bis} ou 3^{ter} ou à l'al. a) ou b) du présent article; ou
- d) organise la commission d'une infraction visée à l'art. 3, 3^{bis} ou 3^{ter} ou à l'al. a) ou b) du présent article ou donne l'ordre à d'autres personnes de la commettre; ou
- e) contribue à la commission de l'une ou plusieurs des infractions visées à l'art. 3, 3^{bis} ou 3^{ter} ou à l'al. a) ou b) du présent article, par un groupe de personnes agissant de concert, cette contribution étant délibérée et faite soit:
 - i) pour faciliter l'activité criminelle du groupe ou en servir le but, lorsque cette activité ou ce but suppose la commission d'une infraction visée à l'art. 3, 3^{bis} ou 3^{ter}, soit
 - ii) en sachant que le groupe a l'intention de commettre une infraction visée à l'art. 3, 3^{bis} ou 3^{ter}.

Art. 5

1. Remplacer l'art. 5 de la Convention par le texte suivant:

Chaque Etat Partie réprime les infractions visées aux art. 3, 3^{bis}, 3^{ter} et 3^{quater} par des peines appropriées qui prennent en considération la nature grave de ces infractions.

2. Ajouter le texte ci-après en tant qu'art. 5^{bis} de la Convention:

Art. 5^{bis}

1. Chaque Etat Partie, conformément aux principes de son droit interne, prend les mesures nécessaires pour que la responsabilité d'une personne morale située sur son territoire ou constituée sous l'empire de sa législation soit engagée lorsque une personne responsable de la direction ou du contrôle de cette personne morale a, en cette qualité, commis une infraction visée par la présente Convention. Cette responsabilité peut être pénale, civile ou administrative.

2. Elle est engagée sans préjudice de la responsabilité pénale des personnes physiques qui ont commis les infractions.

3. Chaque Etat Partie veille en particulier à ce que les personnes morales dont la responsabilité est engagée en vertu du par. 1 fassent l'objet de sanctions pénales, civiles ou administratives efficaces, proportionnées et dissuasives. Ces sanctions peuvent être notamment d'ordre pécuniaire.

Art. 6

1. Remplacer la phrase d'introduction du par. 1 de l'art. 6 de la Convention par ce qui suit:

1. Chaque Etat partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions visées aux art. 3, 3^{bis}, 3^{ter} et 3^{quater} quand l'infraction est commise:

2. Remplacer le par. 3 de l'art. 6 de la Convention par ce qui suit:

3. Tout Etat Partie qui a établi sa compétence pour les cas visés au par. 2 en informe le Secrétaire général. Si ledit Etat Partie annule ensuite cette compétence, il en informe le Secrétaire général.

3. Remplacer le par. 4 de l'art. 6 de la Convention par ce qui suit:

4. Chaque Etat Partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions visées aux art. 3, 3^{bis}, 3^{ter} et 3^{quater} dans les cas où l'auteur présumé de l'infraction se trouve sur son territoire et où il ne l'extrade pas vers l'un quelconque des Etats Parties qui ont établi leur compétence conformément aux par. 1 et 2 du présent article.

Art. 7

Ajouter la liste ci-après en tant qu'Annexe à la Convention:

Art. 8

1. Remplacer le par. 1 de l'art. 8 de la Convention par ce qui suit:

1. Le capitaine d'un navire d'un Etat Partie (l'«Etat du pavillon») peut remettre aux autorités de tout autre Etat Partie (l'«Etat destinataire») toute personne dont elle a des raisons sérieuses de penser qu'elle a commis une infraction visée à l'art. 3, 3^{bis}, 3^{ter} ou 3^{quater}.

2. Ajouter le texte ci-après en tant qu'art. 8^{bis} de la Convention:

Art. 8^{bis}

1. Les Etats Parties coopèrent dans toute la mesure du possible en vue de prévenir et de réprimer les actes illicites visés par la présente Convention, conformément au droit international et répondent aux demandes adressées en vertu du présent article dans les meilleurs délais.

2. Toute demande adressée en vertu du présent article devrait, si possible, indiquer le nom du navire suspect, le numéro OMI d'identification du navire, le port d'immatriculation, les ports d'origine et de destination et toute autre information pertinente. Si une demande est adressée oralement, la Partie requérante confirme la demande par écrit dès que possible. La Partie requise accuse réception immédiatement de toute demande adressée par écrit ou oralement.

3. Les Etats Parties tiennent compte des risques et des difficultés que présentent l'arraisonnement d'un navire en mer et la fouille de sa cargaison, et examinent si d'autres mesures appropriées, arrêtées d'un commun accord entre les Etats intéressés, ne pourraient pas être prises dans de meilleures conditions de sécurité au port d'escale suivant ou ailleurs.

4. Un Etat Partie qui a des raisons sérieuses de soupçonner qu'une infraction visée à l'art. 3, 3^{bis}, 3^{ter} ou 3^{quater} a été, est en train ou est sur le point d'être commise et implique un navire battant son pavillon, peut solliciter l'assistance d'autres Etats Parties pour prévenir ou réprimer cette infraction. Les Etats Parties ainsi requis mettent tout en oeuvre pour fournir une telle assistance en fonction des moyens dont ils disposent.

5. Chaque fois que des agents de la force publique ou d'autres agents habilités d'un Etat Partie («la Partie requérante») ont affaire à un navire qui bat le pavillon ou qui montre les marques d'immatriculation d'un autre Etat («la première Partie»), et qui se trouve au large de la mer territoriale d'un Etat, quel qu'il soit, alors que la Partie requérante a des raisons sérieuses de soupçonner que le navire ou une personne à bord du navire a été, est ou est sur le point d'être impliqué dans la commission d'une infraction visée à l'art. 3, 3^{bis}, 3^{ter} ou 3^{quater}, et que la Partie requérante souhaite arraisonner le navire:

- a) elle demande, conformément aux par. 1 et 2, que la première Partie confirme la déclaration de nationalité; et
- b) si la nationalité est confirmée, la Partie requérante demande à la première Partie (ci-après dénommée «l'Etat du pavillon») l'autorisation d'arraisonner le navire et de prendre les mesures appropriées, lesquelles peuvent notamment consister à stopper le navire, monter à bord et fouiller le navire, sa cargaison et les personnes à bord et à interroger les personnes à bord afin de déterminer si une infraction visée à l'art. 3, 3^{bis}, 3^{ter} ou 3^{quater} a été, est en train ou est sur le point d'être commise; et
- c) l'Etat du pavillon:
 - i) autorise la Partie requérante à arraisonner le navire et à prendre les mesures appropriées visées à l'al. 5 b), sous réserve de toute condition qu'il pourrait imposer conformément au par. 7, ou
 - ii) procède à l'arraisonnement et à la fouille avec ses propres agents de la force publique ou autres agents, ou
 - iii) procède à l'arraisonnement et à la fouille en liaison avec la Partie requérante, sous réserve de toute condition qu'il pourrait imposer conformément au par. 7, ou
 - iv) refuse d'autoriser un arraisonnement et une fouille.

La Partie requérante ne doit pas arraisonner le navire, ni prendre les mesures décrites à l'al. 5 b) sans l'autorisation expresse de l'Etat du pavillon.

- d) En déposant ou après avoir déposé son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, un Etat Partie peut notifier au Secrétaire général qu'à l'égard des navires battant son pavillon ou montrant ses marques d'immatriculation, la Partie requérante a reçu l'autorisation d'arraisonner et de fouiller le navire, sa cargaison et les personnes à bord, et d'interroger les personnes à bord, afin de trouver et d'examiner le document de nationalité et de déterminer si une infraction visée à l'art. 3, 3^{bis}, 3^{ter} ou 3^{quater} a été, est en train ou est sur le point d'être commise, si la première Partie n'a pas adressé de réponse dans un délai de quatre heures après l'accusé de réception d'une demande de confirmation de la nationalité.

e)

En déposant ou après avoir déposé son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, un Etat Partie peut notifier au Secrétaire général qu'à l'égard des navires battant son pavillon ou montrant ses marques d'immatriculation, la Partie requérante est autorisée à arraisonner et fouiller un navire, sa cargaison et les personnes à bord, et à interroger les personnes à bord afin de déterminer si une infraction visée à l'art. 3, 3^{bis}, 3^{ter} ou 3^{quater} a été, est en train ou est sur le point d'être commise.

Les notifications adressées en vertu du présent paragraphe peuvent être retirées à tout moment.

6. Lorsque l'arraisonnement effectué en vertu du présent article permet d'obtenir des preuves des agissements décrits à l'art. 3, 3^{bis}, 3^{ter} ou 3^{quater}, l'Etat du pavillon peut autoriser la Partie requérante à retenir le navire, sa cargaison et détenir les personnes à bord en attendant de recevoir les instructions de l'Etat du pavillon quant aux mesures à prendre. La Partie requérante informe sans tarder l'Etat du pavillon des résultats de l'arraisonnement, de la fouille et de la retenue ou détention effectués en vertu du présent article. La Partie requérante informe aussi sans tarder l'Etat du pavillon si elle découvre des preuves d'autres agissements illicites qui ne sont pas visés par la présente Convention.

7. L'Etat du pavillon peut, dans la mesure compatible avec les autres dispositions de la présente Convention, subordonner l'autorisation qu'il a accordée en vertu du par. 5 ou 6 à des conditions, notamment celles d'obtenir des renseignements supplémentaires de la Partie requérante et celles concernant la responsabilité des mesures à prendre et la portée de celles-ci. Aucune mesure supplémentaire ne peut être prise sans l'autorisation expresse de l'Etat du pavillon, à l'exception de celles qui sont nécessaires pour écarter un danger imminent pour la vie des personnes ou de celles qui découlent d'accords bilatéraux ou multilatéraux pertinents.

8. Pour tous les arraisonnements effectués en vertu du présent article, l'Etat du pavillon a le droit d'exercer sa juridiction sur un navire, une cargaison ou autres biens retenus et sur les personnes détenues à bord, y compris ordonner la mainlevée, la confiscation, la saisie et l'engagement de poursuites. Toutefois, l'Etat du pavillon peut, sous réserve des dispositions de sa constitution et de sa législation, consentir à ce qu'un autre Etat ayant compétence en vertu de l'art. 6 exerce sa juridiction.

9. Lors de l'exécution des mesures autorisées en vertu du présent article, l'usage de la force doit être évité sauf lorsque cela est nécessaire pour assurer la sécurité des agents et des personnes à bord, ou lorsque ces agents sont empêchés d'exécuter les mesures autorisées. Tout usage de la force fait en vertu du présent article ne doit pas aller au-delà du degré minimum de force qui est nécessaire et raisonnable compte tenu des circonstances.

10. Garanties:

a)

Lorsqu'il prend des mesures à l'encontre d'un navire conformément au présent article, un Etat Partie:

i)

tient dûment compte de la nécessité de ne pas compromettre la sauvegarde de la vie humaine en mer;

ii)

veille à ce que toutes les personnes à bord soient traitées d'une manière qui préserve la dignité fondamentale de la personne humaine et soit conforme aux dispositions applicables du droit international, y compris celles qui ont trait aux droits de l'homme;

iii)

veille à ce qu'un arraisonnement et une fouille effectués en vertu du présent article se déroulent conformément au droit international applicable;

iv)

tient dûment compte de la sécurité et de la sûreté du navire et de sa cargaison;

v)

tient dûment compte de la nécessité de ne pas porter préjudice aux intérêts commerciaux ou juridiques de l'Etat du pavillon;

vi)

veille, dans la limite des moyens disponibles, à ce que toute mesure prise à l'égard du navire ou de sa cargaison soit écologiquement rationnelle compte tenu des circonstances;

vii)

veille à ce que les personnes à bord contre lesquelles des poursuites pourraient être entamées au titre de l'une quelconque des infractions visées à l'art. 3, 3^{bis}, 3^{ter} ou 3^{quater}, bénéficient des mesures de protection prévues au par. 2 de l'art. 10, quel que soit le lieu où elles se trouvent;

viii)

veille à ce que le capitaine d'un navire soit informé de son intention de procéder à l'arraisonnement et ait, ou ait eu, la possibilité de contacter dans les plus brefs délais le propriétaire du navire et l'Etat du pavillon; et

ix)

s'efforce par tous les moyens raisonnables d'éviter qu'un navire soit indûment retenu ou retardé.

b)

A condition que le fait d'autoriser l'arraisonnement n'engage pas à priori la responsabilité de l'Etat du pavillon, les Etats Parties sont responsables des dommages ou pertes qui leur sont imputables à la suite des mesures prises en vertu du présent article, lorsque:

i)

les motifs de ces mesures se révèlent dénués de fondement, à condition que le navire n'ait commis aucun acte justifiant les mesures prises; ou

ii)

ces mesures sont illicites ou vont au-delà de ce qui est raisonnablement nécessaire selon les informations disponibles pour appliquer les dispositions du présent article.

Les Etats Parties prévoient des moyens de recours effectifs au titre de tels dommages ou pertes.

c)

Lorsque un Etat Partie prend des mesures à l'encontre d'un navire, conformément à la présente Convention, il tient dûment compte de la nécessité de ne pas porter atteinte:

i)

aux droits et obligations des Etats côtiers et à l'exercice de leur juridiction conformément au droit international de la mer; ou

ii)

au pouvoir de l'Etat du pavillon d'exercer sa juridiction et son contrôle pour les questions d'ordre administratif, technique et social concernant le navire.

d)

Toute mesure prise en vertu du présent article est exécutée par des agents de la force publique ou d'autres agents habilités à partir de navires de guerre ou d'aéronefs militaires, ou à partir d'autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et, nonobstant les art. 2 et 2^{bis}, les dispositions du présent article s'appliquent.

e)

Aux fins du présent article, «agents de la force publique ou autres agents habilités» s'entend des membres des forces de l'ordre ou d'autres autorités publiques portant un uniforme ou d'autres marques extérieures les identifiant clairement, dûment habilités par leur gouvernement. Aux fins particulières du maintien de l'ordre en vertu de la présente Convention, les agents de la force publique ou autres agents habilités doivent présenter

des documents d'identité officiels appropriés qui puissent être examinés par le capitaine du navire lorsqu'ils montent à bord.

11. Le présent article ne vise ni ne restreint l'arraisonnement de navires, exécuté par tout Etat Partie conformément au droit international, au large de la mer territoriale d'un Etat quelconque, y compris les arraisonnements fondés sur le droit de visite, l'apport d'une assistance aux personnes, navires et biens en détresse ou en péril, ou l'autorisation donnée par l'Etat du pavillon de prendre des mesures de maintien de l'ordre ou autres mesures.

12. Les Etats Parties sont encouragés à mettre au point des procédures uniformes pour les opérations conjointes menées en vertu du présent article et consulter, le cas échéant, les autres Etats Parties afin d'harmoniser ces procédures pour la conduite des opérations.

13. Les Etats Parties peuvent conclure des accords ou des arrangements mutuels en vue de faciliter les opérations de maintien de l'ordre menées conformément au présent article.

14. Chaque Etat Partie prend des mesures appropriées pour veiller à ce que ses agents de la force publique ou autres agents habilités, et les agents de la force publique ou autres agents habilités d'autres Etats Parties agissant en son nom, soient mandatés pour agir en vertu du présent article.

15. En déposant ou après avoir déposé son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, chaque Etat Partie désigne une ou, s'il y a lieu, plusieurs autorités auxquelles doivent être adressées les demandes d'assistance, de confirmation de nationalité et d'autorisation de prendre les mesures appropriées. Dans un délai d'un mois après être devenu partie, un Etat notifie cette désignation et les coordonnées des autorités compétentes au Secrétaire général, qui en informe tous les autres Etats Parties, dans le mois qui suit cette désignation. Chaque Etat Partie a la responsabilité de communiquer promptement, par l'intermédiaire du Secrétaire général, tout changement des autorités désignées ou de leurs coordonnées.

Art. 9

Remplacer le par. 2 de l'art. 10 de la Convention par le texte suivant:

2. Toute personne placée en détention ou contre laquelle toute autre mesure est prise ou procédure engagée en vertu de la présente Convention se voit garantir un traitement équitable et, en particulier, jouit de tous les droits et bénéficie de toutes les garanties prévus par la législation de l'Etat sur le territoire duquel elle se trouve et les dispositions applicables du droit international, y compris celles qui ont trait aux droits de l'homme.

Art. 10

1. Remplacer les par. 1, 2, 3 et 4 de l'art. 11 de la Convention par ce qui suit:

1. Les infractions visées aux art. 3, 3^{bis}, 3^{ter} et 3^{quater} sont de plein droit considérées comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition existant entre Etats Parties. Les Etats Parties s'engagent à considérer ces infractions comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition qu'ils pourront conclure entre eux par la suite.

2. Un Etat Partie qui subordonne l'extradition à l'existence d'un traité a la faculté, lorsqu'il reçoit une demande d'extradition d'un autre Etat Partie avec lequel il n'est pas lié par un traité d'extradition, de considérer la présente Convention comme constituant la base juridique de

l'extradition en ce qui concerne les infractions visées aux art. 3, 3^{bis}, 3^{ter} et 3^{quater}. L'extradition est assujettie aux autres conditions prévues par la législation de l'Etat Partie requis.

3. Les Etats Parties qui ne subordonnent pas l'extradition à l'existence d'un traité reconnaissent les infractions visées aux art. 3, 3^{bis}, 3^{ter} et 3^{quater} comme cas d'extradition entre eux, sans préjudice des conditions prévues par la législation de l'Etat Partie requis.

4. Si nécessaire, les infractions visées aux art. 3, 3^{bis}, 3^{ter} et 3^{quater} sont réputées, aux fins d'extradition entre Etats Parties, avoir été commises tant au lieu de leur perpétration qu'en un lieu relevant de la juridiction de l'Etat Partie qui demande l'extradition.

2. Ajouter le texte suivant en tant qu'art. 11^{bis} de la Convention:

Art. 11^{bis}

Pour les besoins de l'extradition ou de l'entraide judiciaire entre Etats Parties, aucune des infractions visées à l'art. 3, 3^{bis}, 3^{ter} ou 3^{quater} n'est considérée comme une infraction politique, comme une infraction connexe à une infraction politique ou comme une infraction inspirée par des mobiles politiques. En conséquence, une demande d'extradition ou d'entraide judiciaire fondée sur une telle infraction ne peut être rejetée pour la seule raison qu'elle concerne une infraction politique, une infraction connexe à une infraction politique ou une infraction inspirée par des mobiles politiques.

3. Ajouter le texte suivant en tant qu'art. 11^{ter} de la Convention:

Art. 11^{ter}

Aucune disposition de la présente Convention n'est interprétée comme impliquant une obligation d'extradition ou d'entraide judiciaire, si l'Etat Partie requis a des raisons sérieuses de penser que la demande d'extradition pour les infractions visées à l'art. 3, 3^{bis}, 3^{ter} ou 3^{quater} ou la demande d'entraide concernant de telles infractions a été présentée aux fins de poursuivre ou de punir une personne pour des raisons tenant à sa race, sa religion, sa nationalité, son origine ethnique, ses opinions politiques ou son sexe, ou que faire droit à la demande porterait préjudice à la situation de cette personne pour l'une quelconque de ces raisons.

Art. 11

1. Remplacer le par. 1 de l'art. 12 de la Convention par ce qui suit:

1. Les Etats Parties s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible pour toute procédure pénale relative aux infractions visées aux art. 3, 3^{bis}, 3^{ter} et 3^{quater}, y compris pour l'obtention des éléments de preuve dont ils disposent et qui sont nécessaires aux fins de la procédure.

2. Ajouter le texte suivant en tant qu'art. 12^{bis} de la Convention:

Art. 12^{bis}

1. Toute personne détenue ou purgeant une peine sur le territoire d'un Etat Partie et dont la présence est requise dans un autre Etat Partie aux fins d'identification ou de témoignage ou pour qu'elle apporte son concours à l'établissement des faits dans le cadre d'une enquête ou de poursuites relatives aux infractions visées à l'art. 3, 3^{bis}, 3^{ter} et 3^{quater} peut faire l'objet d'un transfert si les conditions ci-après sont réunies:

- a) ladite personne y consent librement et en toute connaissance de cause; et
- b) les autorités compétentes des deux Etats concernés y consentent, sous réserve des conditions qu'elles peuvent juger appropriées.

