

**Lutte contre la piraterie maritime par des gardes armés à bord des navires
Conflit de compétences entre Etats de pavillon et Etats côtiers - la nécessité de mécanismes de coopération**

Edem SEDJRO

Capitaine au Long Cours / Pilote

Expert Technique Maritime de l'International Institute of Marine Surveying (IIMS), Portchester, UK
Master 2 Droit et Sécurité des Activités Maritimes et Océaniques 2014-2015¹

Phénomène ancien², d'ailleurs aussi ancien que le commerce maritime lui-même³, la piraterie maritime⁴ a, depuis quelques décennies, resurgi de l'état de léthargie dans lequel elle était plongée depuis la fin des temps modernes⁵, avec une montée en puissance fulgurante entre 1998 et 2012⁶.

Phénomène également endémique, ses plus grands foyers sont aujourd'hui les côtes orientales de l'Afrique, l'Asie du Sud-Est et le Golfe de Guinée, avec des modes opératoires variés. Dans tous les cas, en matière de pertes de vies humaines et conséquences économiques, le constat est alarmant. En 2012, la piraterie somalienne a, à elle seule, coûté au transport maritime près de 6 milliards de dollars⁷. Plus récemment, en 2013, la Banque Mondiale a estimé le coût global de la piraterie somalienne, à l'échelle macroéconomique, à près de 18 milliards de dollars⁸, avec une marge d'erreur de 6 milliards.

¹ Cet article a été rédigé dans le cadre du séminaire de « Droit de la mer et de l'exploitation des océans », assuré par Mme. Odile Delfour-Samama, Master 2 Droit et Sécurité des activités maritimes et océaniques, année universitaire 2014/2015, Université de Nantes.

² P. CHAPLEAU et J.-P. PANCRACIO, *La piraterie maritime: droit, pratiques et enjeux*, Paris, Vuibert, 2014.

³ J.-M. SESTIER, *La piraterie dans l'antiquité*, Librairie de la jurisprudence ancienne et moderne, 1880.

⁴ Sont rassemblés sous ce vocable, la piraterie maritime au sens de la CMB et le vol à main armée en mer.

⁵ Voy. CHAPLEAU P. et PANCRACIO J.-P., *La piraterie maritime: droit, pratiques et enjeux*, op. cit., pp. 22-26. Dans le Golfe Arabo-Persique, la piraterie cessa en 1853 suite à un accord direct entre l'Angleterre et les chefs pirates de la région. Le littoral si longtemps dénommé « Cote des pirates » devint alors « la cote de la Trêve ». En Méditerranée, alors que sévissait la piraterie barbaresque sous le commandement des Pachas d'Alger et de Tripoli, la US Navy entreprit des opérations commando d'éradication entre 1801 et 1805. Le coup fatal fut porté par la colonisation française de l'Algérie en 1830.

En Extrême Orient, la très structurée Confédération des pirates de la mer de Chine, née vers 1800 disparaîtra au milieu du XIXe siècle sous la puissance des flottes occidentales de commerce et de guerre.

Dans les Caraïbes, en Atlantique, la piraterie qui connut sa montée en puissance à partir du milieu du XVIe siècle, connut son déclin dans les années 1720 avec la mort en 1722 de l'un des derniers grands capitaines pirates, Bartolomew Roberts ou encore d'Edward Low en 1723.

⁶ Voy. le site internet du BMI : <http://www.icc-ccs.org/>

⁷ UNCTAD, *Maritime Piracy, Part I: An overview of trends, costs and trade-related implications*, United Nations, 2014, p. 14.

Ce coût estimatif est en fait fourni par l'ONG One Earth Future (OEF) dans *Oceans Beyond Piracy Project (OBP): The Economic Cost of Piracy*, 2012, et repris par la CNUCED dans son rapport de 2014 sur la piraterie maritime. Il comprend les coûts de rançons, d'assurance, de changement de route, d'équipements de protection et de gardes armés privés, des opérations militaires et des forces navales, des coûts de poursuite et d'emprisonnement des pirates, des organisations anti-piraterie, des répercussions sur les économies régionales, de la main d'œuvre et des coûts d'augmentation de vitesse des navires.

⁸ WORLD BANK, *The Pirates of Somalia: Ending the Threat, Rebuilding a Nation.*, <http://siteresources.worldbank.org/INTAFRICA/Resources/pirates-of-somalia-main-report-web.pdf>.

