

7 La piraterie maritime moderne

Décryptage n°2 : régime juridique

Chaque jour dans le monde, un navire est victime d'un acte de piraterie ou de brigandage.

Comme leurs ancêtres, les pirates modernes prennent pour cibles des navires de commerce et de pêche, ou des bateaux de plaisance. Kidnapping, rançon, vol, meurtre : les actes de piraterie sont violents. Selon le Bureau Maritime International, plus de 4000 attaques ont été répertoriées ces 20 dernières années.

LES RÈGLES INTERNATIONALES

La [Convention des Nations Unies sur le droit de la mer \(CDNUM\)](#) reconnaît une **compétence universelle** aux États Parties en matière de lutte contre la piraterie et prévoit en ce sens un régime juridique dérogatoire au droit commun de la compétence de l'État du pavillon : un État peut intervenir en haute mer sur un navire qui ne relève pas de son pavillon « s'il a de sérieuses raisons de soupçonner » que ce navire se livre à la piraterie, sans besoin de solliciter l'accord de l'État du pavillon dudit navire. Il peut également poursuivre et juger ce navire¹.

Par ailleurs, la [Convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime adoptée à l'OMI² à Rome en 1988 \(Convention SUA\)](#), complétée par son protocole de 2005 entré en vigueur en 2010, **oblige chaque État à prévoir, dans son droit national**, la répression des actes de piraterie (donc de brigandage) qui se déroulent dans ses eaux territoriales, ou à l'encontre d'un navire battant son pavillon ou commis par l'un de ses ressortissants.

Aussi, dans une logique de protection des navires, l'OMI a adopté, en 2002, le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), annexé au Chapitre XI-2 de la [Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer \(SOLAS\)](#). Il prévoit notamment un **système d'alerte de sûreté du navire à trois niveaux** ainsi que des procédures de veille pour anticiper les attaques et limiter les risques.

LES RÈGLES NATIONALES

En droit français, le cadre juridique applicable à la piraterie, au sens de la CNUDM, est fixé par la [loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer](#). Les actes de brigandage³, sans être qualifiés juridiquement comme

¹ Articles 105 et 110 de la [Convention des Nations Unies sur le droit de la mer](#)

² Organisation Maritime Internationale

³ Pour une définition du brigandage, se référer au « Décryptage 1 : définitions » d'Armateurs de France sur la piraterie moderne.

tels, relèvent des infractions de droit commun (détournement de navire, vol à main armée en mer, etc).

Les infractions déterminées par la loi de 2011 sont hébergées par le code pénal. Les [articles 224-6 à 224-8-1](#) traitent du détournement d'aéronef, de navire ou de tout autre moyen de transport, punissable de 20 ans d'emprisonnement (jusqu'à la perpétuité en cas de circonstances particulières). La question de la prise d'otage est règlementée par les dispositions de droit commun inscrites aux [articles 224-1 à 224-5-2](#) du même code. Enfin, la piraterie peut relever en droit français de l'infraction d'association de malfaiteurs prévue par les articles [450-1 à 450-5 du code pénal](#).

Sur le plan préventif, la France s'est également dotée d'un « **Maritime Information Cooperation & Awareness Center** » (**MICA Center**). C'est le centre d'expertise français, à compétence mondiale, dédié à la sûreté maritime. Hébergé à Brest, au sein de la préfecture maritime de l'Atlantique, il répond aux enjeux stratégiques posés par les menaces affectant la sûreté des espaces maritimes. Armé par une trentaine de personnes de la Marine nationale et de Marines de pays partenaires, il veille 7 j/7, 24 h/24 sur le trafic maritime mondial.

Centre d'analyse et d'évaluation de la situation sécuritaire maritime, mais aussi organe de centralisation des alertes en cas d'attaque en mer, le MICA Center collecte et relaie les informations utiles vers les partenaires qui s'abonnent à ses services gratuits. Le [rapport annuel 2020](#) fait la synthèse des bilans transmis régulièrement aux acteurs de l'industrie maritime et analyse les tendances observées ainsi que l'évolution des modes d'action.

LA QUESTION DES SOCIÉTÉS PRIVÉES DE SÉCURITÉ

Alors que la présence militaire est insuffisante dans certaines zones telles que le golfe de Guinée, les compagnies maritimes font de plus en plus appel à des sociétés privées de sécurité. En effet, la [loi du 1^{er} juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires](#) autorise le recours aux gardes armés privés sur les navires battant pavillon français pour garantir la sécurité des personnes embarquées, équipage et passagers, ainsi que la protection des biens transportés.

Sans préjudice de l'application d'accords internationaux, la protection des navires doit être exercée au-delà de la mer territoriale des États, dans des zones fixées par arrêté du Premier ministre en raison des menaces encourues. Le nombre d'agents à bord d'un navire ne peut être inférieur à trois, et les conditions dans lesquelles les armes sont embarquées, stockées et remises aux agents à bord des navires protégés, ainsi que les catégories d'armes autorisées, sont strictement définies par décret en Conseil d'Etat.

Les entreprises privées de protection des navires (EPPN) justifient auprès du Conseil national des Activités Privées de Sécurité du Ministère de l'intérieur (CNAPS) de l'obtention d'une certification ad hoc.

Les agents de sécurité des navires reçoivent une formation spécifique par ces entreprises donnant lieu à la délivrance d'une attestation et justifiant de l'aptitude professionnelle.