2. Aux fins du présent article:

- a) l'Etat vers lequel le transfert est effectué a le pouvoir et l'obligation de garder l'intéressé en détention, sauf demande ou autorisation contraire de la part de l'Etat à partir duquel la personne a été transférée;
- b) l'Etat vers lequel le transfert est effectué s'acquitte sans retard de l'obligation de remettre l'intéressé à la garde de l'Etat à partir duquel le transfert a été effectué, conformément à ce qui aura été convenu au préalable ou à ce que les autorités compétentes des deux Etats auront autrement décidé;
- c) l'Etat vers lequel le transfert est effectué ne peut pas exiger de l'Etat à partir duquel le transfert est effectué qu'il engage une procédure d'extradition pour que l'intéressé lui soit remis;
- d) il est tenu compte de la période que l'intéressé a passée en détention dans l'Etat vers lequel il a été transféré aux fins du décompte de la peine à purger dans l'Etat à partir duquel il a été transféré.

3. A moins que l'Etat Partie à partir duquel une personne doit être transférée en vertu du présent article ne donne son accord, ladite personne, quelle que soit sa nationalité, ne peut pas être poursuivie ou détenue ou soumise à d'autres restrictions à sa liberté de mouvement sur le territoire de l'Etat vers lequel elle est transférée, à raison d'actes ou de condamnations antérieurs à son départ du territoire de l'Etat à partir duquel elle a été transférée.

Art. 12

Remplacer l'art. 13 de la Convention par ce qui suit:

1. Les Etats Parties coopèrent pour prévenir les infractions visées aux art. 3, 3^{bis}, 3^{ter} et 3^{quater}, notamment:

- a) en prenant toutes les mesures possibles afin d'empêcher la préparation sur leurs territoires respectifs d'infractions devant être commises à l'intérieur ou à l'extérieur de ceux-ci;
- b) en échangeant des renseignements conformément à leur législation nationale et en coordonnant les mesures administratives et autres prises, le cas échéant, afin de prévenir la commission des infractions visées aux art. 3, 3^{bis}, 3^{ter} et 3^{quater}.

2. Lorsque la traversée d'un navire a été retardée ou interrompue, du fait de la commission d'une infraction visée à l'art. 3, 3^{bis}, 3^{ter} et 3^{quater}, tout Etat Partie sur le territoire duquel se trouvent le navire, les passagers ou l'équipage, doit faire tout son possible pour éviter que le navire, ses passagers, son équipage ou sa cargaison ne soient indûment retenus ou retardés.

Art. 13

Remplacer l'art. 14 de la Convention par ce qui suit:

Tout Etat Partie qui a lieu de penser qu'une infraction visée à l'art. 3, 3^{bis}, 3^{ter} ou 3^{quater} sera commise fournit dans les plus brefs délais, conformément à sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession aux Etats qui, à son avis, seraient les Etats ayant établi leur compétence conformément à l'art. 6.

Art. 14

Remplacer le par. 3 de l'art. 15 de la Convention par le texte suivant:

3. Les renseignements communiqués conformément aux par. 1 et 2 sont transmis par le Secrétaire général à tous les Etats Parties, aux membres de l'Organisation, aux autres Etats concernés et aux organisations intergouvernementales internationales compétentes.

Art. 15 Interprétation et application

1. La Convention et le présent Protocole sont considérés et interprétés, entre les Parties au présent Protocole, comme un seul et même instrument.

2. Les art. 1 à 16 de la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, ainsi que les art. 17 à 24 du présent Protocole et son annexe, constituent et sont appelés la Convention de 2005 pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention SUA de 2005).

Art. 16

Ajouter le texte ci-après en tant qu'art. 16^{bis} de la Convention:

Art. 16 ^{bis}	Clauses finales de la Convention de 2005 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime
------------------------	--

Les clauses finales de la Convention de 2005 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime sont les art. 17 à 24 du Protocole de 2005 relatif à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime. Dans la présente Convention, les références aux Etats Parties sont considérées comme des références aux Etats Parties à ce protocole.

Clauses finales

Art. 17 Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature, au Siège de l'Organisation, du 14 février 2006 au 13 février 2007 au Siège de l'Organisation maritime internationale. Il reste ensuite ouvert à l'adhésion.

2. Les Etats peuvent exprimer leur consentement à être liés par le présent Protocole par:

- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
- b)

signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou

c)

adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

4. Seul un Etat qui a signé la Convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou a ratifié, accepté, approuvé la Convention ou y a adhéré peut devenir Partie au présent Protocole.

Art. 18 Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur quatre-vingt-dix jours après la date à laquelle douze Etats l'ont signé sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou ont déposé auprès du Secrétaire général un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour un Etat qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation du présent Protocole ou d'adhésion à celui-ci après que les conditions régissant son entrée en vigueur énoncées au par. 1 ont été remplies, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion prend effet quatre-vingt-dix jours après la date du dépôt.

Art. 19 Dénonciation

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'un quelconque des Etats Parties à tout moment après la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur à l'égard de cet Etat.

2. La dénonciation s'effectue au moyen du dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général.

3. La dénonciation prend effet un an après le dépôt de l'instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général ou à l'expiration de tout délai plus long énoncé dans cet instrument.

Art. 20 Révision et modification

1. Une conférence peut être convoquée par l'Organisation en vue de réviser ou de modifier le présent Protocole.

2. Le Secrétaire général convoque une conférence des Etats Parties au présent Protocole pour réviser ou modifier le Protocole à la demande d'un tiers des Etats Parties ou de dix Etats Parties, si ce dernier chiffre est plus élevé.

3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement au présent Protocole est réputé s'appliquer au Protocole tel que modifié.

Art. 21 Déclarations

1. En déposant son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, un Etat Partie qui n'est pas partie à un traité énuméré dans l'Annexe peut déclarer que, lorsque le présent Protocole lui est appliqué, ledit traité est réputé ne pas être visé à l'art. 3^{ter}. Cette

déclaration devient caduque dès l'entrée en vigueur du traité à l'égard de l'Etat Partie, qui en informe le Secrétaire général.

2. Lorsqu'un Etat Partie cesse d'être partie à un traité énuméré dans l'Annexe, il peut faire au sujet dudit traité la déclaration prévue dans le présent article.

3. En déposant son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, un Etat Partie peut déclarer qu'il appliquera les dispositions de l'art. 3^{ter} conformément aux principes de son droit pénal exonérant la famille de toute responsabilité.

Art. 22 Amendements à l'Annexe

1. L'Annexe peut être modifiée par l'ajout de traités pertinents qui:

- a) sont ouverts à la participation de tous les Etats;
- b) sont entrés en vigueur; et
- c) ont fait l'objet d'une ratification, acceptation, approbation ou adhésion par au moins douze Etats Parties au présent Protocole.

2. Tout Etat Partie au présent Protocole peut, après son entrée en vigueur, proposer un tel amendement à l'Annexe. Toute proposition d'amendement est communiquée par écrit au Secrétaire général. Ce dernier diffuse toute proposition d'amendement remplissant les conditions énoncées au par. 1 à tous les Membres de l'Organisation et demande aux Etats Parties au présent Protocole s'ils consentent à l'adoption de l'amendement proposé.

3. L'amendement proposé à l'Annexe est réputé adopté après que plus de douze des Etats Parties au présent Protocole ont exprimé leur consentement en adressant une notification par écrit au Secrétaire général.

4. Une fois adopté, l'amendement à l'Annexe entre en vigueur, à l'égard des Etats Parties au présent Protocole qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de cet amendement, trente jours après le dépôt auprès du Secrétaire général du douzième instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation. Pour chaque Etat Partie au présent Protocole qui ratifie, accepte ou approuve l'amendement après le dépôt auprès du Secrétaire général du douzième instrument, l'amendement entre en vigueur le trentième jour suivant le dépôt par cet Etat Partie de son instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation.

Art. 23 Dépositaire

1. Le présent Protocole, ainsi que tout amendement adopté conformément aux art. 20 et 22, est déposé auprès du Secrétaire général.

2. Le Secrétaire général:

- a) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré:
 - i)

- de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ainsi que de leur date,
 - ii)
 - de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole,
 - iii)
 - du dépôt de tout instrument de dénonciation du présent Protocole ainsi que de la date à laquelle il a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet,
 - iv)
 - de toute communication faite en application de tout article du présent Protocole,
 - v)
 - toute proposition d'amendement de l'Annexe qui est faite conformément au par. 2 de l'art. 22,
 - vi)
 - de tout amendement qui est réputé avoir été adopté conformément au par. 3 de l'art. 22,
 - vii)
 - de tout amendement qui a été ratifié, accepté ou approuvé conformément au par. 4 de l'art. 22, et de la date à laquelle il entre en vigueur; et
- b)
- transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats qui l'ont signé ou qui y ont adhéré.

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général en transmet une copie certifiée conforme au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'art. 102 de la Charte des Nations Unies.

Art. 24 Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leur gouvernement respectif, ont signé le présent Protocole.

Fait à Londres, ce quatorze octobre deux mille cinq.

ANNEX XII

Merchant Shipping and Maritime Security Act 1997 – Section 26

Piracy.

(1) For the avoidance of doubt it is hereby declared that for the purposes of any proceedings before a court in the United Kingdom in respect of piracy, the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 that are set out in Schedule 5 shall be treated as constituting part of the law of nations.

(2) For the purposes of those provisions the high seas shall (in accordance with paragraph 2 of Article 58 of that Convention) be taken to include all waters beyond the territorial sea of the United Kingdom or of any other state.

(3) The M1Tokyo Convention Act 1967 (so far as unrepealed) shall cease to have effect.

(4) Her Majesty may by Order in Council direct that subsections (1) to (3) and Schedule 5 shall extend to the Isle of Man, any of the Channel Islands or any colony with such modifications, if any, as appear to Her to be appropriate.

(5) In section 39 of the M2Aviation Security Act 1982 (extension of 1982 Act outside United Kingdom), for subsection (2) (application of power in 1967 Act to section 5 of 1982 Act) there is substituted—

“(2) Subsection (4) of section 26 of the Merchant Shipping and Maritime Security Act 1997 (power to extend provisions about piracy to Isle of Man, Channel Islands and colonies) shall apply to section 5 of this Act as it applies to the provisions mentioned in that subsection.”

(6) Nothing in this section affects the operation of any Order in Council made under section 8 of the M3Tokyo Convention Act 1967; but any such Order may be revoked as if made under subsection (4).

ANNEX XIII

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

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° 94-589 DU 15 JUILLET 1994 RELATIVE AUX MODALITES DE L'EXERCICE PAR L'ETAT DE SES POUVOIRS DE POLICE EN MER

Article 1

A modifié les dispositions suivantes :

Article 1

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°.

Article 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 rétention à bord.

Article 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.

Article 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.

Article 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.

Article 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

A modifié les dispositions suivantes :

Modifie Loi n°94-589 du 15 juillet 1994 (V)

Article 3

A modifié les dispositions suivantes :

Article 12

La recherche, la constatation, la poursuite et le jugement des infractions constitutives de trafic de stupéfiants et commises en mer sont régis par les dispositions du titre II du livre V de la première partie du code de la défense et par les dispositions du présent titre qui s'appliquent aux navires mentionnés à l'article L. 1521-1 du code de la défense.

Article 19

La recherche, la constatation, la poursuite et le jugement des infractions visées à l'article 18 sont régis par les dispositions du titre II du livre V de la première partie du code de la défense et par les dispositions du présent titre qui s'appliquent aux navires mentionnés à l'article L. 1521-1 du code de la défense.

CHAPITRE II : DISPOSITIONS MODIFIANT LE CODE PENAL ET LE CODE DE PROCEDURE PENALE

Article 4

A modifié les dispositions suivantes :

Article 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

A modifié les dispositions suivantes :

Article 706-73

La procédure applicable à l'enquête, la poursuite, l'instruction et le jugement des crimes et des délits suivants est celle prévue par le présent code, sous réserve des dispositions du présent titre ;

1° Crime de meurtre commis en bande organisée prévu par le 8° de l'article 221-4 du code pénal ;

2° Crime de tortures et d'actes de barbarie commis en bande organisée prévu par l'article 222-4 du code pénal ;

3° Crimes et délits de trafic de stupéfiants prévus par les articles 222-34 à 222-40 du code pénal ;

4° Crimes et délits d'enlèvement et de séquestration commis en bande organisée prévus par l'article 224-5-2 du code pénal ;

5° Crimes et délits aggravés de traite des êtres humains prévus par les articles 225-4-2 à 225-4-7 du code pénal ;

6° Crimes et délits aggravés de proxénétisme prévus par les articles 225-7 à 225-12 du code pénal ;

7° Crime de vol commis en bande organisée prévu par l'article 311-9 du code pénal ;

8° Crimes aggravés d'extorsion prévus par les articles 312-6 et 312-7 du code pénal ;

8° bis (Abrogé)

9° Crime de destruction, dégradation et détérioration d'un bien commis en bande organisée prévu par l'article 322-8 du code pénal ;

10° Crimes en matière de fausse monnaie prévus par les articles 442-1 et 442-2 du code pénal ;

11° Crimes et délits constituant des actes de terrorisme prévus par les articles 421-1 à 421-6 du code pénal ;

12° Délits en matière d'armes et de produits explosifs commis en bande organisée, prévus par les articles L. 2339-2, L. 2339-8, L. 2339-10, L. 2341-4, L. 2353-4 et L. 2353-5 du code de la défense ;

13° Délits d'aide à l'entrée, à la circulation et au séjour irréguliers d'un étranger en France commis en bande organisée prévus par le quatrième alinéa du I de l'article 21 de l'ordonnance n° 45-2658 du 2 novembre 1945 relative aux conditions d'entrée et de séjour des étrangers en France ;

14° Délits de blanchiment prévus par les articles 324-1 et 324-2 du code pénal, ou de recel prévus par les articles 321-1 et 321-2 du même code, du produit, des revenus, des choses provenant des infractions mentionnées aux 1° à 13° ;

15° Délits d'association de malfaiteurs prévus par l'article 450-1 du code pénal, lorsqu'ils ont pour objet la préparation de l'une des infractions mentionnées aux 1° à 14° et 17° ;

16° Délit de non-justification de ressources correspondant au train de vie, prévu par l'article 321-6-1 du code pénal, lorsqu'il est en relation avec l'une des infractions mentionnées aux 1° à 15° et 17° ;

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.

Pour les infractions visées aux 3°, 6° et 11°, sont applicables, sauf précision contraire, les Dispositions du présent titre ainsi que celles des titres XV, XVI et XVII.

CHAPITRE III : DISPOSITIONS MODIFIANT LE CODE DE LA DEFENSE

Article 6

A modifié les dispositions suivantes :

Article L1521-1

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.

Article L1521-11

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.

Article L1521-12

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.

Article L1521-13

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.

Article L1521-14

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.

Article L1521-15

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.

Article L1521-16

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.

Article L1521-17

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.

Article L1521-18

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.

ANNEXE XIV

GRANDE CHAMBRE

AFFAIRE MEDVEDYEV ET AUTRES c. FRANCE

(Requête no 3394/03)

ARRÊT

STRASBOURG

29 mars 2010

Cet arrêt est définitif. Il peut subir des retouches de forme.

En l'affaire Medvedyev et autres c. France,

La Cour européenne des droits de l'homme, siégeant en une Grande Chambre composée de :

Nicolas Bratza, président,
Jean-Paul Costa,

Françoise Tulkens,
Josep Casadevall,
Giovanni Bonello,
Corneliu Bîrsan,
Boštjan M. Zupančič,
Lech Garlicki,
Elisabet Fura,
Khanlar Hajiyev,
Dean Spielmann,

Sverre Erik Jebens,

Ján Šikuta,
George Nicolaou,
Nona Tsotsoria,
Ann Power,
Mihai Poalelungi, juges,
et de Michael O'Boyle, greffier adjoint,

Après en avoir délibéré en chambre du conseil les 6 mai 2009 et 3 février 2010,

Rend l'arrêt que voici, adopté à cette dernière date :

PROCÉDURE

1. A l'origine de l'affaire se trouve une requête (no 3394/03) dirigée contre la République française, dont la Cour a été saisie le 19 décembre 2002 en vertu de l'article 34 de la Convention de sauvegarde des Droits de l'Homme et des Libertés fondamentales (« la Convention ») par MM. Oleksandr Medvedyev et Borys Bilenikin, ressortissants ukrainiens, MM. Nicolae Balaban, Puiu Dodica, Nicu Stelian Manolache et Viorel Petcu, ressortissants roumains, M. Georgios Boreas, ressortissant grec et MM. Sergio Cabrera Leon et Guillermo Luis Eduar Sage Martinez, ressortissants chiliens (« les requérants »).

2. Les requérants sont représentés par Me P. Spinosi, avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de cassation. Le gouvernement français (« le Gouvernement ») est représenté par Mme E. Belliard, directrice des Affaires juridiques au ministère des Affaires étrangères.

3. Les requérants alléguaient avoir été victimes d'une privation arbitraire de liberté après l'arraisonnement de leur navire par les autorités françaises et se plaignaient de ne pas avoir été « aussitôt » traduits devant un juge ou un autre magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires.

4. La requête a été attribuée à la cinquième section de la Cour (article 52 § 1 du règlement). Le 10 juillet 2008, après une audience portant à la fois sur les questions de recevabilité et de fond

(article 54 § 3 du règlement), une chambre de ladite section, composée des juges dont le nom suit : Peer Lorenzen, Président, Jean-Paul Costa, Karel Jungwiert, Renate Jaeger, Mark Villiger, Isabelle Berro-Lefèvre et Mirjana Lazarova Trajkovska, ainsi que de Claudia Westerdiek, greffière de section, l'a déclarée recevable et a rendu un arrêt. A la majorité, elle y constate une violation de l'article 5 § 1 de la Convention, ainsi qu'une non-violation de l'article 5 § 3. Une opinion partiellement dissidente de la juge Berro-Lefèvre, à laquelle se sont ralliés les juges Lorenzen et Lazarova Trajkovska, a été jointe à l'arrêt.

5. Les 9 et 10 octobre respectivement, les requérants et le Gouvernement ont demandé le renvoi de l'affaire devant la Grande Chambre conformément à l'article 43 de la Convention. Cette demande a été acceptée par le collège de la Grande Chambre le 1er décembre 2008.

6. La composition de la Grande Chambre a été arrêtée conformément aux articles 27 §§ 2 et 3 de la Convention et 24 du règlement.

7. Tant les requérants que le Gouvernement ont déposé des observations écrites sur le fond de l'affaire.

8. Une audience s'est déroulée en public au Palais des droits de l'homme, à Strasbourg, le 6 mai 2009 (article 59 § 3 du règlement).

Ont comparu :

– pour le Gouvernement

Mme E. belliard, directrice des affaires juridiques du ministère des Affaires étrangères, agent du Gouvernement, agent ;

M. J.-C. marin, procureur de la République à Paris,

M. L. di guardia, premier avocat général à la Cour de cassation,

Mme A.-F. tissier, sous-directrice des droits de l'homme à la direction des affaires juridiques du ministère des Affaires étrangères,

Mme M. mongin-heuzé, magistrat détaché auprès du ministère des Affaires étrangères,

M. T. pocquet du haut jusse, adjoint du directeur des Affaires civiles et des grâces (DACG) au ministère de la Justice,

M. J.-C. gracia, chef du département des Affaires contentieuses au ministère de la Justice,

Mme D. merri, chargée d'études à la direction des Affaires juridiques du ministère de la Défense, conseillers ;

– pour les requérants

M. P. spinosi, avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de cassation, conseil.

La Cour a entendu en leurs déclarations Me Spinosi et Mme Belliard.

EN FAIT

I. LES CIRCONSTANCES DE L'ESPÈCE

9. Les requérants étaient membres de l'équipage d'un cargo dénommé le Winner. Immatriculé au Cambodge, ce dernier avait été repéré par les services américains, espagnols et grecs de lutte contre le trafic de stupéfiants lorsqu'il a fait l'objet d'une demande d'interception de l'Office

central de répression du trafic illicite de Stupéfiants (« OCRTIS »), service à vocation ministérielle rattaché à la direction centrale de la police judiciaire du ministère de l'Intérieur. L'OCRTIS soupçonnait le navire de transporter une importante cargaison de drogue, de vouloir les transborder sur des vedettes rapides au large des îles Canaries en vue d'une distribution ultérieure sur les côtes européennes.