Le phénomène est d'autant plus préoccupant que depuis l'Antiquité, le transport maritime demeure le vecteur par excellence des échanges commerciaux⁹ entre les peuples. S'il relève de l'euphémisme d'affirmer simplement qu'avec la piraterie maritime, les marins connaissent pire que les périls naturels de la mer, alors armateurs, Etats, et autres acteurs intéressés se doivent, pour des raisons économiques pour les uns, stratégiques et humanitaires pour les autres, de trouver des solutions viables.

Ainsi, de l'Antiquité aux temps modernes, en Méditerranée, dans les Caraïbes en Atlantique ou encore dans le Golfe Arabo-Persique, tandis que la solution des armateurs contre l'attaque des pirates et des corsaires consistait en l'armement en guerre de leurs navires, les Etats ou empires entreprenaient, quant à eux, de vastes opérations militaires¹⁰ pour débarrasser les mers de ceux que Cicéron qualifiait de « *hostis humani generis* »¹¹, ennemis du genre humain.

En période contemporaine, non seulement les techniques de navigation ont évolué, et les modes opératoires des pirates avec, mais également le droit de la mer. Ainsi, les actes de violence qualifiés de piraterie, qui se déroulaient dans les espaces qui autrefois étaient la haute mer¹², espace de liberté de navigation, se déroulent aujourd'hui, pour la plupart, dans des espaces maritimes sous souveraineté d'Etats côtiers et au sujet desquels les conventions des Nations Unies sur le droit de la mer restent muettes. Dans tous les cas, au sens juridique, distinction est faite entre la « piraterie »¹³, commise en haute mer et dans les espaces ne relevant de la juridiction d'aucun Etat (la ZEE en matière de navigation), et le « vol à main armée en mer »¹⁴ qui consiste en le même acte que la piraterie, mais commis dans des espaces sous souveraineté.

Tandis que la qualification donnée par Cicéron justifie le régime particulier de la compétence universelle attribuée par le droit international pour la répression des actes de piraterie, la sanction des actes de vol à main armée est laissée naturellement à la discrétion des Etats côtiers. Cette compétence universelle légitime les opérations militaires aéronavales entreprises en haute mer, par exemple au large de la Somalie, par les puissances maritimes, soit sous la bannière d'organisations internationales, soit unilatéralement, pour lutter contre le phénomène.

Cependant, face au coût très élevé de ces opérations d'escorte militaire, les Etats ont dû considérer l'approche des armateurs, qui n'est d'ailleurs pas nouvelle, consistant à embarquer des équipes de protection armées ou gardes armés à bord des navires, pour la traversée de zones classées à haut risque¹⁵.

Ainsi, la notion de « gardes armés à bord des navires » peut être appréhendée comme l'ensemble des personnes embarquées, civils ou militaires, autorisées au port d'armes et de munitions, aux fins de la

⁹ Aujourd'hui c'est plus de 90 % du commerce mondial qui transite par la mer.

¹⁰ Dans l'Antiquité romaine, en matière d'opération militaire contre la piraterie maritime, on note la vengeance personnelle que Jules César entreprit contre les pirates après sa capture par ces derniers (qui l'avaient libéré contre rançon) ; il les captura à son tour et les exécuta par pendaison et crucifixion.

La plus vaste opération fut la *Guerre des Pirates* menée par le grand Pompée en l'an 67 avant J-C, en vertu des pouvoirs exceptionnels qui lui étaient conférés par la loi Gabinia. Cette guerre fit plus de dix mille morts et près de vingt-trois mille prisonniers dans les rangs des pirates.

L'autre opération politico-militaire fut l'œuvre d'Octavien (devenu l'Empereur Auguste César) contre les pirates que Sextus Pompée, fils du grand Pompée, réhabilita en vengeance de son père assassiné en Egypte (après pourtant sa brillante victoire sur les pirates). Voy. J.-M. SESTIER, *La piraterie dans l'antiquité, op. cit.*

¹¹ CICERON, *De officiis*, Lib. III, chap. xxix.

¹² Avant la codification du droit de la mer, il était admis une largeur coutumière de 3 milles marins pour la mer territoriale, ce qui représentait la portée du canon.

¹³ Voir définition de la piraterie à l'article 101 de la convention de Montego Bay.

¹⁴ Sa définition a été l'œuvre de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) dans sa Résolution A.1025 (26) "Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships" et aussi du Bureau Maritime International (BMI).

¹⁵ Selon le BMP 4 (Best Management Practices Version 4 August 2011), une zone à haut risque est une zone qui s'auto définit, seulement par la survenance d'actes de piraterie ou d'attaques. « *The High Risk Area defines itself by where pirate activity and/or attacks have taken place* ». MSC.1/Circ.1339.

protection des navires, des équipages et des biens, contre toutes « menaces extérieures »¹⁶. Les gardes armés sont donc différents des membres d'équipage ordinaires qui eux ont vocation à assurer la navigation et l'exploitation des navires.

