

N° 369

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2009-2010

Enregistré à la Présidence du Sénat le 30 mars 2010

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1)
sur le projet de loi relatif à la **lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de
police de l'État en mer,***

Par M. André DULAIT,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Josselin de Rohan, président ; MM. Jacques Blanc, Didier Boulaud, Jean-Louis Carrère, Jean-Pierre Chevènement, Robert del Picchia, Jean François-Poncet, Robert Hue, Joseph Kergeris, vice-présidents ; Mmes Monique Cerisier-ben Guiga, Joëlle Garriaud-Maylam, MM. André Trillard, André Vantomme, Mme Dominique Voynet, secrétaires ; MM. Jean-Etienne Antoinette, Robert Badinter, Jean-Michel Baylet, René Beaumont, Jean-Pierre Bel, Jacques Berthou, Jean Besson, Michel Billout, Didier Boroira, Michel Boutant, Christian Cambon, Marcel-Pierre Cléach, Raymond Couderc, Mme Michelle Demessine, M. André Dulait, Mmes Bernadette Dupont, Josette Durrieu, MM. Jean Faure, Jean-Paul Fournier, Mme Gisèle Gautier, M. Jacques Gautier, Mme Nathalie Goulet, MM. Jean-Noël Guérini, Michel Guerry, Robert Laufoaulu, Simon Loueckhote, Philippe Madrelle, Pierre Mauroy, Rachel Mazuir, Louis Mermaz, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Jean Milhau, Charles Pasqua, Philippe Paul, Xavier Pintat, Bernard Piras, Christian Poncelet, Yves Pozzo di Borgo, Jean-Pierre Raffarin, Daniel Reiner, Roger Romani, Mme Catherine Tasca.

Voir le(s) numéro(s) :

Sénat : 607 rectifié (2008-2009) et 370 (2009-2010)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION	6
EXPOSÉ GÉNÉRAL	9
I. LA PIRATERIE : UN PHÉNOMÈNE ANCIEN QUI CONNAÎT UNE FORTE RÉSURGENCE CES DERNIÈRES ANNÉES	11
A. UN PHÉNOMÈNE ANCIEN QUI CONNAÎT UNE FORTE RÉSURGENCE	11
1. <i>Un phénomène ancien</i>	11
2. <i>La résurgence de la piraterie</i>	12
3. <i>Le cas spécifique de la Somalie</i>	12
B. LES MESURES PRISES CONTRE LA PIRATERIE AU NIVEAU INTERNATIONAL	14
1. <i>La convention des Nations Unies sur le droit de la mer dite de Montego Bay</i>	14
2. <i>Les résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies et la situation spécifique de la Somalie</i>	16
3. <i>L'opération « Atalanta » de l'Union européenne de lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes</i>	17
C. LES LACUNES DU DROIT FRANÇAIS EN MATIÈRE DE LUTTE CONTRE LA PIRATERIE	19
1. <i>L'absence d'incrimination de piraterie en droit français</i>	19
2. <i>Une compétence limitée des juridictions françaises pour poursuivre et juger les actes de piraterie en haute mer</i>	20
3. <i>Les griefs de la Cour européenne des droits de l'homme concernant la rétention des personnes appréhendées dans le cadre de l'action de l'Etat en mer</i>	22
II. LE PROJET DE LOI : DÉFINIR UN CADRE JURIDIQUE POUR RÉPRIMER ET JUGER LES ACTES DE PIRATERIE ET POUR LA RÉTENTION A BORD DES PERSONNES APPRÉHENDÉES DANS LE CADRE DE L'ACTION DE L'ETAT EN MER	23
A. L'INTRODUCTION D'UN CADRE JURIDIQUE PERMETTANT LA RÉPRESSION DE LA PIRATERIE MARITIME	23
1. <i>Les infractions pénales constitutives d'actes de piraterie</i>	23
2. <i>Le champ d'application géographique de ces dispositions</i>	24
3. <i>Les mesures de contrôle et de coercition</i>	25
B. LA RECONNAISSANCE D'UNE COMPÉTENCE QUASI UNIVERSELLE AUX JURIDICTIONS FRANÇAISES POUR JUGER DES ACTES DE PIRATERIE	26
C. LA CRÉATION D'UN RÉGIME SUI GENERIS POUR LA RÉTENTION À BORD DES PERSONNES APPRÉHENDÉES DANS LE CADRE DES ACTIONS DE L'ETAT EN MER	28