10. Par une note verbale datée du 7 juin 2002, le ministre des Affaires étrangères cambodgien, saisi d'une demande de l'ambassade de France à Phnom Penh, donna l'accord de son gouvernement pour l'intervention des autorités françaises, et ce dans les termes suivants :

« Le Ministère des Affaires Etrangères et de la Coopération Internationale présente ses compliments à l'Ambassade de France à Phnom Penh et, se référant à sa Note no 507/2002 en date du 7 juin 2002, a l'honneur de confirmer formellement que le Gouvernement Royal du Cambodge autorise les autorités françaises à intercepter, contrôler et engager des poursuites judiciaires contre le bateau WINNER, battant pavillon cambodgien XUDJ3 appartenant à « Sherlock Marine » aux îles MARSHALL.

Le Ministère des Affaires Etrangères et de la Coopération Internationale saisit cette occasion pour lui renouveler l'assurance de sa haute considération. »

11. Par un télégramme diplomatique daté du même jour, l'ambassade de France à Phnom Penh en informa le ministère de la Défense à Paris.

12. Alors qu'il mouillait dans le port de Brest, et bien qu'une mission était déjà programmée au large des côtes africaines, le commandant de l'avis Lieutenant de vaisseau Le Hénaff fut spécialement chargé par les autorités maritimes françaises de procéder à l'interception du Winner. Il appareilla le jour même de Brest pour effectuer une surveillance maritime en vue d'intercepter le Winner, une équipe des forces spéciales de la marine nationale spécialisée dans l'assaut en mer, le commando marine Jaubert, ayant embarqué pour la durée de la mission. Le 10 juin 2002, à l'occasion d'une escale technique en Espagne, trois experts de l'OCRTIS embarquèrent également.

13. Le 13 juin 2002 à six heures, le bâtiment français repéra, au large des îles du Cap Vert, à plusieurs milliers de kilomètres de la France, un navire de commerce navigant à faible vitesse, n'arborant aucun pavillon mais identifié comme étant le Winner. Ce dernier changea brutalement de cap et effectua des manœuvres dangereuses tant pour l'avis que pour les militaires qui avaient pris place à bord d'une vedette rapide. Tandis qu'aucune réponse ne fut donnée aux tentatives de contact radio du commandant de l'avis, des membres de l'équipage du Winner jetèrent plusieurs colis par-dessus bord ; un seul de ces colis, contenant une centaine de kilogrammes de cocaïne, put être récupéré par les marins français. Après plusieurs vaines sommations et tirs d'avertissement effectués sur ordre du préfet maritime de l'Atlantique, un tir au but fut effectué par le bâtiment de guerre français sur le Winner. Ce dernier répondit alors par radio et consentit à stopper. En montant à bord du Winner, les militaires français firent usage de leurs armes pour ouvrir certaines portes verrouillées. L'un des membres de l'équipage ayant refusé d'obtempérer à leurs sommations, un tir qualifié de « tir d'arrêt ou d'intimidation » fut effectué en direction du sol. Le projectile ayant ricoché, ce marin fut blessé. Il fut immédiatement transféré sur l'avis Lieutenant de vaisseau le Hénaff, avant d'être transféré à l'hôpital de Dakar où il décéda une semaine plus tard.

14. Sur ordre du préfet maritime et à la demande du procureur de la République de Brest, un remorqueur fut dépêché de Brest pour prendre en charge le navire et le dérouter vers ce port français, sous escorte de l'avis Commandant Bouan et avec à son bord un médecin militaire. Compte tenu de son état délabré et des conditions climatiques, le navire ne put naviguer à une vitesse supérieure à cinq nœuds.

15. Les membres de l'équipage du Winner furent consignés dans les cabines du Winner et maintenus sous la garde des militaires français. Le Gouvernement indique qu'après avoir fait preuve d'apaisement, ils purent circuler sur le navire, sous la surveillance des militaires. Selon les requérants, les mesures coercitives ont duré durant tout le voyage, jusqu'à l'arrivée à Brest.

16. Le 13 juin 2002, à 11 heures, le procureur de la République de Brest saisit l'OCRTIS de l'enquête de flagrance ; il apparut que le Winner était ciblé par le service des gardes-côtes grecs dans le cadre d'un trafic international de stupéfiants mettant en cause des individus de nationalité grecque.

17. Le 24 juin 2002, le parquet de Brest ouvrit une information contre X des chefs de direction d'un groupement ayant pour objet la production, la fabrication, l'importation, l'exportation, le transport, la détention, l'offre, la cession, l'acquisition ou l'emploi illicite de stupéfiants et d'importation et exportation illicites de stupéfiants en bande organisée. Deux juges d'instructions furent désignés.

18. Le 26 juin 2002, à 8 h 45, le Winner entra dans le port de Brest sous escorte. Les membres d'équipage furent remis à des officiers de police judiciaire, agissant sur commission rogatoire datée du 25 juin 2002 de l'un des juges d'instruction, qui notifièrent immédiatement aux intéressés leur placement en garde à vue et les droits y afférents.

19. Le jour même, les requérants furent présentés à un juge d'instruction dans les locaux du commissariat de police de Brest, afin de décider ou non de la prolongation de la mesure de garde à vue. Les procès-verbaux produits par le Gouvernement devant la Grande Chambre permettent de noter que certains requérants ont rencontré l'un des juges d'instruction (R. André) à 17 h 05 (Sergio Cabrera Leon), 17 h 10 (Guillermo Luis Eduar Sage Martinez), 17 h 16 (Nicolae Balaban), 17 h 25 (Nicu Stelian Manolache), 17 h 34 (Viorel Petcu) et 17 h 40 (Puiu Dodica), tandis que les autres requérants (Oleksandr Medvedyev, Borys Bilenikin et Georgios Boreas) ont été entendus par le second juge d'instruction (B. Simier) à une heure non précisée. Les requérants furent à nouveau présentés aux mêmes juges d'instruction le lendemain, 27 juin 2002 (à 17 h 05 pour Guillermo Luis Eduar Sage Martinez, 17 h 10 pour Sergio Cabrera Leon, 17 h 20 pour Nicu Stelian Manolache, 17 h 28 pour Nicolae Balaban, 17h35 pour Puiu Dodica et 17 h 40 pour Viorel Petcu ; l'horaire n'est pas connu pour les trois autres requérants).

20. Les 28 et 29 juin 2002, les requérants furent mis en examen et placés sous mandat de dépôt (respectivement MM. Viorel Petcu, Puiu Dodica, Nicolae Balaban et Nicu Stelian Manolache le 28, et MM. Oleksandr Medvedyev, Borys Bilenikin, Georgios Boreas, Sergio Cabrera Leon, Guillermo Luis Eduar Sage Martinez, ainsi que deux autres membres de l'équipage – MM. Oleksandor Litetski et Symeon Theophanous – le 29).

21. Les requérants saisirent la chambre de l'instruction de la cour d'appel de Rennes d'une requête en nullité des actes de la procédure, aux motifs, notamment, d'une part, que les autorités françaises auraient été incompétentes pour arraisonner le Winner, celui-ci relevant de la juridiction du Cambodge, Etat non-partie à la Convention de Vienne du 19 décembre 1988 sur le trafic illicite de stupéfiants et, d'autre part, qu'ils n'avaient pas été présentés « aussitôt » à un juge après l'interception du Winner, conformément à l'article 5 § 3 de la Convention.

22. Par un arrêt du 3 octobre 2002, la chambre de l'instruction rejeta les moyens de nullité soulevés et dit n'y avoir lieu à annulation de pièces de la procédure. Après avoir rappelé le déroulement des opérations, notamment le fait que « le 13 juin, à 6 heures, le bâtiment français [avait repéré] au radar, puis à l'optique un navire de commerce navigant à faible vitesse, n'arborant aucun pavillon et identifié comme étant le Winner », elle se prononça dans les termes suivants :

« Considérant que la lutte internationale contre le trafic illicite de stupéfiants est régie par trois conventions : la convention des Nations Unies contre le trafic de stupéfiants du 30 mars 1961, la convention des Nations Unies sur le droit de la mer signée à Montego Bay le [10] décembre 1982 et la convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes signée à Vienne le 20 décembre 1988 ; que si ces conventions ont été signée et ratifiées par la France, il est constant que le Cambodge n'a pas signé la convention de Vienne qui prévoit notamment en son article 17.3 des dérogations au principe traditionnel de la « loi du pavillon ».

Considérant qu'à tort les requérants soutiennent en l'espèce que conformément à la règle traditionnelle codifiée par l'article 92 de la convention de Montego Bay, la compétence de l'état sur les navires battant son pavillon se trouvant en haute mer est à la fois plénière et exclusive et qu'il peut se recourir à la contrainte pour faire respecter les règles du droit international et sa propre réglementation puisque l'article 108 de ladite convention relatif au « Trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes » stipule que :

1. – Tous les Etat coopèrent à la répression du trafic de stupéfiants et de substances psychotropes auquel se livrent, en violation des conventions internationales, des navires naviguant en haute mer,
2. – Tout Etat qui a de sérieuses raisons de penser qu'un navire battant son pavillon se livre à un trafic illicite de stupéfiants ou de substances psychotropes peut demander la coopération d'autres Etats pour mettre fin à ce trafic,

Considérant que sur la base de ce texte et par référence à la précédente convention des Nations Unies du 30 mars 1961 contre le trafic international de stupéfiants, les autorités françaises étaient fondées à solliciter la coopération du Cambodge pour obtenir de sa part l'autorisation d'intercepter le « Winner » pour mettre fin au trafic de stupéfiants auquel tout ou partie de son équipage était soupçonné de se livrer ; que les dispositions de la convention de Vienne ne s'appliquant pas au Cambodge, il relevait de la compétence de cet Etat de se faire communiquer par l'Etat Français tous les éléments d'information nécessaires concernant le trafic de stupéfiants supposé, lui permettant d'apprécier souverainement le bien-fondé de la demande ; que le télégramme diplomatique du 7 juin 2002 émanant de l'ambassade de France et qui mentionne d'ailleurs la demande motivée présentée par l'OCRTIS, suffit à établir l'existence de l'accord donné sans restrictions ni réserve, par le gouvernement du Cambodge à l'opération d'arraisonnement projetée avec toutes ses conséquences, et fait foi jusqu'à preuve contraire ; que sur ce point les requérants ne peuvent soutenir que ce document ne répond pas au formalisme de l'article 17.3 de la convention de Vienne pour les accords bilatéraux entre parties, alors qu'ils font par ailleurs valoir que cette convention est inapplicable au Cambodge qui ne l'a pas signée ; qu'il est en outre sans conséquence sur la validité de ce document diplomatique que les mis en examen ignorent la qualité exacte tant du signataire du message que de la personne ayant transmis à l'ambassade de France l'accord du gouvernement Cambodgien.

Considérant par contre que pour l'exécution des opérations d'interception du « Winner », il appartenait aux autorités françaises de se conformer aux règles de procédures prévues tant par la convention de Vienne signée par la France, notamment pour « tenir dûment compte de la nécessité de ne pas porter atteinte à la sécurité de la vie en mer, à celle du navire et de la cargaison » que par la loi du 15 juillet 1994 modifiée par la loi du 29 avril 1996 portant adaptation de la législation française à l'article 17 de la convention de Vienne, qui en ses articles 12 et suivants, définit la compétence des commandants des bâtiments de l'Etat et la recherche, la constatation, la poursuite et le jugement par les juridictions françaises, des infractions constitutives de trafic de stupéfiants et commises en mer.

Considérant qu'il résulte des procès-verbaux dressés par le commandant du « Lieutenant de Vaisseau Le Hénaff » régulièrement habilité par le Préfet maritime de l'Atlantique et qui font foi

jusqu'à preuve contraire que, lorsque l'avis est arrivé en vue du « Winner », au large des Iles du Cap Vert, le cargo n'arborait aucun pavillon et que son commandant non seulement n'a pas répondu aux demandes d'identification contrairement aux règles du droit international et n'a pas stoppé son navire, mais faisant preuve d'un comportement agressif a entamé une série de manœuvres dangereuses mettant en péril la sécurité du bâtiment de la marine nationale et la vie des marins ayant pris place à bord de l'embarcation rapide ; qu'en outre il a été constaté que des membres de l'équipage du « Winner » jetaient à la mer des colis suspects dont il devait s'avérer après récupération de l'un d'eux qu'il contenait une quantité importante de cocaïne ; que l'ensemble de ces éléments constituait les motifs raisonnables permettant au commandant de l'avis de soupçonner qu'il se trouvait en présence de trafiquants de drogue qui s'étaient débarrassés de leur cargaison avant de chercher à s'enfuir ; qu'ainsi en faisant usage de la force pour arraisonner le « Winner » et en prenant des mesures de contrôle et de coercition appropriées à l'égard de l'équipage consigné dans ses cabines et à la prise en charge de la conduite du navire, le commandant de l'avis s'est strictement conformé :

- aux stipulations de l'article 17.4 de la convention de Vienne selon lequel lorsqu'à la suite de l'arraisonnement et de la visite du navire, des preuves de participation à un trafic illicite sont découvertes, peuvent être prises les mesures appropriées à l'égard du navire, des personnes qui se trouvaient à bord et de la cargaison,

- aux dispositions de la loi du 15 juillet 1994 complétée par la loi du 29 avril 1996 qui d'une part dans ses dispositions générales (articles 1 à 10) régit le recours à des mesures de coercition comprenant, si nécessaire, l'emploi de la force en cas de refus par un navire de se soumettre à une mesure de contrôle et d'autre part dans le cas particulier de la lutte contre le trafic de stupéfiants (articles 12 à 14) prévoit la mise en œuvre des mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international.

Considérant en effet que compte tenu du comportement résolument agressif adopté auparavant par le commandant du « Winner » pour tenter d'échapper au contrôle de l'autorité maritime française et par l'attitude des membres de l'équipage qui avaient profité de ce délai pour faire disparaître toute trace de trafic en jetant délibérément les colis à la mer, les hommes du commando marine monté à bord qui se trouvaient en présence d'un trafic international de grande ampleur étaient susceptibles de se heurter à tout moment à un équipage hostile et présentant une dangerosité potentielle particulière de nature à mettre en cause la sécurité de leur mission ; qu'ils se sont d'ailleurs trouvés dans l'obligation de faire usage de leurs armes en raison de la résistance opposée par l'un des marins ; qu'il ne peut être soutenu que l'article 13 de la loi du 15 juillet 1994 modifiée n'a prévu que des mesures d'assistance de nature administrative exclusives de toute coercition à l'égard des personnes alors qu'il mentionne de manière générale que les autorités maritimes désignées sont habilitées à exécuter ou à faire exécuter « les mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international » et que l'article 17.4 c) de la convention de Vienne en matière de trafic de stupéfiants prévoit expressément « la prise de mesures appropriées à l'égard des personnes qui se trouvent à bord » ; que si la nature de ces mesures n'est pas précisée, ce texte emporte pour le moins la possibilité pour l'autorité maritime responsable, de limiter si nécessaire, la liberté d'aller et venir de l'équipage du navire arraisonné, sauf à vider cette disposition de toute signification et de mettre gravement en danger la sécurité des hommes de prise en charge du navire [sic] ; qu'il ne peut en effet être exclu dans le cadre de telles opérations menées en haute mer contre des trafiquants de drogue internationaux que l'équipage dispose d'armes cachées et qu'il cherche à reprendre par force le contrôle du bateau ; que dès lors le fait d'avoir consigné les membres de l'équipage du « Winner » dans les cabines – à l'exception du marin blessé transféré sur l'avis – sous la garde des hommes du commando pour permettre la prise en charge en toute sécurité de la conduite du navire, relève bien des mesures appropriées prévues par l'article 17.4 c) de la Convention de Vienne.

Considérant que la loi du 15 juillet 1994 déroge nécessairement aux règles de procédure pénale de droit commun pour tenir compte de la spécificité de la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants

à bord des navires en haute mer conformément aux règles du droit international et de l'impossibilité matérielle, compte tenu des délais de navigation pour rejoindre le port de déroutement, d'appliquer les règles ordinaires de la garde à vue et de la présentation à un magistrat ; que dès lors les éventuelles restrictions apportées à la liberté d'aller et venir de l'équipage d'un navire arraisonné autorisées en cette matière par la convention des Nations unies signée à Vienne le 20 décembre 1988 ne sont pas contraires à l'article 5 paragraphe 3 de la Convention Européenne de Sauvegarde des Droits de l'Homme et ne constituent pas une rétention illégale ; qu'il y a lieu de retenir que dès l'arrivée à Brest, les membres de l'équipage du « Winner » ont été remis aux officiers de police judiciaire et placés en garde à vue avec notification immédiate des droits avant d'être présentés au juge d'instruction.

Considérant par ailleurs que les juridictions françaises sont compétentes en application de la loi du 15 juillet 1994 modifiée.

(...) dès lors, [il] convient de rejeter les moyens de nullité soulevés [et] il n'y a pas lieu à annulation d'autres pièces de la procédure qui est régulière. »

23. Par un arrêt du 15 janvier 2003, la Cour de cassation rejeta le pourvoi des requérants, en s'exprimant comme suit :

« (...) dès lors que le Cambodge, Etat du pavillon, a, expressément et sans restriction, autorisé les autorités françaises à procéder à l'arraisonnement du Winner et que seules ont été prises, conformément à l'article 17 de la convention de Vienne, des mesures appropriées à l'égard des personnes se trouvant à bord, lesquelles ont été régulièrement placées en garde à vue dès leur débarquement sur le territoire français, la chambre de l'instruction a justifié sa décision ».

24. Le 28 mai 2005, la cour d'assises spéciale d'Ille-et-Vilaine déclara trois requérants, Georgios Boreas, Guillermo Sage Martinez et Sergio Cabrera Leon, ainsi qu'un autre membre de l'équipage du Winner, S.T., coupables de tentative d'importation non autorisée de stupéfiants commise en bande organisée et les condamna respectivement à vingt ans, dix ans, trois ans et dix-huit ans de réclusion criminelle. Georgios Boreas et S.T. furent cependant acquittés de l'accusation de direction ou organisation d'un groupement ayant pour objet le trafic de stupéfiants. Par ailleurs, la cour d'assises acquitta les six autres requérants, ainsi qu'un membre de l'équipage, O. L., des accusations portées contre eux.

25. Par un arrêt du 6 juillet 2007, la cour d'assises de Loire Atlantique, saisie de l'appel interjeté par Georgios Boreas, Guillermo Sage Martinez et S.T., confirma la déclaration de culpabilité et les condamna respectivement à vingt ans, douze ans et dix-sept ans de réclusion criminelle. Le 9 avril 2008, la Cour de cassation rejeta le pourvoi formé par S.T. et Georgios Boreas.

26. Par une note du 9 septembre 2008, en réponse à une demande présentée par l'ambassade de France à Phnom Penh le 3 septembre 2008, le ministère des Affaires étrangères et de la Coopération internationale du Cambodge confirma que sa note verbale du 7 juin 2002 avait « bien autorisé les autorités françaises à intercepter et engager toutes opérations nécessaires pour le contrôle, la saisie et les poursuites judiciaires non seulement contre le navire Winner, portant pavillon cambodgien, mais aussi tous les membres de son équipage ».

II. LE DROIT INTERNE ET INTERNATIONAL PERTINENTS

A. La Convention unique sur les stupéfiants du 30 mars 1961

27. Les dispositions pertinentes de la Convention unique sur les stupéfiants du 30 mars 1961, à laquelle la France est partie, se lisent comme suit :

Article 35

« Compte dûment tenu de leurs régimes constitutionnel, juridique et administratif, les Parties:

a) Assureront sur le plan national une coordination de l'action préventive et répressive contre le trafic illicite ; à cette fin, elles pourront utilement désigner un service approprié chargé de cette coordination;

b) S'assisteront mutuellement dans la lutte contre le trafic illicite ;

c) Coopéreront étroitement entre elles et avec les organisations internationales compétentes dont elles sont membres afin de mener une lutte coordonnée contre le trafic illicite ;

d) Veilleront à ce que la coopération internationale des services appropriés soit effectuée par des voies rapides ;

e) S'assureront que, lorsque des pièces de justice sont transmises entre des pays pour la poursuite d'une action judiciaire, la transmission sera effectuée par des voies rapides à l'adresse des instances désignées par les Parties ; cette disposition ne porte pas atteinte au droit des Parties de demander que les pièces de justice leur soient envoyées par la voie diplomatique.

f) Fourniront à l'Organe et à la Commission, si elles le jugent approprié, par l'intermédiaire du Secrétaire général, outre les renseignements requis en vertu de l'art. 18, des renseignements ayant trait aux activités illicites constatées à l'intérieur de leurs frontières et relatives notamment à la culture, à la production, à la fabrication, à l'usage et au trafic illicites des stupéfiants ; et

g) Fourniront les renseignements visés au paragraphe précédent, dans toute la mesure du possible de la manière et aux dates que l'Organe fixera, de son côté, à la demande d'une Partie, l'Organe pourra l'aider à fournir ces renseignements et soutenir ses efforts en vue de réduire les activités illicites en matière de stupéfiants à l'intérieur des frontières de celle-ci. »

B. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de Montego Bay du 10 décembre 1982

28. Les dispositions pertinentes de la convention de Montego Bay sur le droit de la mer (à laquelle le Cambodge n'est pas partie) sont ainsi libellées :

Article 108 : Trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes

« 1. Tous les Etats coopèrent à la répression du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes auquel se livrent, en violation des conventions internationales, des navires naviguant en haute mer.