Dans les eaux internationales, les Etats de pavillon, exerçant leur juridiction sur leurs navires, disposent de ce fait de compétences de principe. Il en découle des prérogatives exclusives leur permettant d'autoriser ou non tout navire battant leur pavillon, à embarquer des gardes armés.

En revanche, force est de constater que plus de 80 % des attaques recensées à l'encontre des navires se déroulent dans des eaux où la seule restriction à la souveraineté des Etats côtiers reste le passage inoffensif des navires étrangers ; et là encore ces Etats disposent du droit de légiférer.

Ainsi, venant de la haute mer d'un côté, et du territoire terrestre de l'autre, les compétences des Etats de pavillons et des Etats côtiers, en matière de gardes armés à bord des navires, se heurtent et entrent en concurrence (I). Dès lors, du fait de l'absence de cadre international pertinent d'une part, et des statistiques des attaques dans les espaces sous souveraineté d'autre part, des mécanismes de coopération se révèlent inéluctables pour l'effectivité de ce moyen de lutte (II).

I. Compétences concurrentielles des Etats en matière de gardes armés à bord des navires

L'histoire de la mer, de son droit et du transport qu'elle permet se trouve en perpétuelle mutation, parfois dans un cercle de « déjà-vu ».

Si autrefois, et surtout dès le Moyen-âge, la mission première des équipages « était de défendre les navires contre les attaques extérieures, d'où l'assimilation de l'homme à une arme »¹⁷ et que « la formule ' armer en guerre ' s'appliquait par extension, mais dans la logique du sens premier, à embarquer sur un navire marchand aussi bien des hommes en armes que des armes »¹⁸, seul le terme « armement » aura survécu à cette pratique, du moins jusqu'à très récemment. Pendant très longtemps les navires marchands n'embarquaient plus d'armes à bord, au point que l'on peut s'interroger si c'était devenu un principe coutumier de droit international ou simplement par manque de nécessité. En effet, la piraterie et la « course »¹⁹ contre lesquelles les navires étaient armés en armes ont disparu entre temps; les navires ont été de plus en plus soumis à des règles internationales strictes ; la mer qui était relativement très libre, est maintenant morcelée en zones de compétences étatiques variées, et la liberté des mers, si chère à Grotius, ne survit que partiellement.

Ainsi, tandis que les Etats de pavillon disposent sur leurs navires marchands des compétences relatives à l'imperium, légalisant leur pouvoir d'autorisation des armes et des équipes de protection (A), les Etats côtiers disposent quant à eux, des compétences relatives au dominium qui légitimeraient leur interdiction des gardes armés dans leurs espaces sous souveraineté (B).

A. Des compétences incontestables des Etats de pavillon en matière d'autorisation de gardes armés à bord des navires.

Dans le cadre du droit international de la mer, les navires sont soumis à l'obligation de battre nécessairement pavillon d'un Etat²⁰ (et d'un seul à la fois) à la juridiction exclusive duquel ils seront

¹⁶ Art. L 5441-1 du Code des Transports / *Loi n° 2014-742 du 1er juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires, JORF n° 0151 du 2 juillet 2014.*

¹⁷ J.-P. PANCRACIO, *Droit de la mer*, Paris, Dalloz, 2010.

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ Le même acte (de piraterie) mais commis avec des lettres de courses d'un Etat.

²⁰ Art. 92, CMB.

soumis en haute mer. L'Etat du pavillon dispose ainsi du droit et de l'obligation d'exercer «effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon»²¹. Il s'agit donc, pour les Etats de pavillon, en matière de sécurité et sureté maritimes, d'un pouvoir régalien. Dans cette optique, un navire, avant d'embarquer des armes et des gardes armés à bord, se trouve dans l'obligation d'obtenir au préalable l'autorisation de son Etat.

Cependant, ce dernier étant aussi sujet du droit international, l'on peut légitimement s'interroger sur ses prérogatives internationales en la matière. En clair, pour qu'un navire puisse embarquer des gardes armés à bord, il faut d'abord qu'il n'y ait pas de règle internationale (interdisant cette pratique) liant l'Etat de son pavillon, et qu'ensuite, apparemment facultativement²², l'Etat ait adopté des mesures internes pour encadrer cette activité.