III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION : APPROUVER L'ÉCONOMIE GÉNÉRALE DU DISPOSITIF TOUT EN LE PRÉCISANT ET EN LE COMPLÉTANT SUR CERTAINS ASPECTS.....	30
A. LE CADRE JURIDIQUE POUR LA RÉPRESSION DE LA PIRATERIE : UN DISPOSITIF NÉCESSAIRE ET ADAPTÉ	30
B. LA COMPÉTENCE UNIVERSELLE : UN INSTRUMENT À UTILISER AVEC PRÉCAUTION	32
C. LE RÉGIME DE RÉTENTION À BORD : UN RÉGIME QUI PRÉSERVE L'ÉQUILIBRE ENTRE LES FORTES CONTRAINTES OPÉRATIONNELLES ET LE NÉCESSAIRE RESPECT DES LIBERTÉS INDIVIDUELLES.....	33
EXAMEN DES ARTICLES.....	37
• CHAPITRE PREMIER DISPOSITIONS MODIFIANT LA LOI N°94-589 DU 15 JUILLET 1994 RELATIVE AUX MODALITÉS DE L'EXERCICE PAR L'ÉTAT DE SES POUVOIRS DE POLICE EN MER	37
• <i>Article premier</i> (art. 35 nouveau du nouveau titre V de la loi n°94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer) Modification de l'ordonnancement de la loi du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer	37
• <i>Article 2</i> (art. 25, 26, 27, 28, 29 et 30 nouveaux du nouveau titre IV de la loi n°94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer) Répression de la piraterie maritime	38
• <i>Article 2 bis (nouveau)</i> Modification de l'intitulé de la loi du 15 juillet 1994	57
• <i>Article 3</i> (art. 12 et 19 de la loi n°94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer) Champ d'application de la répression du trafic de stupéfiants et de l'immigration illégale par mer	57
• CHAPITRE II DISPOSITIONS MODIFIANT LE CODE PÉNAL ET LE CODE DE PROCÉDURE PÉNALE	58
• <i>Article 4</i> (art. 224-6-1 nouveau du code pénal) Aggravation de la peine encourue en cas de détournement de navire commis en bande organisée	58
• <i>Article 5</i> (art. 706-73 du code de procédure pénale) Compétence des juridictions interrégionales spécialisées en matière de répression des actes de piraterie commis en bande organisée.....	58
• CHAPITRE III DISPOSITIONS MODIFIANT LE CODE DE LA DÉFENSE	59
• <i>Article 6</i> (art. L.1521-1 de la section 1 et art. L.1521-11, L.1521-12, L.1521-13, L.1521-14, L.1521-15 et L.1521-16 nouveaux de la nouvelle section 3 du chapitre unique du titre II du Livre V de la première partie du code de la défense) Création d'un régime sui generis pour la consignation à bord des personnes appréhendées dans le cadre de l'action de l'Etat en mer	59
• CHAPITRE IV DISPOSITIONS FINALES.....	77
• <i>Article 7</i> Champ d'application territorial.....	77
ANNEXE I – LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	78
ANNEXE II – COMPTE-RENDU DU SÉJOUR À BORD DE LA FRÉGATE « ACONIT » PARTICIPANT À L'OPÉRATION « ATALANTA » DE LUTTE CONTRE LA PIRATERIE.....	79
EXAMEN EN COMMISSION.....	85

TABLEAU COMPARATIF	94
ANNEXE AU TABLEAU COMPARATIF	105
• Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (articles 100 à 107 et 110)	105
• Loi n°94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer.....	108
• Code pénal	116
• Code de procédure pénale.....	123
• Code de la défense	127
• Code de la justice militaire.....	130
• Résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies	131
• Décisions de l'Union européenne	143
• Jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme.....	148
• Loi n°1825-04-10 du 10 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime (abrogée).....	223
• Lois belges sur la piraterie maritime.....	229

LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION

La commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, réunie le mardi 30 mars 2010 sous la présidence de M. Josselin de Rohan, président, en présence de M. Hervé Morin, ministre de la défense, a examiné le rapport de M. André Dulait et a établi son texte sur le projet de loi n° 607 rectifié (2008-2009) relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer.