2. Tout Etat qui a de sérieuses raisons de penser qu'un navire battant son pavillon se livre au trafic illicite de stupéfiants ou de substances psychotropes peut demander la coopération d'autres Etats pour mettre fin à ce trafic. »

Article 110 : Droit de visite

« 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. »

C. La Convention des Nations Unies signée à Vienne le 20 décembre 1988 « contre le trafic illicite des stupéfiants et substances psychotropes »

29. Les dispositions pertinentes de la Convention de Vienne (à laquelle la France est partie, pas le Cambodge) stipulent :

Article 17

« Trafic illicite par mer

1. Les Parties coopèrent dans toute la mesure du possible en vue de mettre fin au trafic illicite par mer, en conformité avec le droit international de la mer.

2. Une Partie qui a des motifs raisonnables de soupçonner qu'un navire battant son pavillon ou n'arborant aucun pavillon ou ne portant aucune immatriculation se livre au trafic illicite peut demander aux autres Parties de l'aider à mettre fin à cette utilisation. Les Parties ainsi requises fournissent cette assistance dans la limite des moyens dont elles disposent.

3. Une Partie qui a des motifs raisonnables de soupçonner qu'un navire exerçant la liberté de navigation conformément au droit international et battant le pavillon ou portant une immatriculation d'une autre Partie se livre au trafic illicite peut le notifier à l'Etat du pavillon, demander confirmation de l'immatriculation et, si celle-ci est confirmée, demander l'autorisation à cet Etat de prendre les mesures appropriées à l'égard de ce navire.

4. Conformément aux dispositions du paragraphe 3 ou aux traités en vigueur entre elles ou à tous autres accords ou arrangements conclus par ailleurs entre ces Parties, l'Etat du pavillon peut notamment autoriser l'Etat requérant à :

a. arraisonner le navire

b. visiter le navire

c. si des preuves de participation à un trafic illicite sont découvertes, prendre les mesures appropriées à l'égard du navire, des personnes qui se trouvent à bord et de la cargaison.

5. Lorsqu'une mesure est prise en application du présent article, les Parties intéressées tiennent dûment compte de la nécessité de ne pas porter atteinte à la sécurité de la vie en mer et à celle du navire et de sa cargaison, et de ne pas porter préjudice aux intérêts commerciaux et juridiques de l'Etat du pavillon ou de tout autre Etat intéressé.

6. L'Etat du pavillon peut, dans la mesure compatible avec ses obligations au titre du paragraphe 1 du présent article, subordonner son autorisation à des conditions arrêtées d'un commun accord entre lui et l'Etat requérant, notamment en ce qui concerne la responsabilité.

7. Aux fins des paragraphes 3 et 4 du présent article, chaque Partie répond sans retard à toute demande que lui adresse une autre Partie en vue de déterminer si un navire qui bat son pavillon y est autorisé et aux demandes d'autorisation présentées en application du paragraphe 3. Au moment où il devient Partie à la présente convention, chaque Etat désigne l'autorité ou, le cas échéant, les autorités habilitées à recevoir de telles demandes et à y répondre. Dans le mois qui suit cette désignation, le Secrétaire général notifie à toutes les autres Parties l'autorité désignée par chacune d'elles.

8. Une Partie qui a pris une des mesures prévues au présent article informe sans retard l'Etat du pavillon concerné des résultats de cette mesure.

9. Les Parties envisageront de conclure des accords ou arrangements bilatéraux ou régionaux en vue de donner effet aux dispositions du présent article ou d'en renforcer l'efficacité.

10. Les mesures prises en application du paragraphe 4 ne sont exécutées que par des navires de guerre ou des aéronefs militaires, ou d'autres navires ou aéronefs à ce dûment habilités portant visiblement une marque extérieure et identifiables comme étant au service de l'Etat.

11. Toute mesure prise conformément au présent article tient dûment compte, conformément au droit international de la mer, de la nécessité de ne pas empiéter sur les droits et obligations et l'exercice de la compétence des Etats côtiers, ni de porter atteinte à ces droits, obligations ou compétence. »

D. L'accord du Conseil de l'Europe « relatif au trafic illicite par mer, mettant en œuvre l'article 17 de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes » (Convention de Vienne du 20 décembre 1988), fait à Strasbourg le 31 janvier 1995 et entré en vigueur le 1er mai 2000

30. Les dispositions pertinentes de cet accord, signé par vingt-deux Etats membres du Conseil de l'Europe (non par la France) et ratifié par treize d'entre eux, se lisent comme suit :

« Les Etats membres du Conseil de l'Europe, ayant consenti à être liés par la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, faite à Vienne le 20 décembre 1988, ci-après dénommée « la Convention de Vienne »,

Considérant que le but du Conseil de l'Europe est de réaliser une union plus étroite entre ses membres ;

Convaincus de la nécessité de poursuivre une politique pénale commune tendant à la protection de la société ;

Considérant que la lutte contre la grande criminalité, qui est de plus en plus un problème international, exige une coopération étroite au niveau international ;

Désireux d'intensifier dans toute la mesure du possible leur coopération en vue de mettre fin au trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes par mer, conformément au droit international de la mer et dans le respect total du principe de la liberté de navigation ;

Considérant, en conséquence, qu'il y a lieu de compléter par un accord régional les dispositions de l'article 17 de la Convention de Vienne en vue de leur donner effet et d'en renforcer l'efficacité,

Sont convenus de ce qui suit:

(...)

Section 3 – Règles relatives aux mesures applicables

Article 9 – Mesures autorisées

1. Après avoir reçu l'autorisation de l'Etat du pavillon et sous réserve, le cas échéant, des conditions et restrictions formulées en vertu de l'article 8, paragraphe 1, l'Etat intervenant peut prendre les mesures suivantes :

- i. a. arrêter le navire et monter à son bord ;
- b. prendre le contrôle effectif du navire et de toute personne se trouvant à son bord ;
- c. prendre toute mesure prévue à l'alinéa ii du présent article, jugée nécessaire pour établir si une infraction pertinente a été commise, et saisir les éléments de preuve qui s'y rapportent ;
- d. contraindre le navire et toute personne se trouvant à son bord à se faire escorter jusqu'au territoire de l'Etat intervenant et immobiliser le navire aux fins d'entreprendre des investigations plus poussées ;
- ii et, après avoir pris le contrôle effectif du navire :
 - a. fouiller le navire ainsi que toute personne et toute chose se trouvant à son bord, y compris sa cargaison ;
 - b. ouvrir tout conteneur ou en ordonner l'ouverture, procéder à des tests et prélever des échantillons de tout ce qui se trouve à bord du navire ;

c. demander à toute personne se trouvant à bord de fournir des informations la concernant elle ou tout objet se trouvant à bord du navire ;

d. exiger que soient produits documents, livres ou registres relatifs au navire ou à toute personne ou tout objet qui se trouve à son bord, et faire des photographies ou des copies de tout objet dont les autorités compétentes sont habilitées à exiger la production ;

e. saisir, mettre sous scellés et conserver tout élément de preuve ou matériel découvert à bord du navire.

2. Toute mesure prise en vertu du paragraphe 1 de cet article est sans préjudice de tout droit existant en vertu de la loi de l'Etat intervenant du suspect de ne pas fournir d'éléments à sa propre charge.

Article 10 – Mesures d'exécution

1. Si, à la suite des mesures prises en application de l'article 9, l'Etat intervenant détient des preuves qu'une infraction pertinente a été commise, preuves qui, en vertu de sa législation, justifieraient soit l'arrestation des personnes concernées, soit l'immobilisation du navire, soit l'une et l'autre, il peut prendre des mesures à cet effet.

(...)

Article 11 – Exécution de mesures

1. Les mesures prises en vertu des articles 9 et 10 sont régies par les lois de l'Etat intervenant. (...) »

E. L'accord de coopération régionale sur la répression du trafic illicite aérien et maritime dans les Caraïbes, signé à San José le 10 avril 2003

31. Cet accord entre les pays continentaux ou insulaires de la Caraïbe (France, Costa Rica, Etats-Unis, Haïti, Honduras, Nicaragua, Pays-Bas et République dominicaine) au titre de la Convention de Vienne, établit les conditions de la lutte contre les narcotrafics dans la zone en mettant en place une large coopération et en prévoyant la possibilité pour les Etats de donner leur accord, a priori, pour l'intervention des autres parties sur un navire battant son pavillon.

32. Il permet à un Etat partie de prendre des mesures de coercition, y compris dans les eaux territoriales d'un autre Etat partie, par délégation de celui-ci. Trois options sont ouvertes :

– l'autorisation systématique ;

– l'autorisation, à défaut d'une réponse dans les quatre heures de l'Etat du pavillon à une demande d'intervention d'un autre Etat partie ;

– l'autorisation expresse d'intervention, ce qui correspond au droit actuel de la Convention de Vienne.

33. En conséquence, le projet de loi prévoit la possibilité pour les Etats de donner leur accord a priori pour l'intervention des autres parties sur un navire battant leur pavillon ou dans leurs eaux territoriales.

F. La législation interne

1. La loi no 94-589 du 15 juillet 1994 « relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer »

34. Les dispositions pertinentes de la loi no 94-589 du 15 juillet 1994 « relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer », modifiée par la loi no 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 » et telle qu'applicable à l'époque des faits de la cause, se lisent ainsi :

« Titre II : Dispositions particulières 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

Article 12

La recherche, la constatation, la poursuite et le jugement des infractions constitutives de trafic de stupéfiants et commises en mer sont régis par les dispositions du titre Ier de la présente loi et par les dispositions ci-après. Ces dernières s'appliquent, outre aux navires battant pavillon français :

- aux navires battant pavillon d'un Etat partie à la convention de Vienne contre le trafic illicite des stupéfiants et substances psychotropes autre que la France, ou régulièrement immatriculés dans un de ces Etats, à la demande ou avec l'accord de l'Etat du pavillon ;
- aux navires n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité.

Article 13

Lorsqu'il existe des motifs raisonnables de soupçonner qu'un trafic de stupéfiants se commet à bord de l'un des navires visés à l'article 12 et se trouvant en dehors des eaux territoriales, 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 à exécuter ou à faire exécuter, sous l'autorité du préfet maritime, qui en avise le procureur de la République, les mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international et la présente loi. »

35. Dans sa version modifiée par la loi no 2005-371 du 22 avril 2005, non applicable à l'époque des faits, l'article 12 vise également les navires battant pavillon d'un Etat non partie à la Convention de Vienne :

Article 12

« La recherche, la constatation, la poursuite et le jugement des infractions constitutives de trafic de stupéfiants et commises en mer sont régis par les dispositions du titre II du livre V de la première partie du code de la défense et par les dispositions du présent titre qui s'appliquent, outre aux navires mentionnés à l'article L. 1521-1 du code de la défense :

- aux navires battant pavillon d'un Etat qui a sollicité l'intervention de la France ou agréé sa demande d'intervention ;
- aux navires n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité. »

36. Afin de tenir compte du voyage consécutif à une décision de déroutement d'un navire, la loi no 2005-371 du 22 avril 2005 a également complété l'article L. 1521-5 du code de défense, au sein du chapitre consacré à l'« exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer », en insérant un dernier alinéa rédigé comme suit :

Article L. 1521-5

« 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. »

37. Dans son rapport sur le projet de cette loi, la commission des affaires étrangères s'exprima notamment comme suit (extrait du rapport no 280, déposé le 6 avril 2005) :

« B. LE PROJET DE LOI

1. Sécuriser les procédures

a) Supprimer la référence à la Convention de Vienne pour le trafic de stupéfiants

Dans l'affaire du Winner, bâtiment battant pavillon cambodgien arraisonné par la marine française au large des côtes d'Afrique de l'Ouest, la Cour de cassation n'a pas jugé nécessaire le recours au fondement de la convention de Vienne, à laquelle le Cambodge n'était pas partie, pour assurer la légalité de l'arraisonnement du navire effectué avec l'accord de l'Etat du pavillon dans le cas précis du trafic de stupéfiants. Elle a jugé suffisant le fondement de l'article 108 de la Convention de Montego Bay qui stipule que « tout Etat qui a de sérieuses raisons de penser qu'un navire battant son pavillon se livre à un trafic illicite de stupéfiants ou de substances psychotropes peut demander la coopération d'autres Etats pour mettre fin à ce trafic ». En revanche, l'Etat signataire de la Convention de Vienne qui procède à l'arraisonnement du navire, en l'espèce la France, doit se conformer, pour l'exécution des opérations d'interception, aux règles qu'elle prescrit et peut ainsi s'appuyer sur les stipulations de son article 17, relatif aux mesures de coercition. En l'espèce, la Cour a considéré que la compétence de l'Etat du pavillon n'était pas exclusive dans l'hypothèse où il donnait son accord à une demande d'intervention.

Il semble cependant préférable de supprimer la seule référence à la convention de Vienne, dans la mesure où des mesures de contrôle et de coercition peuvent être exercées sur le fondement d'autres instruments internationaux, notamment les accords de coopération régionale adoptés sur la base de la Convention de Vienne, tel que l'accord de San José, une fois qu'il sera entré en vigueur.

b) Préciser le contenu des mesures de coercition

Le projet de loi précise également que, pendant la durée du transit nécessaire aux opérations de déroutement, les agents de l'Etat dûment habilités 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. »

EN DROIT

I. SUR LA VIOLATION ALLÉGUÉE DE L'ARTICLE 5 § 1 DE LA CONVENTION

38. Les requérants disent avoir été victimes d'une privation arbitraire de liberté après l'arraisonnement du navire par les autorités françaises. Ils invoquent l'article 5 § 1 de la Convention, dont les dispositions pertinentes sont ainsi libellées :

« 1. Toute personne a droit à la liberté et à la sûreté. Nul ne peut être privé de sa liberté, sauf dans les cas suivants et selon les voies légales :

(...)

c) s'il a été arrêté et détenu en vue d'être conduit devant l'autorité judiciaire compétente, lorsqu'il y a des raisons plausibles de soupçonner qu'il a commis une infraction ou qu'il y a des motifs raisonnables de croire à la nécessité de l'empêcher de commettre une infraction ou de s'enfuir après l'accomplissement de celle-ci ;

(...) »

A. L'arrêt de la chambre

39. La chambre a marqué son désaccord avec l'approche des juridictions françaises, en ce qu'elle renvoyait à des conventions internationales auxquelles le Cambodge n'est pas partie et parce qu'elle reposait sur des dispositions législatives qui, à l'époque des faits, ne prévoyaient l'intervention extraterritoriale des autorités françaises que sur les navires français, sur des « navires battant pavillon d'un Etat partie à la convention de Vienne du 20 décembre 1988 [non ratifiée par le Cambodge, comme indiqué précédemment] (...) ou régulièrement immatriculés dans un de ces Etats, à la demande ou avec l'accord de l'Etat du pavillon », et sur des navires n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité. Outre le fait que le Winner ne rentrait dans aucune de ces catégories, elle a relevé que la loi du 15 juillet 1994 avait été modifiée pour notamment ne plus faire référence aux seuls Etats parties à la convention de Vienne. Elle a également considéré que la thèse du Gouvernement relative à l'applicabilité et au respect en l'espèce desdites dispositions législatives reposait sur une contradiction, puisqu'il soutenait qu'au moment de l'interception, le Winner n'arborait aucun pavillon, tout en exposant par ailleurs que les autorités françaises s'étaient préalablement assurées auprès des autorités du Cambodge de l'immatriculation du bateau dans ce pays, ce dernier ayant été identifié comme étant le Winner avant le début des opérations.

40. La chambre a cependant admis que, vu l'article 108 de la convention de Montego Bay, la note verbale du 7 juin 2002 des autorités cambodgiennes pouvait servir de fondement juridique à l'interception et à la prise de contrôle du Winner par les autorités françaises, sans toutefois considérer qu'il en allait de même pour la privation de liberté de treize jours imposée aux membres de l'équipage à bord du navire. Elle a estimé que la loi française comme l'article 17 de la convention de Vienne n'envisageait pas plus précisément une privation de liberté du type et de la durée de celle subie par les requérants

41. A ses yeux, les normes juridiques invoquées par le Gouvernement n'offraient pas une protection adéquate contre les atteintes arbitraires au droit à la liberté, dès lors, d'une part, qu'aucune de ces normes ne vise expressément la privation de liberté des membres de l'équipage du navire intercepté et n'encadre les conditions de la privation de liberté à bord et, d'autre part, qu'elles omettent de la placer sous le contrôle d'une autorité judiciaire. Sur ce dernier point, elle précisa notamment que si les mesures prises en application de la loi du 15 juillet 1994 avaient été placées sous le contrôle du procureur de la République, ce dernier n'était pas une « autorité judiciaire » au sens que la jurisprudence de la Cour donne à cette notion (Schießer c. Suisse, arrêt du 4 décembre 1979, série A no 34, §§ 29-30).

42. En conséquence, elle a jugé que les requérants n'avaient pas été privés de leur liberté « selon les voies légales », au sens du paragraphe 1 de l'article 5.

B. Thèses des parties devant la Grande Chambre

1. Les requérants

43. Les requérants, qui partagent l'analyse suivie par la chambre dans son arrêt, estiment que les mesures prises en haute mer par les autorités françaises et leur détention à bord du Winner n'avait aucune base légale. Ils estiment que l'arraisonnement du Winner ne peut trouver de base légale ni dans des conventions internationales auxquelles le Cambodge n'est pas partie, qu'il s'agisse de la Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 ou de la Convention de Vienne du 20 décembre 1988, ni dans la note verbale du ministère des Affaires étrangères du 7 juin 2002.

44. S'agissant de la Convention de Montego Bay, ils relèvent que son article 108 est inapplicable en l'espèce, dès lors que, selon eux, ce n'est pas le Cambodge, Etat dont le navire battait pavillon, qui a demandé la coopération de la France, mais la France qui a pris l'initiative de demander l'autorisation d'arraisonner le navire qui battait pavillon cambodgien. Dans ces conditions, la seule acceptation du Cambodge ne peut être assimilée à une demande de coopération au sens de l'article 108 de la Convention de Montego Bay. Quant à l'article 110 de cette dernière, ils estiment que le Gouvernement en propose une interprétation qui en dénature les termes, puisque le Winner n'était pas sans nationalité et n'avait pas la même nationalité que le navire de guerre français.

45. Les requérants considèrent également que la loi no 94-589 du 14 juillet 1994 n'était pas applicable, notamment dès lors qu'elle renvoie à des conventions internationales auxquelles le Cambodge n'est pas partie.

46. Ils estiment qu'il est acquis que les normes internes et internationales n'offraient pas une protection efficace contre l'arbitraire, dès lors qu'elles ne prévoient pas la possibilité de contacter un avocat ou un proche tout en autorisant, selon le Gouvernement, une détention durant treize jours.

47. Concernant la note verbale du 7 juin 2002, les requérants contestent également l'interprétation qui en est donnée par le Gouvernement. Ils considèrent qu'elle ne pouvait valoir délégation de juridiction au profit de la France. A supposer, pour les besoins de la discussion, qu'un tel accord ad hoc pouvait justifier l'intervention française selon le principe de droit international public aux termes duquel un Etat pourrait renoncer à une partie de sa souveraineté autrement que par une convention, les limites d'une telle dérogation de compétence exceptionnelle auraient été largement dépassées en l'espèce. Les requérants relèvent en effet qu'il résulte des constatations mêmes du Gouvernement que cet accord ne portait que sur une « demande d'interception », tandis que le gouvernement cambodgien n'a donné qu'une « autorisation pour l'opération d'arraisonnement ». Or l'arraisonnement d'un navire consiste exclusivement à l'arrêter en mer ou à l'entrée d'un port pour procéder à divers contrôles (notamment quant à son identité, sa nationalité, etc.) : il ne s'étend pas aux opérations de perquisition ou d'arrestation à bord d'un navire. Tel a pourtant été le cas en l'espèce, les requérants ayant été arrêtés et consignés dans leur cabine pendant treize jours. Cette rétention à bord du Winner et le jugement dans un autre pays n'avaient pas été autorisés par le Cambodge. Les requérants, tout en contestant l'existence d'un accord ad hoc justifiant l'arraisonnement du Winner, estiment donc en tout état de cause qu'un tel accord ne permettait pas la détention des marins suite à l'opération militaire française.