Force est de constater qu'aujourd'hui nulle «règle internationale n'oblige, ni n'interdit d'ailleurs, l'embarquement de gardes armés à bord des navires civils»²³. Ainsi, exercer «cette possibilité dépend donc directement de l'Etat d'immatriculation du navire»²⁴.

Par ailleurs, la Convention de Montego Bay, dans bien de domaines, exhorte les Etats, dans le cadre de l'administration des navires battant leur pavillon, à se conformer aux normes internationales généralement acceptées établies en la matière par l'organisation internationale compétente.

En matière de sécurité et sureté maritimes, l'organisation internationale universelle compétente se trouve être l'Organisation Maritime Internationale (OMI). A l'issue des discussions au sein de cette organisation face à la recrudescence de la piraterie maritime, il a été généralement reconnu que seul l'Etat du pavillon était à même d'autoriser ou non les gardes privés à bord des navires. Elle a par ailleurs adopté un certain nombre de directives dont le «Best Management Practices (BMP)» qui recommande un certain nombre de mesures notamment l'embarquement de gardes armés à bord des navires. En effet, «the BMP also refer to the use of unarmed and armed private maritime security contractors, though such use should remain in accordance with the national laws of the flag State, which may differ considerably from one state to another»²⁵.

En 2011, l'OMI développa des directives concernant l'emploi de gardes armés privés à bord des navires dans les zones à haut risque, à l'attention des armateurs, des opérateurs de navires, des capitaines de navires²⁶, ainsi que des recommandations aux Etats de pavillon²⁷, Etats côtiers et Etats de port²⁸.

Ainsi, la décision en matière d'embarquement de gardes armés à bord de navires marchands reste bien une prérogative régaliennne reconnue aux Etats de pavillon. Il reste que ces derniers doivent adopter des instruments internes en vue d'encadrer cette mesure préventive du phénomène de piraterie et de violences en mer. En cela, les pratiques des Etats diffèrent considérablement²⁹.

En France, le cadre juridique de l'embarquement des gardes armés privés à bord des navires est relativement récent et relève de la loi N° 742-2014, ses 9 décrets d'application et récemment l'arrêté du 7 janvier 2015 «relatif à l'aptitude professionnelle des dirigeants et des salariés des entreprises privées de protection des navires et relatif aux agréments des organismes délivrant une formation

²¹ Art. 94, CMB.

²² Nous verrons que certains Etats de pavillon comme le Panama et le Libéria n'ont pas adopté de mesures pour encadrer cette activité et la laisse simplement à la discrétion des armateurs.

²³ V. BORE-EVENO, «Des gardes armés à bord des navires : enjeux et cadre juridique», à paraître.

²⁴ *Ibid.*

²⁵ UNCTAD, *Maritime Piracy, Part 2: An overview of the international legal framework and of multilateral cooperation to combat piracy*, United Nations, 2014.

²⁶ IMO (2011i) MSC.1/Circ.1405/Rev.1.

²⁷ IMO (2011j) MSC.1/Circ.1406/Rev.1.

²⁸ IMO (2011k) MSC.1/Circ.1408/Rev.1.

²⁹ ICS / ECSA, *Comparison of Flag State Laws on Armed Guards and Arms on Board*, <<http://www.ics-shipping.org/free-resources/piracy>>.

professionnelle aux dirigeants et agents des entreprises privées de protection des navires », publié au Journal officiel du 20 janvier 2015.

Des Etats comme le Panama et le Libéria, dont les flottes arrivent en tête à l'échelle mondiale, et généralement considérés comme Etats de libre immatriculation, n'ont pas adopté de mesures spécifiques encadrant clairement l'activité. Leurs lois et règlements laissent l'embarquement des gardes armés à la discrétion des armateurs³⁰.

Les navires peuvent donc être autorisés par leurs Etats à embarquer des gardes armés, mais la juridiction exclusive des Etats de pavillon se limite aux espaces de liberté de navigation (haute mer, Zone Economique Exclusive). Dans les eaux sous souveraineté, cette compétence se heurte à celle des Etats côtiers.

B. Des compétences discutables des Etats côtiers en matière d'interdiction de gardes armés dans les espaces relevant de leur souveraineté.

Les Etats côtiers exercent sur leur mer intérieure une souveraineté pleine et entière³¹. Les navires étrangers faisant escale dans les ports, généralement situés dans les eaux intérieures, doivent se conformer aux lois et règlements de ces Etats. Ce droit subjectif de souveraineté trouve son fondement dans le titre territorial³².