Ce projet de loi intervient dans un contexte de forte résurgence des actes de piraterie ces dernières années, en particulier dans le Golfe d'Aden et au large des côtes somaliennes, qui a conduit les pays européens à lancer la première opération navale de l'Union européenne « Atalanta » de lutte contre la piraterie dans cette région.

Le projet de loi comprend **trois** principaux volets :

- il tend d'abord à mettre en place dans notre droit **un cadre juridique relatif à la répression de la piraterie**, inspiré des stipulations de la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer, dite Convention de Montego Bay. Le projet de loi détermine ainsi les infractions pénales constitutives d'actes de piraterie, les modalités de recherche et de constatation de ces infractions, ainsi que les agents habilités à y procéder ;

- il reconnaît ensuite aux juridictions françaises **une compétence « quasi universelle » pour juger des actes de piraterie** commis hors du territoire national, quelle que soit la nationalité du navire ou des victimes d'actes de piraterie. La compétence des juridictions françaises ne serait toutefois retenue que lorsque les auteurs seront appréhendés par des agents français et à défaut d'entente avec tout autre Etat, en particulier l'Etat dont les victimes sont des ressortissants ;

- il vise enfin à établir **un régime *sui generis* pour la rétention à bord** des personnes interpellées dans le cadre de l'action de l'Etat en mer, afin de se conformer aux griefs retenus par la Cour européenne des droits de l'homme (CEDH) à l'encontre de la France, dans son arrêt dit Medvedyev du 10 juillet 2008. En effet, dans cet arrêt, la CEDH a condamné la France en lui reprochant de ne pas disposer d'un cadre légal suffisant organisant les conditions de privation de liberté à bord d'un navire et de ne pas faire assurer le contrôle des éventuelles mesures de privation de liberté par une autorité judiciaire indépendante, le procureur de la République ne répondant pas, selon la CEDH, aux critères établis par la convention européenne des droits de l'homme. Cet arrêt ayant fait l'objet d'une demande de renvoi à la demande des requérants et du gouvernement, la CEDH, réunie en grande chambre, a rendu, le 29 mars 2010, un arrêt confirmant la condamnation de la France, en estimant que la privation de liberté n'avait pas de base légale et que le contrôle juridictionnel de la détention devait être effectué par un magistrat présentant des garanties d'indépendance à l'égard de l'exécutif et des parties, ce qui n'est pas le cas du ministère public.

Saisie de **25** amendements, dont **18** présentés par son rapporteur, **3** présentés par M. André Trillard (UMP, Loire-Atlantique), **2** présentés par M. Yves Pozzo di Borgo (UC, Paris) et **2** présentés par le groupe socialiste, la commission a intégré au texte de loi **20** amendements, dont 18 proposés par le rapporteur et 2 présentés par M. André Trillard. En dehors de nombreuses clarifications ou précisions rédactionnelles, les principales modifications apportées par la commission sont les suivantes :

Concernant le cadre juridique relatif à la répression de la piraterie :

Tout en approuvant l'équilibre général du dispositif proposé, la commission a souhaité mettre davantage en valeur les dispositions relatives à la lutte contre la piraterie, en insérant ces dispositions en tête de la loi du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer et en modifiant l'intitulé de la loi.

En s'inspirant des mesures prévues en matière de lutte contre le trafic de stupéfiants et l'immigration illégale par mer, la commission a également adopté une disposition permettant aux commandants des navires ou aux officiers de la marine nationale de procéder à la saisie des documents ou objets liés à des actes de piraterie sans autorisation du procureur de la République en cas d'extrême urgence.

Sur proposition de M. André Trillard, la commission a aussi introduit la possibilité de procéder à la destruction des embarcations ayant été utilisées par les pirates, dans le respect des traités et accords internationaux en vigueur.

En revanche, la commission a écarté une proposition visant à étendre la répression de la piraterie aux eaux territoriales et intérieures françaises, en rappelant que, selon la Convention de Montego Bay, seuls les actes commis en haute mer ou dans les eaux ne relevant de la juridiction d'aucun Etat pouvaient être qualifiés de piraterie et que les seules exceptions sont celles prévues par les résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies qui concernent spécifiquement le cas de la Somalie.