48. Par ailleurs, les requérants qualifient de « fort tardive et proprement ahurissante » la production devant la Grande Chambre d'une note verbale en date du 9 septembre 2008 rédigée par les autorités cambodgiennes à la demande du gouvernement français sept ans après les faits et deux mois après l'arrêt de condamnation rendu par la cinquième section de la Cour. Ils demandent que cette note, qui n'a jamais été versée aux débats devant les juridictions internes et la cinquième section de la Cour, dès lors qu'elle n'existait pas et qu'elle tend à une relecture des faits a posteriori, soit écartée des débats.

2. Le Gouvernement

49. Dans des observations liminaires, le Gouvernement insiste sur le fait que les circonstances de l'espèce se situaient en haute mer, avec la nécessaire prise en compte de la spécificité du milieu marin et de la navigation maritime. Selon lui, cela entraîne deux conséquences spécifiques. D'une part, la Convention est totalement muette sur les questions maritimes et il estime possible, à cet égard, de faire un parallèle avec la solution dégagée par la Cour dans les affaires relatives à des remises de personnes d'un Etat à un autre Etat dans le cadre d'une extradition (*Öcalan c. Turquie* [GC], no 46221/99, CEDH 2005-IV, ainsi que *Freda c. Italie*, (déc.), no 8916/80, décision de la Commission du 7 octobre 1980, Décisions et rapports (DR) 21, p. 250, *Altmann (Barbie) c. France*, (déc.), no 10689/83, décision de la Commission du 4 juillet 1984, DR 37, p. 225, *Sánchez Ramirez c. France*, (déc.), no 28780/95, décision de la Commission du 24 juin 1996, DR 86-A, p. 155) : le Gouvernement estime que, « mutatis mutandis, le même raisonnement pourrait en l'occurrence trouver application » faute de stipulation relative aux modalités de déroutement d'un navire ou spécifique au milieu maritime dans la Convention, laquelle ne serait donc pas applicable *ratione materiae*.

50. D'autre part, il estime que la liberté d'aller et venir sur un navire a des limites plus étroites qui sont celles du navire lui-même : le déroutement légal d'un navire entraîne donc nécessairement une autorisation de la contrainte sur ses passagers quant à leur liberté de se déplacer ; les spécificités et les risques de la navigation en mer justifient que le capitaine d'un navire dispose d'importants pouvoirs. Le Gouvernement en déduit que les requérants n'ont pas été privés de liberté au sens de l'article 5, mais qu'ils ont fait l'objet de restrictions de liberté justifiées, restrictions qui seraient critiquées de façon purement formaliste et procédurière. Il estime que l'article 5 de la Convention n'est pas applicable en l'espèce.

51. A titre subsidiaire, sur le fond, le Gouvernement conclut à la légalité de la privation de liberté des requérants durant les treize jours qu'a duré le détournement du Winner et conteste la conclusion à laquelle la chambre est parvenue.

52. Le fondement légal doit s'examiner à un double point de vue, c'est-à-dire au regard du droit international public et du droit interne.

53. S'agissant du droit international public, le Gouvernement indique tout d'abord que le Winner n'arborait aucun pavillon et a refusé de s'identifier. L'équipage du navire se serait donc délibérément placé dans l'hypothèse visée par l'article 110 de la convention de Montego Bay, qui prévoit expressément la possibilité pour un navire de guerre d'arraisonner un navire qui « refuse d'arborer son pavillon », principe unanimement admis par le droit de la mer.

54. Le Gouvernement considère qu'en tout état de cause, l'accord donné par le Cambodge aux autorités françaises par note verbale conférerait à l'intervention des militaires français une parfaite régularité au regard du droit international. La Convention de Montego Bay illustre parfaitement l'objectif de « cohabitation » des Etats sur ce qui appartient à tous sans appartenir à aucun, en précisant strictement les conditions dans lesquelles un Etat peut s'immiscer dans la souveraineté d'un autre Etat en faisant contrôler, par l'intermédiaire d'un navire militaire, un navire battant pavillon étranger. Et bien que le Cambodge ne soit pas signataire de la Convention de Vienne de

1988, l'accord que cet Etat souverain a donné par note verbale se suffit à lui-même au regard des principes du droit international public et du droit de la mer. Cette note verbale du 7 juin 2002 a autorisé l'arraisonnement projeté ainsi que toutes « ses conséquences », comme les autorités cambodgiennes l'ont confirmé dans leur note du 9 septembre 2008. Dans ces conditions, l'accord en question fondait légalement le détournement du Winner et de son équipage.

55. Surabondamment, le Gouvernement estime que cet accord était en parfaite conformité avec les normes de droit international public. Les méfaits du trafic de stupéfiants dans les sociétés démocratiques expliquent la raison pour laquelle la Convention de Montego Bay, en son article 108, ainsi que la convention de Vienne de 1988 et l'accord du 31 janvier 1995 du Conseil de l'Europe visent la nécessaire coopération des Etats pour la répression de ce trafic. La mer pouvant constituer un « havre de sécurité » (Öcalan précité, § 88) pour les trafiquants, le droit international a prévu que l'Etat du pavillon puisse déléguer son pouvoir afin de lutter contre cette criminalité. Le Gouvernement note d'ailleurs que dans l'affaire Rigopoulos, la Cour avait estimé que l'accord verbal donné par le Panama à l'Espagne était suffisant pour rendre les opérations conformes au droit international public.

56. Au regard du droit interne, le Gouvernement conteste l'analyse de la chambre, rappelant que la jurisprudence de la Cour prévoit qu'il incombe au premier chef aux autorités nationales d'interpréter et d'appliquer le droit interne, surtout lorsque, comme en l'espèce, la question porte non sur le fond du droit mais sur le champ d'application du droit interne. En tout état de cause, il indique que la chambre de l'instruction ne s'est pas fondée uniquement sur l'article 17 de la Convention de Vienne, mais également sur les dispositions générales de la loi de 1994, lesquelles habilitent les commandants des bâtiments de l'Etat chargés de la surveillance en mer à exercer et faire exécuter des mesures de contrôle et de coercition. Il estime en conséquence que cette partie de la loi constituait un fondement légal aux mesures litigieuses, d'une part parce que le navire était suspecté de se livrer au trafic de stupéfiants, d'autre part parce qu'il n'arborait aucun pavillon et refusait de s'identifier en faisant usage de manœuvres agressives.

57. Le Gouvernement insiste sur deux points. Premièrement, un Etat non partie à une convention peut, par un accord particulier, dans une circonstance donnée, manifester son accord à l'application de dispositions figurant dans ladite convention, et les juridictions internes ont pu juger que la loi française devait s'appliquer. Deuxièmement, la loi française s'appliquait, puisque le Winner n'arborait aucun pavillon et refusait de s'identifier.

58. Concernant la qualité de la base légale, contestée par la chambre, le Gouvernement estime que la spécificité du droit de la mer doit être prise en considération pour apprécier la précision des normes ; la loi française de 1994, appliquée en combinaison avec l'accord du Cambodge conformément aux stipulations de l'article 17.4 de la Convention de Vienne et celles de la convention de Montego Bay autorisait le déroutement du navire. Dès lors, si les normes prévoient le déroutement du navire, elles prévoient aussi une restriction de la liberté de ses passagers en raison de leur lien indissoluble. Pour le Gouvernement, ce déroutement doit néanmoins être considéré comme une période préalable à un déferrement judiciaire.

59. En toute hypothèse, le caractère imprévisible de la navigation maritime et l'immensité des mers ne permettent pas de prévoir dans le détail les circonstances dans lesquelles un déroutement peut se dérouler. S'agissant de l'impossibilité pour les requérants de contacter un proche ou un avocat, le Gouvernement estime que cette critique n'est pas fondée, les conditions techniques d'une liaison n'étant pas toujours possibles ; de toute façon, les requérants n'établissant pas qu'ils étaient en contact avec leurs proches ou leur avocat avant leur interception par la marine française, leur situation de fait n'a pas été modifiée par le déroutement du navire. Le Gouvernement indique également que la durée du voyage ne correspondait qu'à une contingence matérielle et que les requérants n'ont pas été interrogés durant les treize jours passés à bord, les militaires n'ayant pas la qualité pour ce faire. En conséquence, le

Gouvernement estime que le droit de contacter un avocat ou des proches aurait été un droit théorique et illusoire.

60. Le Gouvernement aborde ensuite la question du contrôle par le procureur de la République. Il critique l'arrêt de la chambre en ce qu'il procèderait d'une confusion entre les notions visées aux paragraphes 1 c) et 3 de l'article 5 de la Convention, tout en relevant que les requérants devaient être présentés, à leur arrivée à Brest, non pas au procureur de la République mais à un juge d'instruction.

61. Il estime que le fait que le déroutement ait été placé sous la supervision du procureur était une garantie contre l'arbitraire, les magistrats du parquet présentant en tout état de cause des garanties d'indépendance qui doivent les faire regarder comme une autorité judiciaire. Sur ce dernier point, le Gouvernement présente des développements sur les garanties d'indépendance des magistrats du parquet du fait de leur statut, de leur mode de recrutement, de leurs attributions et de leur rôle institutionnel. Il rappelle notamment que l'article 64 de la Constitution française consacre l'indépendance de l'« autorité judiciaire » et que le Conseil constitutionnel a jugé que ladite autorité judiciaire comprend à la fois les magistrats du siège et ceux du parquet.

C. Appréciation de la Cour

1. Sur l'article 1 de la Convention

62. La Cour estime que la première question à trancher en l'occurrence est celle de savoir si les faits litigieux, à compter de l'arraisonnement du Winner en haute mer et durant les treize jours de privation de liberté alléguée au cours du voyage jusqu'à Brest, relevaient de la juridiction de la France au sens de l'article 1 de la Convention, qui est libellé comme suit :

« Les Hautes Parties contractantes reconnaissent à toute personne relevant de leur juridiction les droits et libertés définis au titre I de la (...) Convention »

63. Elle rappelle que l'article 1 fixe une limite, notamment territoriale, au domaine de la Convention. En particulier, l'engagement des Etats contractants se borne à reconnaître « (en anglais « to secure ») aux personnes relevant de leur « juridiction » les droits et libertés énumérés. En outre, la Convention ne régit pas les actes d'un Etat tiers, ni ne prétend exiger des Parties contractantes qu'elles imposent ses normes à pareil Etat (Soering c. Royaume-Uni, 7 juillet 1989, § 86, série A no 161, et Banković et autres c. Belgique et 16 autres Etats contractants (dec.) [GC], no 52207/99, § 66, CEDH 2001-XII).

64. En conformité avec la notion essentiellement territoriale de juridiction, la Cour n'a admis que dans des circonstances exceptionnelles que les actes des Etats contractants accomplis ou produisant des effets en dehors de leur territoire peuvent s'analyser en l'exercice par eux de leur juridiction au sens de l'article 1 de la Convention (Banković, précité, § 67, et Ilaşcu et autres c. Moldova et Russie [GC], no 48787/99, § 314, CEDH 2004-VII). Ainsi, dans son premier arrêt Loizidou (exceptions préliminaires), la Cour a jugé que, compte tenu de l'objet et du but de la Convention, une Partie contractante pouvait voir sa responsabilité engagée lorsque, par suite d'une action militaire – légale ou non –, elle exerçait en pratique son contrôle sur une zone située en dehors de son territoire national (Loizidou c. Turquie (exceptions préliminaires) [GC], 23 mars 1995, § 62, série A no 310), ce qui est toutefois exclu lorsque n'est en cause, comme dans l'affaire Banković, qu'un acte extraterritorial instantané, le texte de l'article 1 ne s'accommodant pas d'une conception causale de la notion de « juridiction » (précitée, § 75).

65. La Cour note par ailleurs que l'on rencontre d'autres cas d'exercice extraterritorial de sa compétence par un Etat dans les affaires concernant des actes accomplis à l'étranger par des agents diplomatiques ou consulaires, ou à bord d'aéronefs immatriculés dans l'Etat en cause ou

de navires battant son pavillon. Dans ces situations spécifiques, il est clair que le droit international coutumier et des dispositions conventionnelles ont reconnu et défini l'exercice extraterritorial de sa juridiction par l'Etat concerné (Banković, précité, § 73).

66. En l'espèce, la Cour constate qu'un navire de guerre français, l'avis *Lieutenant de vaisseau le Hénaff*, a été spécialement chargé par les autorités maritimes françaises d'intercepter le *Winner* et qu'à cette fin il a appareillé de Brest avec à son bord une équipe des forces spéciales françaises, le commando marine Jaubert spécialisé dans l'assaut en mer. Lorsque le *Winner* a été repéré au large des îles du Cap Vert le 13 juin 2002, l'avis a effectué plusieurs sommations et tirs d'avertissement, suivis d'un tir au but, et ce sur ordre du préfet maritime de l'Atlantique. En montant à bord du *Winner*, les militaires français ont dû faire usage de leurs armes pour se défendre et, par la suite, ils ont maintenu les membres d'équipage sous leur contrôle exclusif, imposant notamment la consignation dans les cabines, durant le voyage jusqu'en France, où ils sont arrivés le 26 juin 2002. Quant au déroutement vers la métropole, décidé par les autorités françaises, il a été rendu possible par l'intervention d'un remorqueur dépêché de Brest pour prendre en charge le navire et le dérouter vers ce port français, sous escorte d'un autre navire de guerre, l'avis *Commandant Bouan*, le tout sur ordre du préfet maritime et à la demande du procureur de la République de Brest.

67. Partant, la Cour considère que, compte tenu de l'existence d'un contrôle absolu et exclusif exercé par la France, au moins de facto, sur le *Winner* et son équipage dès l'interception du navire, de manière continue et ininterrompue, les requérants relevaient bien de la juridiction de la France au sens de l'article 1 de la Convention (voir, a contrario, Banković, précité).

2. Sur les « observations liminaires » du Gouvernement

68. La Cour relève d'emblée que, dans ses observations, le Gouvernement soulève pour la première fois devant la Grande Chambre, dans le cadre d'« observations liminaires », l'incompatibilité *ratione materiae* des griefs soulevés par les requérants avec les dispositions de l'article 5 de la Convention, ses observations au fond n'étant soulevées que « subsidiairement ».

69. La Grande Chambre rappelle que rien ne l'empêche de se prononcer, le cas échéant, sur des questions relatives à la recevabilité d'une requête en vertu de l'article 35 § 4 de la Convention, cette disposition l'habilitant à rejeter une requête qu'elle considère comme irrecevable « à tout stade de la procédure » (voir *Odièvre c. France* [GC], no 42326/98, § 22, CEDH 2003-III, *Azinas c. Chypre* [GC], no 56679/00, § 32, CEDH 2004-III, *Yumak et Sadak c. Turquie* [GC], no 10226/03, § 72, 8 juillet 2008, et *Mooren c. Allemagne* [GC], no 11364/03, § 57, CEDH 2009-...). Aux termes de l'article 55 du règlement de la Cour, si la partie contractante défenderesse entend soulever une exception d'irrecevabilité, elle doit le faire, pour autant que la nature de l'exception et les circonstances le permettent, dans ses observations sur la recevabilité de la requête soumises au titre de l'article 54 du règlement (comparer *N.C. c. Italie* [GC], no 24952/94, § 44, CEDH 2002-X, *Azinas*, précité, §§ 32 et 37, *Sejdovic c. Italie* [GC], no 56581/00, § 41, CEDH 2006-II, et *Mooren* précité). Seules des circonstances exceptionnelles, tel en particulier le fait que le motif justifiant une exception d'irrecevabilité est venu au jour à un stade ultérieur, peuvent dispenser un gouvernement de l'obligation de soulever son exception dans ses observations sur la recevabilité de la requête avant l'adoption par la chambre de la décision sur la recevabilité (voir *N.C. c. Italie*, précité, § 44, *Sejdovic*, précité, § 41, et *Mooren* précité).

70. En l'espèce, la Cour relève que, dans ses observations écrites sur la recevabilité de la requête adressées à la chambre, le Gouvernement n'a pas soutenu que les griefs étaient incompatibles *ratione materiae* avec les dispositions de l'article 5 de la Convention, et la Cour ne discerne aucune circonstance exceptionnelle qui eût été de nature à le dispenser de l'invoquer dans ses observations sur la recevabilité adressées à la chambre.

71. En conséquence, le Gouvernement est forcé à soulever à ce stade de la procédure une exception préliminaire d'incompatibilité *ratione materiae* de la requête. Néanmoins, nonobstant cette forclusion, la Cour doit examiner cette question, qui touche à sa compétence, dont l'étendue est déterminée par la Convention elle-même, spécialement par son article 32, et non par les observations soumises par les parties dans une affaire donnée (*Demir et Baykara c. Turquie* [GC], no 34503/97, CEDH 2008-...).

72. S'agissant tout d'abord des observations liminaires qui concernent l'applicabilité de l'article 5, la Cour, qui renvoie par ailleurs à son constat selon lequel les requérants relevaient de la juridiction de la France au sens de l'article 1 de la Convention, estime qu'elles concernent en réalité le fond de la requête.

73. Quant aux observations relatives à l'existence ou non d'une privation de liberté, la Cour rappelle que l'article 5, en proclamant dans son paragraphe 1 le « droit à la liberté », vise la liberté physique de la personne. Il a pour but d'assurer que nul n'en soit dépouillé de manière arbitraire. Pour déterminer si un individu se trouve « privé de sa liberté » au sens de l'article 5, il faut partir de sa situation concrète et prendre en compte un ensemble de critères comme le genre, la durée, les effets et les modalités d'exécution de la mesure considérée (*Amuur c. France*, 25 juin 1996, § 42, Recueil des arrêts et décisions 1996-III). Entre privation et restriction de liberté, il n'y a qu'une différence de degré ou d'intensité, non de nature ou d'essence (*Guzzardi c. Italie* du 6 novembre 1980, § 92, série A no 39, et *Amuur* précité).

74. De l'avis de la Cour, s'il est vrai que les déplacements des requérants avant l'arraisonnement étaient en tout état de cause déjà circonscrits aux limites physiques du Winner lui-même, entraînant de facto une restriction à leur liberté d'aller et venir, on ne saurait prétendre, avec le Gouvernement, que les mesures prises après l'arraisonnement ne constituaient qu'une restriction à la liberté de circuler. Les membres de l'équipage étaient soumis au contrôle des forces militaires spéciales françaises et consignés dans leurs cabines durant la traversée. Certes, le Gouvernement soutient qu'au cours de la traversée, les restrictions se sont amoindries. Du point de vue de la Cour, cette circonstance n'enlève rien au fait que les requérants ont été privés de leur liberté durant toute la traversée, dès lors que le cap suivi par le navire était imposé par les militaires français.

75. Par conséquent, la Cour conclut que la situation des requérants sur le Winner après l'arraisonnement, en raison des restrictions subies, équivalait en fait à une privation de liberté et que l'article 5 § 1 trouve à s'appliquer dans le cas d'espèce.

3. Sur l'article 5 § 1 de la Convention

a) Principes généraux

76. La Cour rappelle d'abord que l'article 5 de la Convention garantit le droit fondamental à la liberté et à la sûreté. Ce droit revêt une très grande importance dans « une société démocratique », au sens de la Convention (voir, parmi beaucoup d'autres, *De Wilde, Ooms et Versyp c. Belgique*, 18 juin 1971, § 65, série A no 12, *Winterwerp c. Pays-Bas*, 24 octobre 1979, § 37, série A no 33).

77. Tout individu a droit à la protection de ce droit, c'est-à-dire à ne pas être ou rester privé de liberté (*Weeks c. Royaume-Uni*, arrêt du 2 mars 1987, série A no 114, p. 22, § 40), sauf dans le respect des exigences du paragraphe 1 de l'article 5.