Dans la mer territoriale, les Etats exercent également des compétences de souveraineté, sauf que les navires étrangers y disposent du droit de passage inoffensif³³. Le passage demeure inoffensif « aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier »³⁴. Particulièrement, le passage est considéré comme portant atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier si, dans la mer territoriale, le navire se livre à l'« emploi de la force » ou à l'«exercice ou manœuvre avec armes de tout type »³⁵.

Par ailleurs, les Etats disposent également du droit d'« adopter, en conformité avec les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international, des lois et règlements relatifs au passage inoffensif dans leur mer territoriale »³⁶, pourvu qu'ils ne soient pas animés d'intentions discriminatoires ou à vocation à arbitrairement « empêcher ou restreindre l'exercice du droit de passage inoffensif de ces navires »³⁷. A ce titre, les navires étrangers sont tenus de se conformer aux lois et règlements internationalement licites des Etats côtiers, en relation avec le passage inoffensif.

En outre, les Etats, disposant du droit de protection³⁸, peuvent prendre des mesures pour empêcher les navires d'entrer dans leur mer territoriale ou les en expulser, dès lors qu'ils ne se conforment pas à leurs lois et règlements.

Il se pose dès lors la question de savoir si la présence d'armes ou gardes armés à bord des navires marchands fait exploser au passage son caractère inoffensif.

La plupart des Etats disposent de réglementation en matière de détention d'armes ou d'exercice de la force armée sur leur territoire. Même si éventuellement ces règles ne concernent pas directement le passage dans la mer territoriale, elles pourraient tout de même y être téléologiquement appliquées.

³⁰ *Ibid.*

³¹ Art. 2, CMB.

³² J.-P. PANCRACIO, *Droit de la Mer, op. cit.*, pp. 10-14.

³³ Art. 17, CMB.

³⁴ Art. 19, CMB.

³⁵ *Ibid.*

³⁶ Art. 21, CMB.

³⁷ Art. 24, CMB.

³⁸ Art. 25, CMB.

Dans tous les cas, les équipes de protection ne peuvent légalement exercer l'emploi de la force armée dans la mer territoriale d'un autre Etat, quelle qu'en soit la raison, sans l'autorisation préalable de ce dernier. Car l'emploi de la force armée résulterait quasi certainement en un trouble à l'ordre public. On pourrait penser à la légitime défense, car si le navire a eu à se défendre contre une attaque extérieure cela suppose que l'ordre public a déjà été troublé dès le moment qu'il a été attaqué. Mais là encore cela dépend de la législation de l'Etat côtier en la matière. Celui-ci pourrait considérer que l'usage des armes relève exclusivement du chef des forces de l'ordre ou des unités de défense du territoire ; et la notion de légitime défense n'a pas la même appréhension dans tous les pays.

S'il est admis l'impossibilité de l'usage des armes par un navire quelconque dans la mer territoriale d'un Etat, qu'en est-il de la simple présence des armes à bord ?

D'une manière générale, deux hypothèses sont envisageables : soit le navire, avec à son bord des équipes de protection, des armes et des munitions, effectue un passage perpendiculaire à la côte, entrant ou appareillant d'un port situé dans les eaux intérieures, soit le navire effectue un passage parallèle à la côte, sans intention de faire escale dans un port de l'Etat dont il traverse la mer territoriale.

La question centrale concerne la légalité ou la licéité de la simple présence d'armes à bord des navires marchands dans la mer territoriale d'un Etat donné.

Pour le passage perpendiculaire, étant donné que la navigation finirait dans les eaux intérieures de l'Etat côtier et que celui-ci y dispose d'une souveraineté pleine et entière, il n'y a visiblement pas débat. Si l'Etat du Port interdit purement et simplement la présence de gardes armés ou d'armes à bord des navires qui font escale dans ses ports, ceux-ci doivent tout simplement s'y conformer.

Par contre dans le cas du passage parallèle à la côte, l'on pourrait s'interroger sur la compétence de l'Etat côtier à interdire la navigation dans ses eaux territoriales alors même que les armes auraient été déclarées sécurisées dans un local pendant la traversée de cet espace.

L'intérêt de la question réside dans la présomption qu'un navire, se rendant dans un port situé en zone à haut risque, ait besoin d'emprunter une route maritime traversant la mer territoriale d'un Etat côtier autre que celui du port de destination.

En tout état de cause, les passages parallèles à la côte ont toutes les chances de se voir reconnaître internationalement le caractère inoffensif dès lors que les navires sécurisent les armes et les munitions dans des locaux différents, et dont seul le Capitaine et éventuellement le chef de l'équipe de protection détiendraient les clés, si l'on considère l'arrêt³⁹ du 9 avril 1949 de la CIJ sur l'affaire du détroit de Corfou opposant le Royaume Uni à la République Populaire d'Albanie.