Concernant la reconnaissance d'une compétence « quasi universelle » des juridictions françaises pour juger des actes de piraterie :

La commission a rejeté l'idée de retenir une compétence universelle des juridictions françaises pour juger des actes de piraterie, au regard notamment des précédents belge et espagnol et afin de privilégier un traitement judiciaire régional.

Elle a également écarté la proposition de subordonner la remise des suspects à un autre Etat à des garanties en matière de procès équitable et de non application de la peine capitale, en estimant que l'inscription de ces garanties n'était pas utile, dès lors qu'elles figuraient déjà dans les normes françaises et internationales, ainsi que dans les accords conclus entre l'Union européenne et les pays concernés.

Concernant la mise en place d'un régime sui generis pour la rétention à bord des personnes interpellées dans le cadre de l'action de l'Etat en mer :

La commission a estimé que le régime proposé était de nature à concilier les fortes contraintes opérationnelles de l'action en mer et le nécessaire respect des libertés individuelles, ainsi que de nature à répondre aux griefs de la Cour européenne des droits de l'homme dans son arrêt Medvedyev du 29 mars 2010.

Elle a souhaité préciser les conditions dans lesquelles le procureur de la République doit être informé dans les plus brefs délais des mesures de restriction ou de privation de liberté, afin de garantir une application uniforme de ce régime, quelles que soient la nature de l'opération et l'autorité dont elle relève.

Afin de prendre en compte les situations où ces personnes seraient transférées par la voie aérienne plutôt que par la voie maritime, la commission a jugé utile de prévoir que ce régime pourra s'appliquer à bord d'un aéronef.

Enfin, la commission a estimé indispensable de préciser que, dès leur arrivée sur le sol français, les personnes faisant l'objet de mesures de coercition seront mises à la disposition de l'autorité judiciaire.

En revanche, elle n'a pas repris la proposition de prévoir une durée maximale de trente deux jours pour la rétention à bord, en estimant que l'inscription d'un tel délai maximal dans la loi pourrait soulever des difficultés pratiques et que l'autorisation du juge des libertés et de la détention pour prolonger cette mesure tous les cinq jours était de nature à offrir toutes les garanties nécessaires concernant la durée de la mesure. **La commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a adopté le projet de loi ainsi rédigé.**

EXPOSÉ GÉNÉRAL

Mesdames, Messieurs,

Le présent projet de loi, qui a été déposé en premier lieu au Sénat, porte sur la **lutte contre la piraterie maritime**.

Alors que la piraterie semblait avoir disparu des mers et des océans depuis le XIXe siècle et que le terme de « pirate » renvoyait davantage à l'image du « *pirate des Caraïbes* », telle que décrite par le roman d'aventures l'« *île au Trésor* » de Stevenson, ou au « *pirate informatique* » de l'époque moderne, ce phénomène a connu une forte résurgence ces dernières années.

Ainsi, selon le Bureau maritime international, plus de 4 000 actes de piraterie ont été recensés au cours de ces vingt dernières années et le nombre d'attaques est en forte augmentation ces dernières années.

En 2009, 159 navires de plaisance, de commerce ou de pêche auraient subi des actes de piraterie et 49 auraient été capturés par des pirates.

Au total, 1 052 marins auraient été pris en otage, 8 tués et 68 blessés au cours de ces attaques.

Plus de la moitié de ces actes de piraterie auraient été commis dans le Golfe d'Aden et au large des côtes somaliennes, où passent près de 25 000 navires par an et où transitent 20 % du commerce mondial.

La piraterie constitue aujourd'hui une menace sérieuse à la liberté de navigation et à la sécurité des approvisionnements, alors que le transport de marchandises au niveau mondial se fait à 90 % par voie maritime.

La France n'a pas été épargnée par la piraterie, comme en témoignent les attaques de pirates somaliens contre plusieurs voiliers français, à l'image du « *Ponant* », du « *Carré d'As* » ou du « *Tanit* ».

Depuis l'abolition de la « *guerre de course* » par la Déclaration de Paris, signée en 1856, la France a toujours joué un rôle majeur dans la lutte contre la piraterie en mer.

Face à l'ampleur de la piraterie au large des côtes somaliennes et dans le Golfe d'Aden, notre pays a ainsi été à l'initiative de l'adoption par le Conseil de sécurité des Nations Unies de plusieurs résolutions sur ce sujet.