78. La liste des exceptions que dresse l'article 5 § 1 revêt un caractère exhaustif (*Quinn c. France*, arrêt du 22 mars 1995, § 42, série A no 311, et *Labita c. Italie* [GC], no 26772/95, § 170, CEDH 2000-IV), et seule une interprétation étroite cadre avec le but et l'objet de cette

disposition (Engel et autres c. Pays-Bas, 8 juin 1976, § 58, série A no 22, et Amuur, précité, § 42).

79. La Cour rappelle également qu'en matière de « régularité » d'une détention, y compris l'observation des « voies légales », la Convention renvoie pour l'essentiel à la législation nationale mais également, le cas échéant, à d'autres normes juridiques applicables aux intéressés, y compris celles qui trouvent leur source dans le droit international. Dans tous les cas, elle consacre l'obligation d'en observer les normes de fond comme de procédure, mais elle exige de surcroît la conformité de toute privation de liberté au but de l'article 5 : protéger l'individu contre l'arbitraire (voir, parmi beaucoup d'autres, Bozano c. France, 18 décembre 1986, § 54, série A no 111, Amuur, précité, § 50, Ilaşcu et autres c. Moldova et Russie [GC], no 8787/99, § 461, CEDH 2004-VII, Assanidze c. Géorgie [GC], no 71503/01, § 171, CEDH 2004-II, McKay c. Royaume-Uni [GC], no 543/03, § 30, CEDH 2006-X, et Mooren précité, § 76).

80. La Cour souligne que lorsqu'il s'agit d'une privation de liberté, il est particulièrement important de satisfaire au principe général de la sécurité juridique. Par conséquent, il est essentiel que les conditions de la privation de liberté en vertu du droit interne et/ou du droit international soient clairement définies et que la loi elle-même soit prévisible dans son application, de façon à remplir le critère de « légalité » fixé par la Convention, qui exige que toute loi soit suffisamment précise pour éviter tout risque d'arbitraire et pour permettre au citoyen – en s'entourant au besoin de conseils éclairés – de prévoir, à un degré raisonnable dans les circonstances de la cause, les conséquences de nature à dériver d'un acte déterminé (voir, notamment, Amuur, précité, Steel et autres c. Royaume-Uni, 23 septembre 1998, § 54, Recueil 1998-VII, Baranowski c. Pologne, no 28358/95, §§ 50-52, CEDH 2000-III, et Ječius c. Lituanie, no 34578/97, § 56, CEDH 2000-IX).

81. Enfin, la Grande Chambre partage le point de vue du Gouvernement et de la chambre, selon lequel il faut garder à l'esprit que les mesures prises par les autorités françaises à l'encontre du Winner et de son équipage s'inscrivaient dans le cadre de la participation de la France à la lutte contre le trafic international de stupéfiants. Comme elle l'a à maintes reprises indiqué, vu les ravages de la drogue, elle conçoit en particulier que les autorités des Etats parties fassent preuve d'une grande fermeté à l'égard de ceux qui contribuent à la propagation de ce fléau, et elle a pleinement conscience de la nécessité de lutter contre le trafic de stupéfiants et, partant, d'assurer la coopération fructueuse des Etats en la matière. Reste que la spécificité du contexte maritime, invoquée par le Gouvernement en l'espèce, ne saurait aboutir à la consécration d'un espace de non-droit au sein duquel les équipages ne relèveraient d'aucun régime juridique susceptible de leur accorder la jouissance des droits et garanties prévus par la Convention et que les Etats se sont engagés à fournir aux personnes placées sous leur juridiction, sans que cela conduise pour autant à la mise en place d'un « havre de sécurité » en faveur des délinquants.

b) Application de ces principes

82. La Cour constate tout d'abord qu'il n'est pas contesté que la privation de liberté des requérants à bord du Winner durant le déroutement vers la France de celui-ci avait pour but de les conduire « devant l'autorité judiciaire compétente », au sens de l'article 5 § 1 c) de la Convention. En l'espèce, la Cour constate que les parties s'opposent sur la question de savoir si les faits de la cause avaient une « base légale » au regard tant du droit international public que du droit interne.

83. La Cour note d'emblée qu'en matière de lutte contre les stupéfiants en haute mer, le droit international public maintient la règle de la compétence de l'Etat du pavillon, soit, en l'espèce, le Cambodge. Elle relève également que ce dernier n'était partie ni à la Convention de Montego Bay de 1982, ni à la Convention de Vienne de 1988.

84. Le Gouvernement fait sienne l'analyse de la Cour de cassation selon laquelle l'intervention des autorités françaises trouvait sa justification dans l'article 108 § 1 de la Convention de Montego Bay. Toutefois, l'article 108 § 1 concerne la situation dans laquelle un Etat « a de sérieuses raisons de penser qu'un navire battant son pavillon se livre au trafic illicite de stupéfiants ». Dans ce cas, il peut demander la coopération d'autres Etats. Cela ne signifie pas pour autant que le texte accorde aux Etats une autorisation générale de demander une coopération à chaque fois qu'ils pensent qu'un navire ne battant pas leur pavillon se livre à un tel trafic. Aux yeux de la Cour, l'article 108 ne saurait fonder légalement l'intervention des autorités françaises en l'espèce, dès lors que le Cambodge n'est pas partie à la Convention de Montego Bay et qu'il ne peut donc avoir agi en application de celle-ci en transmettant sa note verbale du 7 juin 2002. De plus, la demande de coopération présentée au Cambodge par la France n'était pas justifiée par le fait que cette dernière soupçonnait un navire battant pavillon français de se livrer à un trafic de stupéfiants. Par conséquent, cette demande de coopération n'intervenait pas davantage dans le cadre de l'article 108.

85. Cette lacune de l'article 108 de la Convention de Montego Bay concernant la lutte contre le trafic de stupéfiants ressort, par ailleurs, d'une lecture d'ensemble de celle-ci : non seulement les dispositions relatives à la lutte contre le trafic de stupéfiants sont minimales, comparées notamment à la lutte contre la piraterie, objet de huit articles qui, notamment, posent en principe la juridiction universelle par exception à la règle de la compétence exclusive de l'Etat du pavillon, mais en outre la lutte contre le trafic de stupéfiants est absente de la liste énumérée à l'article 110 qui vise les infractions dont la suspicion ouvre un droit de visite et d'arraisonnement des navires étrangers. Enfin, si les dispositions de la Convention de Montego Bay relatives à la lutte contre le trafic illicite de stupéfiant en haute mer permettent d'en déduire que cette matière ne relevait pas du droit coutumier lorsque cette Convention a été signée, le Gouvernement n'établit pas qu'il y aurait, depuis, une pratique constante des Etats de nature à établir l'existence d'une norme de droit international coutumier qui conférerait une autorisation générale d'intervention à tout Etat ayant de sérieuses raisons de penser qu'un navire battant pavillon d'un autre Etat se livre au trafic de stupéfiants.

86. S'agissant précisément de l'article 110 de la Convention de Montego Bay, qui prévoit la possibilité pour un bâtiment de guerre d'arraisonner un navire qui refuse d'arborer son pavillon, le Gouvernement soutient qu'il aurait été applicable en l'espèce.

87. La Cour note tout d'abord que l'article 110 ne saurait éventuellement concerner, en l'espèce, que l'hypothèse d'un navire « sans nationalité » visée au paragraphe 1 d), celle d'un navire qui « refuse d'arborer son pavillon », prévue au paragraphe 1 e), concernant un navire ayant « en réalité la même nationalité que le navire de guerre » et étant dès lors étrangère à la présente affaire.

88. Or, s'agissant de la nationalité du navire, la Cour partage l'avis de la chambre et des requérants selon lequel la thèse du Gouvernement repose sur une contradiction. Il ressort des faits non contestés que la rencontre de l'avis Lieutenant de vaisseau Le Hénaff et du Winner ne doit rien au hasard. Alors que ce dernier avait également été repéré par les services américains, espagnols et grecs de lutte contre le trafic de stupéfiants, il a fait l'objet d'une demande d'interception de l'Office central de répression du trafic illicite de stupéfiants qui le soupçonnait de transporter une importante cargaison de drogue destinée au continent européen. Dès le 7 juin 2002, la nationalité du navire étant connue, précisément, l'ambassade de France a sollicité l'accord du Cambodge pour l'intervention des autorités françaises ; cet accord a été donné par une note verbale du 7 juin 2002, ce dont le ministère de la Défense à Paris fut immédiatement informé. Ainsi, du moins à la date du 7 juin 2002, le Winner était parfaitement identifié comme étant un navire battant pavillon cambodgien, ce qui ressort expressément de la note verbale rédigée par les autorités cambodgiennes. Quant à l'avis Lieutenant de vaisseau Le Hénaff, il a été spécialement chargé d'intercepter le Winner, recevant l'ordre d'appareiller le jour même, alors qu'il mouillait dans le port de Brest et qu'une autre mission était déjà programmée au large des

côtes africaines. Pour mener à bien cette mission clairement définie à l'égard du Winner, il a embarqué une équipe des forces spéciales de la marine spécialisée dans l'assaut en mer, ainsi que trois experts de l'OCRTIS.

89. Compte tenu de ces éléments, le Gouvernement ne saurait valablement soutenir que l'hypothèse visée par l'article 110 de la Convention de Montego Bay, relative à la possibilité pour un navire de guerre d'arraisonner un navire s'il a de sérieuses raisons de soupçonner qu'il est sans nationalité (paragraphe 28 ci-dessus), est applicable aux circonstances de l'espèce. Ces dernières ne corroborent pas de telles assertions. Il ressort d'ailleurs de l'arrêt de la chambre de l'instruction de la cour d'appel de Rennes que le navire de commerce repéré le 13 juin à six heures était bien identifié comme étant le Winner (paragraphe 22 ci-dessus).

90. Concernant la loi française, outre le fait qu'elle vise essentiellement à transposer en droit interne les traités internationaux, et plus spécifiquement la convention de Vienne, elle ne saurait faire échec ni auxdits traités, ni au principe de la compétence exclusive de l'Etat du pavillon. Ainsi, dès lors que, d'une part, le Cambodge n'était pas partie aux conventions transposées en droit interne et, d'autre part, que le Winner ne battait pas pavillon français et qu'aucun membre d'équipage n'était de nationalité française – à supposer d'ailleurs que la nationalité des membres de l'équipage puisse être opposée au principe du pavillon –, la loi française n'avait pas vocation à s'appliquer.

91. La Cour note par ailleurs que ladite loi a depuis été modifiée tant pour supprimer la référence aux seuls Etats parties à la convention de Vienne, et ce nonobstant la position de la Cour de cassation dans l'affaire Medvedyev, que pour préciser le contenu des mesures de coercition (paragraphe 34 - 37 ci-dessus).

92. On ne saurait davantage soutenir que la loi française satisfaisait au principe général de la sécurité juridique, faute de remplir la condition de prévisibilité et d'accessibilité exigée pour satisfaire au critère de légalité : on ne saurait raisonnablement prétendre que l'équipage d'un navire battant pavillon cambodgien et naviguant en haute mer pouvait prévoir, même à l'aide de conseils éclairés, qu'il était susceptible de relever de la loi française dans les circonstances de la cause. Par ailleurs, si la Convention de Montego Bay visait notamment à codifier le droit coutumier de la mer ou à le renforcer, ses dispositions relatives à la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants en haute mer témoignent, à l'instar d'ailleurs de la Convention de Vienne qui est venue la compléter pour organiser la coopération internationale sans la rendre aucunement contraignante, de l'absence tant de consensus que de règles et de pratiques précises et reconnues en la matière au niveau international.

93. La Cour note cependant qu'indépendamment des Conventions de Montego Bay et de Vienne, ainsi que de la loi française, le Cambodge a donné son accord pour l'intervention des autorités françaises par une note verbale, ce qui, selon le Gouvernement, attesterait de l'existence d'un accord ad hoc entre les deux pays pour l'interception du Winner et les suites de l'opération.

94. La question est donc de savoir si la note verbale du ministre des Affaires étrangères du Cambodge en date du 7 juin 2002 pouvait légalement fonder les mesures litigieuses.

95. De l'avis de la Cour, si les prescriptions de l'article 108, alinéa 2, de la Convention de Montego Bay sont inapplicables en l'espèce, du fait de la non-ratification de ce texte par le Cambodge, elles n'interdisent pas aux Etats de prévoir d'autres modes de collaboration pour lutter contre le trafic de stupéfiants en haute mer. Tant la convention unique sur les stupéfiants de 1961 (paragraphe 27 ci-dessus, article 35 c) que les Conventions de Montego Bay et de Vienne (paragraphe 28 et 29 ci-dessus, respectivement articles 108, alinéa 1 et 17 alinéa 1) prévoient expressément la coopération des Etats en la matière. Cette coopération peut revêtir diverses

formes, compte tenu notamment de l'imprécision de l'article 17, alinéa 4 c), qui se contente d'évoquer les « mesures appropriées », notamment donner lieu à un accord régional, à l'instar de l'accord du Conseil de l'Europe de 1995 mettant en œuvre l'article 17 de la Convention de Vienne (paragraphe 30 ci-dessus) et de l'accord de San José du 10 avril 2003 sur la coopération régionale dans les Caraïbes (paragraphe 31-33 ci-dessus), ou à des traités bilatéraux prévus par l'alinéa 9 de l'article 17 de la Convention de Vienne.

96. Par ailleurs, les notes verbales constituent une source de droit international susceptible d'être qualifiée de traité ou d'accord lorsqu'elles constatent un consentement entre les autorités concernées, une position mutuelle sur une question donnée ou encore, par exemple, l'expression d'un souhait ou d'un engagement unilatéral.

97. Dans ces conditions, la Cour considère, avec le Gouvernement, que la note verbale adressée par les autorités cambodgiennes le 7 juin 2002 constatait l'accord de ces dernières pour l'interception du Winner, le Cambodge ayant en tout état de cause le droit de coopérer avec d'autres pays en dehors des conventions de Montego Bay et de Vienne.

98. Pour autant, l'existence d'un accord ad hoc ne règle pas le problème de sa portée, puisqu'il appartient à la Cour de l'apprécier en vue d'établir si la note verbale autorisait ou non l'arrestation, la détention à bord et le transfert des membres de l'équipage vers la France.

99. Sur ce point, la Cour relève en premier lieu que le texte de la note verbale fait mention du « bateau Winner, battant pavillon cambodgien » qui était son seul objet et pour lequel il confirmait formellement l'autorisation d'interception, de contrôle et d'engagement de poursuites judiciaires (paragraphe 10 ci-dessus). Force est de constater que le sort des membres de l'équipage n'était pas couvert de façon suffisamment précise par le contenu de cette note et que partant, il n'est pas établi que leur privation de liberté faisait l'objet d'un accord entre les deux Etats susceptible de représenter un droit « clairement défini » au sens de la jurisprudence de la Cour. Quant à la production par le gouvernement défendeur, pour la première fois devant la Grande Chambre, d'une note verbale explicative rédigée par les autorités cambodgiennes le 9 septembre 2008, en réponse à une demande présentée par les autorités françaises le 3 septembre 2008, soit après le prononcé de l'arrêt de la chambre constatant une violation de l'article 5 § 1 de la Convention et plus de six ans après les événements, les requérants n'ayant donc pu avoir connaissance de ces explications à l'époque des faits, elle n'apparaît pas décisive aux yeux de la Cour.

100. En second lieu, la Cour considère que la note verbale ne répondait pas non plus à l'exigence de « prévisibilité ». Le Gouvernement n'a pas davantage démontré l'existence d'une pratique courante et continue entre le Cambodge et la France dans la lutte contre le trafic de stupéfiants en haute mer visant les navires portant pavillon cambodgien, bien au contraire : le recours à un accord ad hoc par note verbale, en l'absence de tout traité ou accord bilatéral ou multilatéral impliquant ces deux Etats de façon permanente atteste du caractère exceptionnel ou, à tout le moins, ponctuel de la mesure de coopération adoptée en l'espèce. Ajouté à l'absence de ratification des conventions pertinentes par le Cambodge, ce constat établit que l'intervention des autorités françaises sur le fondement d'un accord ad hoc ne pouvait raisonnablement passer pour « prévisible », au sens de la jurisprudence de la Cour, et ce y compris avec l'aide de conseils éclairés. En tout état de cause, la Cour estime que le caractère prévisible, pour un délinquant, de poursuites pour trafic de stupéfiants ne saurait se confondre avec la prévisibilité de la norme légale fondant l'intervention. Dans le cas contraire, toute activité susceptible d'être qualifiée d'infraction par le droit interne dispenserait les Etats de l'obligation qui pèse sur eux d'adopter des normes ayant les qualités requises, en particulier au regard de l'article 5 § 1 de la Convention et, partant, ce dernier serait vidé de sa substance.

101. Aux yeux de la Cour, on ne peut que regretter que la lutte internationale contre le trafic de stupéfiants en haute mer ne soit pas mieux coordonnée, compte tenu de la mondialisation croissante du problème. Cela étant, lorsque l'Etat du pavillon n'est pas partie aux Conventions de

Montego Bay ou de Vienne, comme en l'espèce le Cambodge, l'insuffisance de ces textes, à défaut d'initiatives régionales ou bilatérales, n'emporte pas réellement conséquence. De telles initiatives ne sont d'ailleurs pas toujours soutenues par les Etats, et ce malgré la possibilité qu'elles offrent d'agir dans un cadre juridique clairement défini. En tout état de cause, s'agissant des Etats non signataires des conventions de Montego Bay et de Vienne, une réponse adaptée pourrait consister en la mise en place d'accords bilatéraux ou multilatéraux avec d'autres Etats, à l'instar par exemple de l'accord de San José de 2003. Au regard tant de la gravité que de l'ampleur du problème posé par le trafic de stupéfiants, une évolution du droit international public qui consacrerait le principe selon lequel tous les Etats auraient compétence par exception à la règle de l'Etat du pavillon constituerait une avancée significative dans la lutte contre cette activité illicite. Cela permettrait d'aligner le droit international relatif au trafic de stupéfiants sur ce qui existe déjà depuis longtemps pour la piraterie.

102. Compte tenu de ce qui précède et de ce que seule une interprétation étroite cadre avec le but et l'objet de l'article 5 § 1 de la Convention (paragraphe 78 ci-dessus), la Cour arrive dès lors à la conclusion que la privation de liberté subie par les requérants à compter de l'arraisonnement et jusqu'à l'arrivée du navire à Brest n'était pas « régulière », au sens de l'article 5 § 1, faute de base légale ayant les qualités requises pour satisfaire au principe général de sécurité juridique.

103. Partant, il y a eu violation de l'article 5 § 1 de la Convention.

II. SUR LA VIOLATION ALLÉGUÉE DE L'ARTICLE 5 § 3 DE LA CONVENTION

104. Les requérants se plaignent également de ne pas avoir été « aussitôt » traduits devant un juge ou un autre magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires après l'interception du navire. Ils invoquent l'article 5 § 3 de la Convention, lequel dispose que :

« 3. 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. La mise en liberté peut être subordonnée à une garantie assurant la comparution de l'intéressé à l'audience. »

A. L'arrêt de la chambre

105. La chambre a conclu à la non-violation de l'article 5 § 3 de la Convention, estimant que la présente espèce se rapprochait grandement de l'affaire Rigopoulos (Rigopoulos c. Espagne (déc.), no 37388/97, CEDH 1999-II) et qu'il y avait eu pareillement une impossibilité matérielle d'amener « physiquement » les requérants devant une « autorité judiciaire » dans un délai plus bref. Compte tenu des éléments dont elle disposait, le Gouvernement ne lui ayant pas communiqué les informations relatives au déroulement exact de la garde à vue à Brest et les procès-verbaux y afférents (§ 64 de l'arrêt), elle a également estimé qu'un délai de deux ou trois jours de garde à vue après les treize jours de navigation en mer était justifié en l'espèce. La chambre a donc estimé que la durée de la privation de liberté subie par les requérants se trouvait justifiée par les « circonstances tout à fait exceptionnelles », notamment par l'inévitable délai d'acheminement du Winner vers la France.

B. Thèses des parties devant la Grande Chambre

1. Les requérants

106. Les requérants soulignent que la jurisprudence de la Cour a toujours rappelé l'importance des dispositions de l'article 5 § 3 de la Convention et la nécessité, pour les Etats contractants, de disposer d'un cadre législatif offrant suffisamment de garanties contre les privations arbitraires de

liberté. Ils considèrent qu'en l'espèce les « circonstances exceptionnelles », dont les critères ont été dégagés dans l'affaire Rigopoulos (précitée), n'ont pas été caractérisées : un délai d'acheminement du navire inévitable, une privation de liberté réalisée sous la supervision d'une autorité judiciaire au sens de l'article 5 § 3 de la Convention et une présentation immédiate à un juge à l'arrivée à terre.