Pour un bref rappel, la cour devait dans un premier temps statuer sur la question de savoir si le Royaume Uni, ayant fait passer des navires de guerre par le détroit de Corfou sans l'autorisation préalable de l'Albanie, a de ce fait violé, selon le droit international, la souveraineté de cet Etat. La cour, après avoir établi que le Royaume Uni avait bien le droit de passage innocent de ses navires par le détroit⁴⁰, il revenait dans un deuxième temps à examiner si les modalités d'exécution du passage étaient compatibles avec le principe du passage innocent.

Les arguments avancés par le Royaume Uni pour soutenir le caractère innocent de son passage dans le détroit étaient que les navires avaient reçu l'ordre de l'Amirauté britannique (en date du 10 août 1946) de passer avec leur armement en position axiale. Selon le haut commandement de la marine

³⁹ « *Affaire du Détroit de Corfou, arrêt du 9 avril 1949, C.I.J. Recueil 1949, P. 4.* »

⁴⁰ Parce que le détroit reliait deux points de haute mer, et parce que statistiquement il y transite un grand nombre de navires par année.

britannique, les canons « étaient pointés dans l'axe des navires, ce qui est leur position normale en mer en temps de paix, et ils n'étaient pas chargés ». Un officier de navigation a expliqué que « tous les canons étaient dans leur position normale d'arrimage. L'artillerie principale était dans l'axe du navire, les canons anti-aériens pointés vers l'extérieur et vers le ciel, ce qui est la position normale de ces canons sur un croiseur, tant au port qu'à la mer »⁴¹.

La cour est finalement arrivée à la conclusion que le Royaume-Uni n'avait pas violé la souveraineté de l'Albanie par les actions de sa marine de guerre et considéré que le passage avait bien un caractère innocent.

Certes, il est question dans cet arrêt de navires de guerre et non de navires marchands avec des armes à bord comme dans le présent cas, mais grande est la tentation de considérer que cet arrêt consacre le fait qu'il existe pour tout navire quel qu'il soit, ayant des armes à bord, pourvu que celles-ci soient légalement embarquées, une certaine position desdites armes, susceptible de constituer un critère déterminant pour juger du caractère inoffensif du passage dans la mer territoriale. Particulièrement pour les navires marchands, il pourrait s'agir de sécuriser les armes et les munitions dans des locaux différents⁴² et ne pas avoir à les employer, même pour la dissuasion.

Dans ce sens, le passage ne risque visiblement pas de porter atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier et pourrait ainsi se voir reconnaître le caractère inoffensif.

Toutefois, les navires devront certainement faire des déclarations concernant les armes à bord et fournir des informations requises aux autorités de l'Etat côtier, car « le droit de passage inoffensif n'implique certes pas un droit au passage secret ou à la dérobée »⁴³.

Il apparaît de ce qui précède que même si les navires marchands peuvent avoir le droit de passer dans la mer territoriale d'Etats côtiers avec des armes à bord, ils ne pourront certainement pas, par principe, les employer à quelque fin que ce soit. Dès lors la présence de gardes armés à bord des navires semble ne présenter guère d'utilité, étant donné que la majorité des attaques contre les navires surviennent justement dans ces espaces.

Face à ce croisement de prérogatives d'Etats de pavillon et Etats côtiers, et la nécessité de trouver une solution viable au problème de la piraterie et vol à main armée, des mécanismes de coopération s'avèrent essentiels, pour l'intérêt de tous les acteurs.

II. L'indispensable coopération des Etats en matière de présence de gardes armés à bord des navires

Tout comme les Etats de pavillon en ce qui concerne l'autorisation des gardes armés à bord de leurs navires, les pratiques des Etats côtiers en matière d'autorisation de gardes armés dans leurs espaces de souveraineté divergent.

Dans le Golfe de Guinée, le Code de Conduite de Yaoundé⁴⁴ encourage, dans son article 5, «les États, les propriétaires de navires et les exploitants de navires, selon qu'il conviendra, à prendre des mesures de protection contre les actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime, des actes de terrorisme maritime et autres activités illégales en mer, en tenant compte des conventions

⁴¹ « *Affaire du Déroit de Corfou, arrêt du 9 avril 1949, C.I.J. Recueil 1949, op.cit. P. 31.* »

⁴² Même si cette mesure n'est pas directement liée au passage dans la mer territoriale des Etats côtiers, la France, par la loi N°742 du 1^{er} juillet 2014, exige que soit enfermées les armes et les munitions dans des locaux différents lorsque le navire ne se trouve pas dans une zone à risque, tel que réglementairement défini.