La France a également été à l'initiative du lancement par l'Union européenne, en décembre 2008, de sa première opération navale, dénommée « Atalanta », de lutte contre la piraterie dans le Golfe d'Aden et au large de la Somalie.

Or, si la France joue un rôle moteur au niveau international sur ce sujet, il n'existe pas, actuellement, en droit français, de cadre juridique spécifiquement consacré à la répression de la piraterie.

Cette lacune peut constituer une entrave à une lutte efficace contre la piraterie, alors que plusieurs bâtiments de la marine nationale participent activement à l'opération « Atalanta » de l'Union européenne.

Le présent projet de loi vise donc à doter la France d'un cadre juridique et de moyens efficaces pour lutter contre ce fléau.

I. LA PIRATERIE : UN PHÉNOMÈNE ANCIEN QUI CONNAÎT UNE FORTE RÉSURGENCE CES DERNIÈRES ANNÉES

A. UN PHÉNOMÈNE ANCIEN QUI CONNAÎT UNE FORTE RÉSURGENCE

1. Un phénomène ancien

Le mot « pirate » vient du mot grec « *peiratès* » et du mot latin « *pirata* », qui veulent dire « *celui qui tente la fortune* ».

D'après une légende grecque, alors qu'il naviguait sur un navire, le dieu Dionysos, attaqué par des pirates, se changea en lion pour les jeter à l'eau et, pour les punir, transforma les pirates en dauphins.

Cette légende montre que les pirates existent depuis l'Antiquité, depuis que les hommes naviguent sur les mers avec des bateaux de marchandises.

À l'époque romaine, les pirates étaient nombreux en Méditerranée. Ainsi, en 78 av. J-C, Jules César a été fait prisonnier par des pirates en mer Egée et libéré contre une forte rançon. Pour sa part, Pompée nettoya la Méditerranée des pirates ciliciens.

Au Moyen-âge et à la Renaissance, de nombreux pirates, originaires d'Afrique du Nord, appelés « barbaresques », sillonnent la Méditerranée et attaquent les navires marchands génois, vénitiens ou espagnols. L'un d'entre eux, le fameux Barberousse, deviendra même roi d'Alger au XVI^e siècle.

Après la découverte des Amériques, et le développement de nouvelles voies maritimes entre l'Europe et le Nouveau monde, l'Atlantique va devenir, à partir du XVII^e siècle, un nouveau foyer pour les pirates de la mer des Antilles, dénommés « flibustiers » ou « boucaniers », à l'image du célèbre Barbe-Noire.

Parallèlement, les conflits européens trouvent une traduction sur mer avec l'invention de la « guerre de course ».

Cette « course » était menée par des corsaires porteurs d'une « lettre de marque » royale les autorisant à attaquer et s'emparer de la cargaison des navires marchands d'une puissance ennemie pour nuire à son commerce maritime et ses approvisionnements. La France a participé activement à la « course », notamment avec le célèbre Surcouf.

La guerre de course connaîtra un âge d'or au XVIII^e siècle et ne sera abolie qu'au milieu du XIX^e siècle.

2. La résurgence de la piraterie

Alors que la piraterie semblait avoir disparu depuis le XIXe siècle, ce phénomène a connu une forte résurgence ces dernières années.¹

Selon le Bureau maritime international, plus de 4 000 actes de piraterie auraient été recensés au cours de ces vingt dernières années. Durant la dernière décennie, 3 200 marins auraient été capturés par des pirates, 500 auraient été blessés et 160 tués. Différents types de navires sont concernés par cette menace : navires de plaisance, paquebots de croisière, cargos, porte-containers, pétroliers, chalutiers de pêche, etc.

Le nombre d'attaques de piraterie serait en forte augmentation ces dernières années. Ainsi, d'après le dernier rapport annuel du Bureau maritime international, publié en janvier 2010, 406 actes de piraterie et de vols à main armée en mer auraient été commis en 2009, soit une hausse de 39 % par rapport à 2008.

L'an dernier, 159 navires auraient subi des attaques, 49 auraient été capturés par des pirates et 120 atteints par des tirs. Au total, 1 052 marins auraient été pris en otage, 8 tués et 68 blessés au cours de ces attaques.

La piraterie maritime sévirait principalement dans trois zones :

- le détroit de Malacca ;
- le Golfe de Guinée ;
- le Golfe d'Aden et au large des côtes somaliennes.