107. Ils en concluent que des circonstances exceptionnelles ne peuvent justifier qu'une personne ne soit pas immédiatement présentée à un juge que si la détention a été supervisée et contrôlée par une autorité judiciaire, ce qui n'a pas été le cas en l'espèce. Les requérants estiment que les motifs retenus par la chambre dans son arrêt (§ 68) sont insuffisants et laissent des questions importantes sans réponse. Ils critiquent le motif tiré de « l'inévitable délai d'acheminement du Winner », dès lors qu'ils auraient pu être rapatriés sur le navire de la marine nationale plutôt que sur le Winner dont l'état était déplorable.

108. Les requérants se plaignent en outre du fait qu'après treize jours de détention en mer, ils ont été placés en garde à vue pendant deux à trois jours avant d'être présentés à un juge ou un magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires, pour être finalement tous mis en examen et placés en détention provisoire, quel qu'ait été leur degré d'implication dans le trafic.

109. Outre le fait qu'ils contestent que la garde à vue serait protectrice des libertés individuelles et des droits de la défense, faute d'avoir accès au dossier et de pouvoir consulter un avocat avant la soixante-douzième heure, ils se plaignent de n'avoir pas été présentés au juge des libertés et de la détention dès leur arrivée à Brest. Sur ce point, ils notent que l'interception avait pourtant été planifiée depuis plusieurs semaines et que l'instruction avait été ouverte dès le 24 juin 2002 : les deux ou trois jours supplémentaires de garde à vue n'étaient donc pas nécessaires. Compte tenu des treize jours de privation de liberté subis à bord du Winner, ces deux ou trois jours supplémentaires ne s'accordent pas avec l'exigence de promptitude qu'exprime le terme « aussitôt » de l'article 5 § 3.

110. En tout état de cause, les circonstances de la présente espèce se distinguent des « circonstances exceptionnelles » qui avaient justifié l'arrêt Rigopoulos. Tout en relevant que les autorités espagnoles étaient intervenues légalement pour arraisonner le navire battant pavillon panaméen, l'Espagne et le Panama étant parties à la Convention de Vienne de 1988, ils critiquent le fait de n'avoir pas été détenus sur le navire sous la supervision d'un « juge ou un autre magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires », mais du procureur de la République qui n'a pas cette qualité au sens de la jurisprudence de la Cour (Schiesser c. Suisse, 4 décembre 1979, série A no 34, Huber c. Suisse, 23 octobre 1990, série A no 188, et Brincat c. Italie, 26 novembre 1992, série A no 249-A), en particulier en raison de son manque d'indépendance par rapport au pouvoir exécutif. Ils estiment que le critère purement formel invoqué par le Gouvernement est inopérant au regard du critère fonctionnel élaboré par la Cour dans sa jurisprudence, comme cela fut confirmé dans l'arrêt de la chambre. Ainsi, au contraire des autorités espagnoles pour M. Rigopoulos, dont la privation de liberté avait été décidée par le tribunal central d'instruction, magistrat au sens de l'article 5 § 3 de la Convention, par une ordonnance de mise en détention provisoire prise immédiatement et motivée, les autorités françaises n'ont aucunement cherché à régulariser leur situation. Ce navire n'était pourtant pas une zone de non-droit, d'autant qu'un juge d'instruction aurait pu être contacté par radio, que les marins auraient pu être informés de leurs droits, contacter un avocat et prévenir un proche. Outre la violation alléguée de l'article 5 § 3 de ce fait, les requérants, qui se réfèrent à l'opinion partiellement dissidente manifestée par trois juges de la chambre, rappellent qu'ils durent encore attendre deux à trois jours pour être présentés au juge des libertés et de la détention.

2. Le Gouvernement

111. Le Gouvernement conteste le fait que les requérants aient dû attendre deux à trois jours après leur arrivée à Brest pour être présentés à un juge ou à un magistrat habilité à exercer les

fonctions judiciaires, au sens de l'article 5 § 3 : il indique, tout en produisant pour la première fois copie des procès-verbaux pertinents devant la Grande Chambre, que les requérants ont en réalité tous été présentés le jour même, quelques heures après leur arrivée à Brest, à un juge d'instruction, lequel avait le pouvoir de les remettre en liberté. Il estime qu'en tout état de cause la requête initiale devant la Cour ne portait que sur la période de treize jours correspondant au déroutement du navire.

112. Le Gouvernement rappelle que la notion de promptitude a été précisée dans l'affaire Brogan (Brogan et autres c. Royaume-Uni, 29 novembre 1988, série A no 145-B), et confirmée récemment dans l'affaire McKay (McKay c. Royaume-Uni [GC], no 543/03, § 30, CEDH 2006-X). Il indique notamment que dans l'affaire Rigopoulos, la Cour a conclu à la nécessité d'examiner chaque cas d'espèce en fonction des caractéristiques particulières pour déterminer si les autorités ont respecté l'exigence de promptitude, tout en relevant qu'il y avait en l'espèce impossibilité matérielle d'amener le requérant devant le juge d'instruction dans un délai plus court et que le requérant avait été présenté au juge d'instruction le lendemain de son arrivée sur le territoire espagnol.

113. Il estime également que, dans son arrêt McKay, la Cour a admis des dérogations au principe de l'automatisme de ce contrôle.

114. Le Gouvernement estime, s'agissant des caractéristiques et pouvoirs du magistrat, que si la Cour a jugé qu'un procureur ou un autre magistrat ayant la qualité de partie poursuivante ne pouvait être considéré comme un « juge » au sens de l'article 5 § 3 (Huber précité), une telle hypothèse ne correspond aucunement au juge d'instruction. Ce dernier est un juge du siège, totalement indépendant, qui a pour mission d'instruire à charge et à décharge sans pouvoir, ni exercer des actes de poursuite, ni participer au jugement des affaires pénales qu'il a instruites. En outre, le juge d'instruction français surveille toutes les mesures privatives de liberté prises dans les affaires dont il a la charge et il peut y mettre fin à tout moment, qu'il s'agisse de garde à vue ou de détention provisoire. S'il doit saisir le juge des libertés et de la détention lorsqu'il envisage un placement en détention provisoire, il dispose en revanche de tout pouvoir pour remettre une personne en liberté ou la placer sous contrôle judiciaire. Le Gouvernement rappelle que la Cour a déjà jugé que le juge d'instruction remplit les conditions posées par l'article 5 § 3 (A.C. c. France (déc.), no 37547/97, 14 décembre 1999).

115. Le Gouvernement indique que les requérants ont bien été présentés aux juges d'instruction, sans avoir à en faire la demande, et ce le jour même de leur arrivée à Brest, dès que cela a été possible.

116. Enfin, il considère néanmoins que le procureur de la République est bien une autorité judiciaire, qu'il est indépendant du pouvoir exécutif, et que, dans ces conditions, sa supervision durant le déroutement du Winner jusqu'à Brest a constitué la protection contre l'arbitraire qui est le but de l'article 5 de la Convention.

C. Appréciation de la Cour

1. Principes généraux

117. La Cour rappelle que l'article 5 de la Convention figure parmi les principales dispositions garantissant les droits fondamentaux qui protègent la sécurité physique des personnes et que trois grands principes en particulier ressortent de la jurisprudence de la Cour : les exceptions, dont la liste est exhaustive, appellent une interprétation étroite et ne se prêtent pas à l'importante série de justifications prévues par d'autres dispositions (les articles 8 à 11 de la Convention en particulier) ; la régularité de la détention sur laquelle l'accent est mis de façon répétée du point de vue tant de la procédure que du fond, et qui implique une adhésion scrupuleuse à la

prééminence du droit ; et, enfin, l'importance de la rapidité ou de la célérité des contrôles juridictionnels requis en vertu de l'article 5 §§ 3 et 4 (McKay précité, § 30).

118. La Cour rappelle également l'importance des garanties de l'article 5 § 3 pour la personne arrêtée. Cet article vise à assurer que la personne arrêtée soit aussitôt physiquement conduite devant une autorité judiciaire. Ce contrôle judiciaire rapide et automatique assure aussi une protection appréciable contre les comportements arbitraires, les détentions au secret et les mauvais traitements (voir, par exemple, les arrêts Brogan et autres, précité, § 58, Brannigan et McBride c. Royaume-Uni, 26 mai 1993, série A no 258-B, p. 55, §§ 62-63, Aquilina c. Malte [GC], no 25642/94, § 49, CEDH 1999-III, Dikme c. Turquie, no 20869/92, § 66, CEDH 2000-VIII, et Öcalan c. Turquie, no 46221/99, § 103, CEDH 2005-IV).

119. L'article 5 § 3, en tant qu'il s'inscrit dans ce cadre de garanties, vise structurellement deux aspects distincts : les premières heures après une arrestation, moment où une personne se retrouve aux mains des autorités, et la période avant le procès éventuel devant une juridiction pénale, pendant laquelle le suspect peut être détenu ou libéré, avec ou sans condition. Ces deux volets confèrent des droits distincts et n'ont apparemment aucun lien logique ou temporel (T.W. c. Malte [GC], no 25644/94, § 49, 29 avril 1999).

120. Pour ce qui est du premier volet, seul en cause en l'espèce, la jurisprudence de la Cour établit qu'il faut protéger par un contrôle juridictionnel la personne arrêtée ou détenue parce que soupçonnée d'avoir commis une infraction. Un tel contrôle doit fournir des garanties effectives contre le risque de mauvais traitements, qui est à son maximum durant cette phase initiale de détention, et contre un abus par des agents de la force publique ou une autre autorité des pouvoirs qui leur sont conférés et qui doivent s'exercer à des fins étroitement limitées et en stricte conformité avec les procédures prescrites. Le contrôle juridictionnel doit répondre aux exigences suivantes (McKay précité, § 32) :

i. Promptitude

121. Le contrôle juridictionnel lors de la première comparution de la personne arrêtée doit avant tout être rapide car il a pour but de permettre de détecter tout mauvais traitement et de réduire au minimum toute atteinte injustifiée à la liberté individuelle. La stricte limite de temps imposée par cette exigence ne laisse guère de souplesse dans l'interprétation, sinon on mutilerait, au détriment de l'individu, une garantie procédurale offerte par cet article et on aboutirait à des conséquences contraires à la substance même du droit protégé par lui (Brogan et autres, précité, § 62, la Cour ayant jugé dans cette affaire que des périodes de détention de quatre jours et six heures sans comparution devant un juge emportaient violation de l'article 5 § 3, même dans le contexte spécial d'enquêtes sur des infractions terroristes).

ii. Caractère automatique du contrôle

122. Le contrôle doit être automatique et ne peut être rendu tributaire d'une demande formée par la personne détenue. A cet égard, la garantie offerte est distincte de celle prévue par l'article 5 § 4 qui donne à la personne détenue le droit de demander sa libération. Le caractère automatique du contrôle est nécessaire pour atteindre le but de ce paragraphe, étant donné qu'une personne soumise à des mauvais traitements pourrait se trouver dans l'impossibilité de saisir le juge d'une demande de contrôle de la légalité de sa détention ; il pourrait en aller de même pour d'autres catégories vulnérables de personnes arrêtées, telles celles atteintes d'une déficience mentale ou celles qui ne parlent pas la langue du magistrat (Aquilina, précité).

iii. Les caractéristiques et pouvoirs du magistrat

123. Le paragraphe 1 c) forme un tout avec le paragraphe 3 et l'expression « autorité judiciaire compétente » du paragraphe 1 c) constitue un synonyme abrégé de « juge ou (...) autre magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires » du paragraphe 3 (voir, notamment, *Lawless c. Irlande*, 1er juillet 1978, série A, no 3, et *Schiesser*, précité, § 29).

124. Le magistrat doit présenter les garanties requises d'indépendance à l'égard de l'exécutif et des parties, ce qui exclut notamment qu'il puisse agir par la suite contre le requérant dans la procédure pénale, à l'instar du ministère public, et il doit avoir le pouvoir d'ordonner l'élargissement, après avoir entendu la personne et contrôlé la légalité et la justification de l'arrestation et de la détention (voir, parmi beaucoup d'autres, *Assenov et autres c. Bulgarie*, arrêté du 28 octobre 1998, Recueil 1998-VIII, §§ 146 et 149). Concernant la portée de ce contrôle, la formulation à la base de la jurisprudence constante de la Cour remonte à l'affaire *Schiesser* précitée (§ 31) :

« (...) [A] cela s'ajoutent, d'après l'article 5 § 3, une exigence de procédure et une de fond. A la charge du « magistrat », la première comporte l'obligation d'entendre personnellement l'individu traduit devant lui (voir, *mutatis mutandis*, *Winterwerp* précité, § 60) ; la seconde, celle d'examiner les circonstances qui militent pour ou contre la détention, de se prononcer selon des critères juridiques sur l'existence de raisons la justifiant et, en leur absence, d'ordonner l'élargissement (*Irlande contre Royaume-Uni*, 18 janvier 1978, série A no 25, § 199) », soit, en un mot, que « le magistrat se penche sur le bien-fondé de la détention » (*T.W. et Aquilina*, précitées, respectivement § 41 et § 47).

125. Le contrôle automatique initial portant sur l'arrestation et la détention doit donc permettre d'examiner les questions de régularité et celle de savoir s'il existe des raisons plausibles de soupçonner que la personne arrêtée a commis une infraction, c'est-à-dire si la détention se trouve englobée par les exceptions autorisées énumérées à l'article 5 § 1 c). S'il n'en est pas ainsi, ou si la détention est illégale, le magistrat doit avoir le pouvoir d'ordonner la libération (*McKay* précité, § 40).

126. La Cour a déjà admis à plusieurs reprises par le passé que les enquêtes au sujet d'infractions terroristes placent sans nul doute les autorités devant des problèmes particuliers (*Brogan et autres*, précité, § 61, *Murray c. Royaume-Uni* du 28 octobre 1994, série A no 300-A, p. 27, § 58, et *Aksoy c. Turquie*, 18 décembre 1996, Recueil 1996-VI, § 78), mais cela ne signifie pas toutefois que celles-ci aient carte blanche, au regard de l'article 5, pour arrêter et placer en garde à vue des suspects, à l'abri de tout contrôle effectif par les tribunaux internes et, en dernière instance, par les organes de contrôle de la Convention, chaque fois qu'elles choisissent d'affirmer qu'il y a infraction terroriste (*Öcalan*, précité, § 104). Le même constat s'impose s'agissant de la lutte contre le trafic de stupéfiants en haute mer, dont la Cour a rappelé l'importance (paragraphe 81 ci-dessus) et qui pose également à n'en pas douter des problèmes particuliers.

2. Application de ces principes

127. La Cour relève que l'arrestation et la détention des requérants ont débuté avec l'interception du navire en haute mer le 13 juin 2002. Les requérants n'ont été placés en garde à vue que le 26 juin 2002, après leur arrivée à Brest. Devant la Grande Chambre, et pour la première fois durant la procédure, ce que la Cour ne peut que regretter, le Gouvernement a apporté des informations étayées sur la présentation des requérants, le jour même, à des juges d'instruction chargés de l'affaire (paragraphe 19 ci-dessus).

128. Reste que cette présentation aux juges d'instruction, lesquels sont assurément susceptibles d'être qualifiés de « juge ou autre magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires »

au sens de l'article 5 § 3 de la Convention, n'est intervenue que treize jours après leur arrestation.

129. Or la Cour rappelle que, dans l'arrêt Brogan, elle a jugé qu'une période de garde à vue de quatre jours et six heures sans contrôle judiciaire allait au-delà des strictes limites de temps fixées par l'article 5 § 3, même quand elle a pour but de prémunir la collectivité dans son ensemble contre le terrorisme (Brogan et autres, précité, § 62). Elle a également jugé contraire à l'article 5 § 3 une période de sept jours avant d'être traduit devant un juge (Öcalan, précité, §§ 104-105).

130. La Cour rappelle cependant qu'elle a déjà admis, dans sa décision Rigopoulos (précitée), qui concernait l'interception en haute mer par la police des douanes espagnoles, dans le cadre d'une enquête judiciaire portant sur un trafic international de stupéfiants, d'un navire battant pavillon panaméen, et la détention de son équipage le temps de son convoiement vers un port espagnol, qu'un délai de seize jours n'était pas incompatible avec la notion d'« aussitôt traduit » énoncée à l'article 5 § 3 de la Convention, compte tenu de l'existence de « circonstances tout à fait exceptionnelles » qui justifiaient un tel délai. Dans sa décision la Cour a relevé que la distance à parcourir était « considérable » (le navire se trouvait à 5 500 km du territoire espagnol au moment de son interception) et qu'un retard de quarante-trois heures, qui avait été provoqué par des actes de résistance de membres de l'équipage, ne « saurait être imputable aux autorités espagnoles ». Elle en a déduit qu'il existait « une impossibilité matérielle d'amener physiquement le requérant devant le juge d'instruction dans un délai plus court », tout en prenant en compte le fait qu'à son arrivée sur le sol espagnol, le requérant avait immédiatement été transféré à Madrid par avion et, dès le lendemain, traduit devant l'autorité judiciaire. Enfin, elle a jugé « peu réaliste » la possibilité évoquée par le requérant que, plutôt que d'être convoyé vers l'Espagne, le navire fût dérouté vers l'île britannique de l'Ascension, en raison de l'accord souscrit entre l'Espagne et le Royaume-Uni tendant à la répression du trafic illicite de stupéfiants, celle-ci se trouvant à environ 1 600 km du lieu de l'interception.

131. En l'espèce, la Cour relève qu'au moment de son interception, le Winner se trouvait lui aussi en haute mer, au large des îles du Cap Vert et donc loin des côtes françaises, à une distance de celles-ci du même ordre que celle dont il était question dans l'affaire Rigopoulos. Par ailleurs, rien n'indique que son acheminement vers la France ait pris plus de temps que nécessaire, compte tenu notamment des conditions météorologiques et de l'état de délabrement avancé du Winner qui rendaient impossible une navigation plus rapide. En outre, les requérants ne prétendent pas qu'il était envisageable de les remettre aux autorités d'un pays plus proche que la France, où ils auraient pu être rapidement traduits devant une autorité judiciaire. Quant à l'hypothèse d'un transfert sur un navire de la Marine nationale pour un rapatriement plus rapide, il n'appartient pas à la Cour d'évaluer la faisabilité d'une telle opération dans les circonstances de la cause.

132. La Cour note enfin que les requérants ont été placés en garde à vue le 26 juin 2002 à 8 h 45 et que leur présentation effective à un juge d'instruction dans les locaux du commissariat de Brest s'est déroulée, au vu des procès-verbaux produits par le Gouvernement, de 17 h 05 à 17 h 45 pour le premier juge d'instruction, et à des heures inconnues s'agissant du second juge d'instruction (paragraphe 19 ci-dessus), mais étant entendu qu'il n'est pas contesté par les requérants que les auditions par ce dernier ont été concomitantes. En conséquence, la durée de la garde à vue des requérants avant leur traduction devant un juge n'a été que d'environ huit à neuf heures après leur arrivée en France.

133. Force est de constater que cette période de huit à neuf heures était compatible avec la notion d'« aussitôt traduit » énoncée à l'article 5 § 3 de la Convention et la jurisprudence de la Cour.

134. Partant, il n'y a pas eu violation de l'article 5 § 3.

III. SUR L'APPLICATION DE L'ARTICLE 41 DE LA CONVENTION

135. Aux termes de l'article 41 de la Convention,

« Si la Cour déclare qu'il y a eu violation de la Convention ou de ses Protocoles, et si le droit interne de la Haute Partie contractante ne permet d'effacer qu'imparfaitement les conséquences de cette violation, la Cour accorde à la partie lésée, s'il y a lieu, une satisfaction équitable. »

A. Dommage

136. Les requérants s'estiment fondés à solliciter que leur soit allouée à chacun la somme de 10 000 euros (EUR) au titre du préjudice moral.

137. Le Gouvernement ne se prononce pas.

138. Statuant en équité, comme le veut l'article 41 de la Convention, la Cour leur accorde une somme de 5 000 EUR chacun à ce titre.

B. Frais et dépens

139. Les requérants demandent 10 000 EUR au titre des frais et dépens exposés devant la Cour. Ils produisent deux demandes de provision d'honoraires, en date des 24 avril et 6 décembre 2008, chacune d'un montant de 5 000 euros, relatives à la procédure successivement suivie devant la chambre et la Grande Chambre de la Cour.