⁴³ Institut du droit économique de la mer et Association internationale du droit de la mer, *Le passage [colloque international, Monaco, 6-7 février 2009]*, Paris, Pedone, 2010, p. 25.

⁴⁴ Code de Conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre dans son article 5 relatif aux mesures de protection des navires, signé le 25 juin 2013 à Yaoundé, Cameroun.

internationales, codes, normes et pratiques recommandées et des orientations adoptés par l'OMI ». Il pose ainsi les bases d'une coopération en la matière et fait entrevoir à la lumière de cet article une politique régionale visant l'approbation, par les Etats, de la présence de gardes armés à bord des navires dans leurs espaces de souveraineté.

En dépit de cette invitation, la plupart des Etats de la région sont hostiles à la présence de gardes armés privés à bord des navires dans leurs eaux territoriales, qu'ils soient nationaux ou étrangers. Lors d'un entretien donné au Lloyd's List, les autorités nigérianes ont laissé entendre qu'elles interdiront les gardes armés à bord des navires dans leurs eaux territoriales. Cette déclaration a été prononcée par un membre de la délégation du Nigeria à l'OMI⁴⁵.

En Asie, des pays comme l'Indonésie, la Malaisie ou encore le Singapour interdisent formellement la présence de gardes armés à bord des navires qui transitent par leur mer territoriale, et les contrevenants peuvent s'exposer à de lourdes peines.

Face à cette situation, il est indispensable de recourir aux mécanismes de coopération, d'une part entre Etats côtiers et Etats de pavillon (A), et d'autre part entre Etats côtiers d'une même région (B).

A. La nécessité d'accords bilatéraux ou multilatéraux entre Etats côtiers et Etats de pavillon

La convention de Montego Bay a établi, dans plusieurs domaines, le principe de coopération entre les Etats. Mais en ce qui concerne la lutte contre la piraterie, la convention oblige seulement les Etats à coopérer « dans toute la mesure du possible à la répression [...] en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat »⁴⁶. La convention n'a donc pas rendu obligatoire la coopération entre les Etats en matière de vols à main armée, du moment où elle n'a même pas eu à considérer ce cas. La convention SUA du 10 mars 1988 a traité du sujet, mais essentiellement en matière pénale⁴⁷. L'aspect opérationnel reste toujours à la discrétion des Etats côtiers. Le manque de plateforme commune en matière d'agrément des entreprises de sécurité privée en mer constitue ainsi un réel handicap pour ce mode de lutte contre la piraterie maritime, lato sensu. En effet, un Etat peut reconnaître et accorder la licence d'opération à une entreprise, et un autre la récuser⁴⁸. Cette situation est susceptible d'aboutir à des conflits diplomatiques entre Etats⁴⁹.

La pratique dans la région du Golfe de Guinée consiste aujourd'hui, pour les Etats plus modérés sur la question, à désarmer les gardes armés à bord des navires devant faire escale dans leurs ports, avant que ceux-ci ne rentrent dans les eaux territoriales. Les armes recueillies par les agents des marines nationales sont acheminées vers les bases marines où elles sont stockées pendant toute la durée de l'escale des navires. Elles ne leur sont remises qu'au moment où ils sont sur le point de quitter la mer territoriale. Pendant tout le temps que les équipes de protection sont désarmées, ces Etats déploient sur

⁴⁵ <http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/76999/le-nigeria-veut-interdire-les-gardes-armes-dans-ses-eaux-territoriales.html>

⁴⁶ Art. 100, CMB.

⁴⁷ En vertu de la Convention SUA (Convention on Suppression of Unlawful Acts against ships) du 10 mars 1988 et ses protocoles, les Etats contractants ayant appréhendé des auteurs présumés d'infractions, sont tenus, suivant le principe *aut dedere aut judicare* (extrader ou poursuivre), soit de les extrader vers des Etats compétents conformément à la convention (et qui ont établi leurs compétences), soit de les poursuivre eux-mêmes devant leurs propres tribunaux.

⁴⁸ E. FRECON, *Pavillon noir sur l'Asie du Sud-Est: Histoire d'une résurgence de la piraterie maritime*, Paris, l'Harmattan, 2002.

⁴⁹ Voy. G. S. MBOUNDJA, *La piraterie maritime en Afrique orientale: la coopération internationale dans la lutte contre la piraterie maritime au large des côtes orientales africaines*, Saarbrücken, Editions universitaires européennes, 2012.

les navires leurs propres agents, des forces de l'ordre ou des militaires⁵⁰ pour assurer leur protection. Malheureusement ces opérations se déroulent pour la plupart sans aucune base juridique solide⁵¹.