Toutefois, plus de la moitié des actes de piraterie recensés en 2009 seraient déroulés dans le Golfe d'Aden et au large des côtes somaliennes, où 47 navires auraient été détournés et 867 membres d'équipage pris en otage.

La piraterie constitue aujourd'hui une menace sérieuse à la liberté de navigation et à la sécurité des approvisionnements, alors que 90 % du transport des marchandises au niveau mondial se fait par voie maritime.

3. Le cas spécifique de la Somalie

Depuis 1992, la Somalie connaît une situation de guerre civile et d'absence d'Etat central. Ce pays, situé dans la Corne de l'Afrique, est actuellement divisé entre le Somaliland, une province du Nord qui a déclaré son indépendance, le Puntland, une autre province qui revendique son autonomie, et le Sud du pays qui est aux mains des milices islamistes.

¹ Voir le rapport d'information n° 1670 sur la piraterie maritime présenté par notre collègue député M. Christian Ménard, au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées de l'Assemblée nationale, en date du 13 mai 2009.

Le gouvernement fédéral transitoire, mis en place sous l'égide de l'ONU en 2004, ne contrôle en réalité qu'une partie de la capitale, Mogadiscio.

Etant donné que la Somalie est dépourvue d'Etat, le pays ne dispose plus d'aucune autorité, armée, police ou garde-côtes, pour y faire régner l'ordre public.

La Somalie, qui compte huit millions d'habitants, est aussi l'un des pays les plus pauvres du monde. Le revenu moyen par habitant ne dépasse pas un dollar par jour.

Dans ce contexte, la piraterie représente, pour certains réseaux criminels implantés dans ce pays, une source très lucrative de profit.

La Somalie est, en effet, située à proximité d'une route maritime commerciale très fréquentée, près du Golfe d'Aden, qui relie la mer rouge et le canal de Suez à l'océan Indien, et qui constitue donc un « nœud » entre l'Europe et l'Asie, par lequel transitent environ 25 000 navires par an. Cette région constitue donc un enjeu stratégique pour l'Europe, notamment du point de vue de ses approvisionnements de marchandises et énergétiques.

Le mode opératoire des pirates somaliens

En règle générale, les pirates somaliens disposent d'un « boutre » ou « bateau mère », permettant de mener des attaques loin des côtes et qui remorque deux ou trois « skiffs », équipés d'un moteur de hors-bord rapide.

Le choix des bateaux dépend essentiellement de deux caractéristiques, la hauteur et la vitesse, car plus un bateau est bas et lent, plus il est facile à attaquer. Les voiliers de plaisance constituent ainsi une cible de choix, en raison de la « valeur » des passagers retenus en otage, mais les pirates n'hésitent pas à s'attaquer également aux porte-containers, aux pétroliers ou aux chalutiers.

L'objectif premier des pirates n'est pas le vol de la cargaison, mais le détournement du navire et la prise en otage de son équipage et de ses passagers, afin d'obtenir de l'armateur le versement d'une rançon.

Depuis le déploiement de navires de guerre en 2008, les attaques de piraterie s'étendent désormais à l'océan Indien, au large des Seychelles, soit à une très grande distance des côtes de Somalie (plus de 1 000 km).

En 2009, 708 pirates ont été retenus ou appréhendés dans le cadre de l'opération « Atalanta » de l'Union européenne de lutte contre la piraterie : 423 ont été relâchés, 264 ont été remis à un pays de la région, 11 ont été rapatriés pour être jugés et 10 ont été tués. Depuis le début de l'année, 224 pirates ont été appréhendés, dont 138 relâchés et 41 remis localement.

Entre le 1^{er} janvier 2008 et le début de l'année 2010, la marine nationale a appréhendé plus de 200 pirates : 55 ont été relâchés, 128 ont été remis à un pays de la région, 15 ont été transférés en France pour y être jugés.

Au 30 mars 2010, 7 navires et 135 otages de différentes nationalités, seraient aux mains des pirates somaliens.

B. LES MESURES PRISES CONTRE LA PIRATERIE AU NIVEAU INTERNATIONAL

1. La convention des Nations Unies sur le droit de la mer dite de Montego Bay

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, signée le 10 décembre 1982 à Montego Bay et entrée en vigueur en 1996, a défini, au travers de ses articles 100 à 107 et 110, un régime juridique de droit international de la piraterie et de sa répression.