140. Le Gouvernement ne se prononce pas.

141. La Cour constate que les requérants ont produit des justificatifs à l'appui de leur demande. Elle estime raisonnable la somme de 10 000 euros réclamée par les requérants et la leur accorde conjointement.

C. Intérêts moratoires

142. La Cour juge approprié de baser le taux des intérêts moratoires sur le taux d'intérêt de la facilité de prêt marginal de la Banque centrale européenne majoré de trois points de pourcentage.

PAR CES MOTIFS, LA COUR,

1. Dit, à l'unanimité, que les requérants relevaient de la juridiction de la France au sens de l'article 1 de la Convention ;

2. Dit, à l'unanimité, que le Gouvernement est forclos à soulever une exception préliminaire d'incompatibilité de la requête et que l'article 5 § 1 trouve à s'appliquer en l'espèce ;

3. Dit, par dix voix contre sept, qu'il y a eu violation de l'article 5 § 1 de la Convention ;

4. Dit, par neuf voix contre huit, qu'il n'y a pas eu violation de l'article 5 § 3 de la Convention ;

5. Dit, par treize voix contre quatre,

a) que l'Etat défendeur doit verser aux requérants, dans les trois mois, les sommes suivantes :

i. 5 000 EUR (cinq mille euros) à chacun des requérants, plus tout montant pouvant être dû à titre d'impôt, pour dommage moral ;

ii. 10 000 EUR (dix mille euros) conjointement aux requérants, plus tout montant pouvant être dû à titre d'impôt par les requérants, pour frais et dépens ;

b) qu'à compter de l'expiration dudit délai et jusqu'au versement, ces montants seront à majorer d'un intérêt simple à un taux égal à celui de la facilité de prêt marginal de la Banque centrale européenne applicable pendant cette période, augmenté de trois points de pourcentage ;

6. Rejette, à l'unanimité, la demande de satisfaction équitable pour le surplus.

Fait en français et en anglais, puis prononcé en audience publique au Palais des droits de l'homme, à Strasbourg, le 29 mars 2010.

Michael O'Boyle
Greffier adjoint

Nicolas Bratza
Président

Au présent arrêt se trouve joint, conformément aux articles 45 § 2 de la Convention et 74 § 2 du règlement, l'exposé des opinions séparées suivantes :

– opinion partiellement dissidente des juges Costa, Casadevall, Bîrsan, Garlicki, Hajiyeu, Šikuta et Nicolaou ;

– opinion partiellement dissidente des juges Tulkens, Bonello, Zupančič, Fura, Spielmann, Tsotsoria, Power et Poalelungi.

N.B.

M.O.B.

OPINION PARTIELLEMENT DISSIDENTE COMMUNE AUX JUGES COSTA, CASADEVALL, BIRSAN, GARLICKI, HAJIYEV, SIKUTA ET NICOLAOU

1. Nous n'avons pas voté en faveur d'une violation de l'article 5 § 1 de la Convention et nous voudrions indiquer pourquoi.

2. L'analyse de nos collègues de la majorité est développée aux paragraphes 82 à 103 de l'arrêt. La majorité admet d'abord que la privation de liberté des requérants à bord du navire le « Winner », après son arraisonnement et lors de son déroutement, avait pour but de les conduire « devant l'autorité judiciaire compétente », au sens de l'article 5 § 1 c), ce qui n'est d'ailleurs pas contesté par les parties (§ 82). Implicitement mais nécessairement, la majorité reconnaît aussi, puisque c'est l'article 5 § 1 c) qui s'applique, qu'il y avait des « raisons plausibles de soupçonner que les requérants avaient commis » une ou des infractions. Ce point n'est pas davantage contesté, et d'ailleurs certains des accusés ont été condamnés à des peines de réclusion criminelle pour tentative d'importation non autorisée de stupéfiants commise en bande organisée (voir les paragraphes 24 et 25).

3. Le débat portait donc sur la « base légale » de la privation de liberté subie par les requérants, au regard tant du droit international public que du droit interne, comme l'indique le paragraphe 82 précité. Nos collègues ont majoritairement conclu au défaut d'une base légale « ayant les qualités requises pour satisfaire au principe général de sécurité juridique » (§ 102, in fine). C'est sur ce point précis que se circonscrit le désaccord.

4. L'arraisonnement du « Winner » puis la perte de liberté de son équipage pendant son déroutement jusqu'à Brest (où les requérants furent présentés à deux juges d'instruction, mis en examen, placés sous mandat de dépôt, enfin jugés par une cour d'assises spéciale) trouvent leur source dans un accord international : la note verbale du 7 juin 2002, ou plus précisément l'échange de deux notes de cette date, l'une émanant de la République française, l'autre du Royaume du Cambodge. Notre Cour, qui s'inscrit dans le droit international public général, doit – nous semble-t-il – prendre acte de l'existence de cet accord, et présumer sa validité, sauf preuve contraire (non rapportée en l'espèce).

5. Il est expliqué dans la partie « En fait » de l'arrêt que le navire, battant pavillon cambodgien, avait été repéré par les services de lutte contre le trafic de stupéfiants de trois Etats (les Etats-Unis, l'Espagne et la Grèce), puis avait fait l'objet d'une demande d'interception du service spécialisé français, l'OCRTIS, qui avait des soupçons précis à l'encontre du « Winner » (§ 9).

6. La demande d'interception du « Winner », formée par l'ambassade de France à Phnom Penh, par note verbale du 7 juin 2002, se situait donc dans le double contexte de la coopération internationale et de la lutte contre le trafic international de stupéfiants. C'est dans ce cadre que le ministre des affaires étrangères du Cambodge, Etat du pavillon, a émis à son tour une note verbale, en date du même jour que celle de l'ambassade de France. Il est important de rappeler ses termes (elle est citée au paragraphe 10) :

« Le ministère des affaires étrangères et de la coopération internationale ... a l'honneur de confirmer formellement que le gouvernement royal du Cambodge autorise les autorités françaises à intercepter, contrôler et engager des poursuites judiciaires contre le bateau « Winner », battant pavillon cambodgien... »

Le langage utilisé est très clair, pour les deux Etats.

7. On peut assurément arguer que la note verbale du Cambodge ne mentionnait pas explicitement le sort des membres de l'équipage ; l'arrêt le relève au paragraphe 99. Il serait toutefois illogique de retenir une interprétation étroite de cette note, et de présumer qu'elle excluait la possibilité pour les autorités françaises de prendre le contrôle du navire et de son équipage dans l'hypothèse où l'inspection révélerait (comme cela a été le cas) la présence d'une cargaison de stupéfiants. Une interprétation moins étroite, non seulement a été confirmée par une note explicative du Cambodge de 2008 – dont on n'a aucune raison de croire qu'elle serait une attestation mensongère ou de complaisance – mais elle semble aussi constituer l'approche

la plus raisonnable à nos yeux, dans le contexte d'une coopération interétatique en vue de la lutte contre le trafic de stupéfiants. Au surplus, il n'est guère possible de dissocier l'équipage du navire lui-même quand il s'agit d'arraisonnement et de visite en haute mer. Les actions expressément autorisées par le Cambodge (interception, contrôle, engagement de poursuites judiciaires) concernaient nécessairement les membres de l'équipage.

8. La notion de coopération internationale est très importante dans la jurisprudence de la Cour (voir, *mutatis mutandis*, *Öcalan c. Turquie*, CEDH 2005-IV, §§ 97 à 99). Il est peut-être trop tôt pour affirmer l'existence de nouveaux principes de droit international coutumier en matière de trafic international de stupéfiants (voir l'arrêt au paragraphe 85). Mais il est manifeste qu'il y a une position commune de toutes les nations civilisées pour considérer que ce trafic est un fléau, que les Etats doivent coopérer pour le combattre, et qu'il faut arrêter et punir les coupables ; du moins si la loi nationale applicable le prévoit, ce qui est évidemment le cas en l'espèce. La note verbale du Cambodge reflète cette volonté de coopération et de poursuites contre un navire battant pavillon de ce pays, mais naviguant très loin de ses côtes (au large du Cap Vert).

9. Certes, on peut encore soutenir que la note verbale ne remplissait pas toutes les conditions posées par la jurisprudence pour la qualité de la « loi » (notamment son accessibilité). Mais un échange de notes verbales est normalement confidentiel, et il doit l'être pour être efficace dans des circonstances comme celles de l'espèce. La prévisibilité ne peut non plus être appréciée de la façon ordinaire. L'attitude du « Winner », décrite au paragraphe 13, montre que l'équipage, ou au moins ses chefs, savaient ce à quoi ils s'exposaient compte tenu de la nature du chargement : le bateau n'arborait aucun pavillon, il changea brutalement de cap, effectua des manœuvres dangereuses pour le bâtiment de la Marine nationale et pour les militaires ; aucune réponse ne fut donnée aux tentatives de contact radio ; plusieurs colis furent jetés par-dessus bord, dont l'un fut récupéré (il contenait une centaine de kilos de cocaïne) ; enfin la résistance de l'équipage obligea les marins français à faire usage de leurs armes. Comment, dans ces conditions, peut-on croire que l'interception du « Winner », son arraisonnement et la mise sous contrôle de son équipage étaient imprévisibles ?

10. Fondamentalement, il est nécessaire d'être réaliste dans des circonstances aussi exceptionnelles. Le Cambodge n'était pas partie aux Conventions de Montego Bay et de Vienne : mais rien ne lui interdisait, malgré cela, de conclure comme il l'a fait un accord bilatéral avec la France, ainsi que le reconnaît l'arrêt aux paragraphes 97 et 98. Par voie de conséquence, et étant rappelé qu'en droit interne les infractions dont étaient soupçonnés les requérants étaient légalement punissables et qu'il n'est pas contesté qu'elles ont été punies selon les voies légales, faut-il appliquer à la base légale constituée par la note verbale des critères de la « régularité » qui s'appliquent à des hypothèses beaucoup moins exceptionnelles ? Nous ne le pensons pas. Nous pensons que la privation de liberté des requérants n'a pas été arbitraire, ce qui est évidemment ce qu'exige avant tout l'article 5 (voir par exemple *Winterwerp c. Pays-Bas*, série A-33, § 39, et une abondante jurisprudence). Nous croyons que l'exigence de sécurité juridique, qui a fondé de façon déterminante la conclusion à laquelle parvient l'arrêt (voir par analogie *Baranowski c. Pologne*, CEDH 2000-III, § 56) a été entendue, dans les circonstances, de façon excessivement rigoureuse. Faut-il enfin rappeler que, si le « Winner » s'est incontestablement trouvé – du fait de l'accord de l'Etat du pavillon – sous la « juridiction » de la France au sens de l'article 1er de la Convention, il ne faut pas en tirer des conséquences logiques extrêmes ? Quand il y a des éléments à charge concordants permettant de soupçonner qu'un navire, se trouvant en haute mer à des milliers de kilomètres des côtes de l'Etat ainsi autorisé à l'arraisonner, se livre à un trafic international que tous les pays cherchent à combattre, sans doute est-il légitime de ne pas donner une interprétation aussi étroite de la base légale que celle qui aurait cours à l'intérieur des frontières de cet Etat.

(Traduction)

1. Nous ne partageons pas l'avis de la majorité selon lequel il n'y a pas violation de l'article 5 § 3 de la Convention. Les requérants se plaignaient de ne pas avoir été « aussitôt » traduits devant un juge ou un autre magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires après l'interception du navire par les autorités françaises. Certes, la Cour ayant déjà constaté que l'arrestation et la détention des requérants jusqu'à leur arrivée à Brest était dépourvue de base légale et conclu à la violation de l'article 5 § 1 de la Convention, elle aurait pu décider qu'il n'y avait pas lieu d'examiner séparément les griefs soulevés par les requérants sous l'angle de l'article 5 § 3 pour la période concernée.^[1] Elle a cependant choisi de procéder autrement.

2. D'emblée, nous soulignons que nous nous opposons aussi fermement que la majorité au poison que les trafiquants de stupéfiants distillent dans l'ensemble de la société. Nous nous en démarquons toutefois en ce que nous ne souhaitons pas cautionner des limitations à des droits fondamentaux qui ne seraient pas strictement nécessaires pour combattre ce fléau. De telles limitations n'ajoutent rien à l'efficacité de la lutte antidrogue tout en affaiblissant notablement les efforts de protection des droits de l'homme.

3. Nul ne conteste que la présentation des requérants aux juges d'instruction n'est intervenue que treize jours après leur arrestation. L'argument du Gouvernement selon lequel le contrôle du procureur de la République de Brest sur le déroutement devrait être regardé comme une garantie contre l'arbitraire, au sens de l'article 5 § 1, est loin d'être convaincant, pareil contrôle ne pouvant passer pour répondre aux exigences des articles 5 § 1 ou 5 § 3 de la Convention, eu égard aux principes rappelés dans l'arrêt lui-même (paragraphe 123 et suivants) et à la jurisprudence de la Cour^[2].

4. Dans l'arrêt *Brogan et autres c. Royaume-Uni*^[3], la Cour a estimé qu'une période de garde à vue de quatre jours et six heures sans contrôle judiciaire allait au-delà des strictes limites de temps fixées par l'article 5 § 3, même si elle avait pour but de prémunir la collectivité dans son ensemble contre le terrorisme (§ 62). Dans l'affaire *Öcalan c. Turquie*, elle a également jugé contraire à l'article 5 § 3 une période de sept jours avant que l'intéressé ne soit traduit devant un juge^[4].

5. Certes, la Cour a admis, dans la décision *Rigopoulos c. Espagne*^[5], qu'un délai de seize jours n'était pas incompatible avec la notion d'« aussitôt traduit » énoncée par l'article 5 § 3 de la Convention, compte tenu de l'existence de « circonstances tout à fait exceptionnelles » qui justifiaient un tel délai. Dans cette affaire, les autorités douanières espagnoles, dans le cadre d'une enquête judiciaire portant sur un trafic international de stupéfiants, avaient intercepté en haute mer un navire battant pavillon panaméen et avaient maintenu son équipage en détention le temps de son convoiement vers un port espagnol. Cependant, à notre sens, l'affaire *Rigopoulos* se distingue de la présente espèce à bien des égards. Le plus significatif, dans l'affaire *Rigopoulos*, est que c'est un tribunal central d'instruction, et non le ministère public, qui contrôla la procédure le jour même de l'arraisonnement. Dès le lendemain, les membres de l'équipage furent informés de leur situation et de leurs droits. Dans les deux jours après l'arraisonnement, ils furent mis en détention provisoire par le tribunal. Ils eurent connaissance de cette décision le lendemain et furent invités à indiquer le nom des personnes qu'ils souhaitaient informer de leur détention. Les ambassades respectives des Etats dont les membres de l'équipage étaient ressortissants furent également avisées de la situation. Trois jours après l'arraisonnement, le tribunal central de l'instruction émit une ordonnance régularisant leur situation en conformité avec le code de procédure pénale espagnol. Une semaine après l'arraisonnement, le requérant put disposer des services d'un avocat. Enfin, il convient de remarquer que la régularité de la

détention au regard du paragraphe 1 de l'article 5 n'a jamais été mise en cause dans l'affaire Rigopoulos.

6. Nous n'excluons pas que de telles « circonstances tout à fait exceptionnelles » puissent, dans certains cas, justifier un délai pourtant a priori inconciliable avec les dispositions de l'article 5 § 3. Encore faut-il que soit clairement établie l'existence de circonstances susceptibles d'être qualifiées non pas de particulières ou d'exceptionnelles, mais bien de « tout à fait exceptionnelles », ce qui rapproche dès lors cette notion sinon des circonstances « insurmontables », du moins de circonstances dans lesquelles les autorités ne pouvaient raisonnablement envisager ni exécuter d'autres mesures pour se conformer à leurs obligations au titre de la Convention.

7. Le Gouvernement soutient que les mauvaises conditions météorologiques au moment des faits et l'état déplorable du Winner sont responsables de la vitesse particulièrement faible du navire et donc du délai considérable qui s'est écoulé sans que les requérants aient comparu devant un juge. Ces éléments peuvent expliquer les retards intervenus mais non les justifier. Il n'a pas été démontré devant la Cour que les autorités françaises aient même envisagé, encore moins examiné, d'autres mesures adaptées qui auraient permis aux requérants d'être traduits rapidement devant un juge.

8. Il nous semble qu'un certain nombre de pistes auraient été susceptibles d'être envisagées par les autorités françaises afin d'assurer le respect des droits reconnus aux requérants par l'article 5 § 3 de la Convention. Par exemple, dès lors que l'avis Lieutenant de vaisseau le Hénaff avait appareillé de Brest avec pour mission d'intercepter le Winner (repéré par les services américains, espagnols et grecs, et suspecté de transporter une importante cargaison de drogue, donc faisant l'objet d'une demande d'interception de l'OCRTIS), la nécessité d'une intervention d'un magistrat, pendant ou juste après l'opération, était raisonnablement prévisible. Dès lors, on aurait pu décider qu'un juge embarque à bord de l'avis à Brest, voire en Espagne comme ce fut le cas pour les experts de l'OCRTIS.

9. A défaut, les autorités auraient pu examiner la possibilité de transférer les membres de l'équipage sur un navire militaire (nous relevons à cet égard que le Lieutenant de vaisseau le Hénaff n'a mis que six jours depuis Brest pour rejoindre le Winner). Compte tenu de l'état du navire, il est surprenant que les autorités en charge de l'opération aient décidé de maintenir les membres de l'équipage du Winner sur ce dernier, au risque de voir le délai de présentation à un juge durer exagérément. Par ailleurs, il ne semble pas qu'on ait étudié la possibilité de les transporter en France par voie aérienne, alors que cette option a déjà été utilisée par les autorités françaises dans des affaires de piraterie et aurait pu être envisagée ici aussi.

10. Assurément, les exemples ci-dessus, qui ne sont pas limitatifs, permettent de conclure que, pour le moins, les autorités françaises disposaient d'autres options qui auraient pu leur permettre de respecter leurs obligations au titre de la Convention. Pareilles mesures peuvent être considérées comme extraordinaires ou radicales mais lorsque des droits fondamentaux sont en jeu, des circonstances exceptionnelles appellent des mesures exceptionnelles. En l'espèce, loin de faire tout ce qui était possible pour traduire « aussitôt » les requérants devant un juge, rien ne porte à croire que les mesures alternatives décrites ci-dessus, ou d'autres, aient même été envisagées. Or, malgré l'état de délabrement du Winner et son incapacité à naviguer rapidement, l'équipage a été maintenu en détention à son bord le temps qu'il se rende, lentement, à Brest. Il nous semble donc que les autorités ont choisi la solution la plus défavorable (en termes de délai de route), et que toute autre option aurait été préférable pour assurer le respect de l'exigence de promptitude contenue dans l'article 5 § 3 de la Convention.

11. Nous aurions pu admettre un amoindrissement de la protection de la liberté des personnes justifié par une impossibilité matérielle pour les autorités de respecter les exigences de l'article 5 § 3. Nous ne pouvons dès lors que les autorités avaient le pouvoir d'opter pour d'autres

moyens d'assurer le respect des droits fondamentaux mais ont choisi de ne rien faire à cet égard. Si les autorités françaises, en vue de garantir la régularité de l'opération, avaient investi ne serait-ce qu'une fraction des ressources engagées pour en assurer la réussite, alors ce grief n'aurait pas lieu d'être.

12. Nous ne pouvons souscrire au raisonnement de la majorité lorsqu'elle se fonde, apparemment, sur la condamnation ultérieure de certains des requérants (pas tous cependant) pour justifier le délai de traduction devant un juge. A notre sens, il est difficile de soutenir que le respect par l'Etat des droits fondamentaux d'une personne est subordonné au respect par celle-ci du droit pénal de l'Etat en cause. Les exigences requises dans le prologue d'un procès pénal ne sauraient dépendre de son épilogue.

13. En conclusion, nous ne saurions donc admettre qu'il ait été nécessaire, dans les circonstances de l'espèce, de détenir les requérants pendant treize jours, en dehors de tout cadre juridique, avant de les traduire devant un juge ou un autre magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires. Les autorités françaises ont certes fait des efforts pour embarquer à bord du Henaff des moyens techniques et militaires impressionnants en vue d'appréhender et d'incarcérer les suspects. Il est regrettable qu'elles n'aient, en revanche, fait aucun effort pour que la procédure soit assortie d'une forme adéquate de contrôle juridictionnel, ce qui aurait assuré la légitimité de l'opération en même temps que son succès.