Pour les Etats qui n'adoptent pas ces compromis, les équipes doivent débarquer avec leurs armes dans la ZEE avant que le navire n'entre dans les eaux territoriales. La gestion d'entre deux missions s'avère alors pénible pour les équipes de protection. En témoigne par exemple « l'expérience vécue en novembre 2010 par 4 employés de la société de sécurité privée britannique PVI [Protection Vessels International] »⁵². Les conséquences pourraient dès lors s'avérer très néfastes pour le transport maritime.

Des accords bilatéraux entre Etats de pavillon et Etats côtiers des zones à risque favoriseraient les opérations des gardes armés. Par ailleurs, en l'absence de cadre de coopération formel, les procédures diplomatiques au cas par cas poseraient des difficultés d'ordre logistique, de lenteurs notamment, incompatibles au rythme du transport maritime.

Ces accords peuvent prévoir la reconnaissance par les Etats côtiers des gardes armés dûment agréés par les autres Etats parties à l'accord, de sorte que les premiers autoriseraient leur entrée dans leur mer territoriale, avec ou non la possibilité d'emploi de la force de dissuasion contre les attaques extérieures suivant des modalités bien définies.

Ces accords faciliteraient également le transit des gardes armés et de leurs armes par des territoires étrangers.

Par ailleurs, les Etats qui interdiraient l'emploi des armes dans leurs eaux territoriales pourraient ainsi établir un cadre dans lequel des forces de sécurité pourraient monter à bord et assurer la sécurité des navires à partir du moment où les équipes de protection sur le navire seraient désarmées.

En dehors de ce cadre de coopération, des ententes entre Etats côtiers adjacents d'une même région favoriseraient également l'efficacité de ce moyen de lutte.

B. Des accords régionaux entre Etats côtiers en matière de gardes armés à bord des navires, gage d'efficacité

Avec l'exploitation des navires sur les lignes régulières, ceux-ci effectuent des escales (rotations) dans plusieurs ports d'une même région avant de retourner dans la région de l'autre bout de la ligne. Dans l'hypothèse où les Etats côtiers fourniraient des équipes de protection en relais aux équipes originelles désarmées, les relèves d'équipes privées (du navire) et publiques/privées de l'Etat côtier peuvent se révéler lourdes, et la fluidité des opérations commerciales affectée.

Des Etats côtiers d'une même région pourraient ainsi coopérer à la mise en place d'un système composé d'« agents régionaux », qui seraient des forces de sécurité multinationales dans le cadre régional. Ces agents régionaux, dûment investis, pourraient ainsi se déplacer librement avec les navires, d'un port à un autre dans la région et des changements d'équipes placés à la charge d'un centre régional de coordination.

⁵⁰ C'est notamment le cas au Togo.

⁵¹ Des instruments n'ont pas été adoptés dans la plupart des pays pour encadrer ces opérations. Le Togo par exemple n'a pas adopté de loi ou règlement régissant ces transactions. Il en résulte une insécurité juridique des agents impliqués.

⁵² Voy. V. BORE-EVENO, « Des gardes armés à bord des navires : enjeux et cadre juridique » *op. cit.*

Dans le cas du Golfe de Guinée par exemple, il existe déjà une pléthore d'institutions ayant pour but la coordination des actions en mer des Etats de la région. Ces institutions pourraient valablement être chargées de telles missions.

Les Etats des zones définies comme à haut risque ont tout intérêt à agir car ils sont les premiers à subir effectivement les conséquences désastreuses du phénomène de piraterie et vol à main armée en mer.

Il n'est toutefois pas certain que cette activité de gardes armés à bord des navires soit pleinement favorable à ces Etats dits de zones à haut risque. Les coûts relatifs aux équipes de protection étant en réalité supportés par le consommateur final, l'autre risque réside dans l'institutionnalisation de cette activité de protection des navires, alors même que la fréquence des attaques dans ces régions aurait baissé. C'est donc à juste titre que Philippe CHAPLEAU et Jean-Paul PANCRACIO se demandent « à qui profite le crime ? »⁵³.

Des études d'impact économique pourraient être conduites afin de trouver un équilibre nécessaire entre les intérêts en jeu, pour la pérennité du transport maritime en toute sûreté.

⁵³ Voy. P. CHAPLEAU et J.-P. PANCRACIO, *La piraterie maritime: droit, pratiques et enjeux*, op.cit.