L'article 101 de la Convention de Montego Bay précise ce qu'il faut entendre par « piraterie ».

Article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer dite Convention de Montego Bay

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.

L'article 101 de la Convention de Montego Bay fixe donc **quatre conditions cumulatives** pour caractériser l'acte de piraterie :

- l'acte doit être commis en haute mer ou dans un espace maritime ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ;

- le bâtiment « pirate » doit être un navire ou un aéronef privé ;

- l'acte doit être un acte illicite de violence ou de détention ou de déprédation dirigé contre un navire, des personnes ou des biens ;

- l'attaque doit être effectuée à des fins privées.

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

La piraterie se distingue donc clairement des actes de terrorisme, qui visent un but politique.

Par ailleurs, les actes commis dans les eaux territoriales² d'un Etat ne peuvent être qualifiés de piraterie, dans la mesure où ils se produisent dans une zone placée sous la souveraineté d'un Etat, seul compétent pour les réprimer. Ils sont qualifiés de « brigandage ».

L'article 103 de la Convention de Montego Bay donne une définition du navire ou de l'aéronef pirate : « *Sont considérés comme navires ou aéronefs pirates les navires ou aéronefs dont les personnes qui les contrôlent effectivement entendent se servir pour commettre l'un des actes visés à l'article 101. Il en est de même des navires ou aéronefs qui ont servi à commettre de tels actes tant qu'ils demeurent sous le contrôle des personnes qui s'en sont rendues coupables* ».

Loin de se limiter à ces définitions, la Convention de Montego Bay pose les principes qui doivent orienter l'action des Etats.

Ainsi, l'article 100 de la convention stipule que « *Tous les Etats coopèrent dans la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat* ».

Par ailleurs, l'article 110 de la convention permet à tout Etat, « *s'il a de sérieuses raisons de soupçonner* » que ce navire se livre à la piraterie, de l'arraisonner en haute mer sans devoir solliciter l'accord de l'Etat du pavillon.

Le régime juridique international de lutte contre la piraterie est ainsi dérogoire au droit commun de la compétence de l'Etat du pavillon.

La loi du pavillon

Selon ce principe, posé par l'article 92 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer : « *Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et sont soumis, sauf dans des cas exceptionnellement prévus par les traités internationaux ou par la convention, à sa juridiction exclusive en haute mer* ».

Enfin, la Convention de Montego Bay reconnaît **une compétence universelle** en matière de lutte contre la piraterie.

En effet, d'après l'article 105 de la Convention de Montego Bay : « *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* ».

² Les eaux territoriales désignent l'espace maritime situé entre la côte ou les eaux intérieures et la haute mer, en règle générale d'une largeur de 12 milles nautiques, soit environ 22 km, dans laquelle s'exerce la pleine souveraineté de l'Etat côtier

2. Les résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies et la situation spécifique de la Somalie

Face à l'ampleur du phénomène de la piraterie au large des côtes somaliennes et aux difficultés rencontrées par la Somalie pour assurer le contrôle de ses eaux territoriales, le Conseil de sécurité des Nations Unies a adopté plusieurs résolutions fondées sur le chapitre VII de la Charte des Nations Unies.

La **résolution 1816**, adoptée le 2 juin 2008, élargit la possibilité de la répression de la piraterie aux eaux territoriales de la Somalie.

Elle autorise, pour une durée initiale de six mois, « *les Etats qui coopèrent avec le Gouvernement de transition somalien à pénétrer dans les eaux territoriales de la Somalie, dans le but de réprimer la piraterie et le vol à main armée en mer* ». Les Etats sont habilités à « *recourir à tous les moyens nécessaires* », tout en respectant « *les dispositions du droit international concernant les actions en haute mer* ».

Elle préconise aussi que tous les Etats coopèrent « *en vue de déterminer lequel aura compétence* » et prennent « *les mesures voulues d'enquête et de poursuite à l'encontre des auteurs d'actes de piraterie* ».

Elle souligne cependant que ces mesures ne peuvent s'appliquer spécifiquement qu'au seul cas de la Somalie et elle subordonne les possibilités d'action de répression dans les eaux territoriales somaliennes, conformément aux règles de droit international applicables en haute mer, à la conclusion d'un accord entre le Gouvernement fédéral transitoire somalien et le Gouvernement de l'Etat intervenant.

La **résolution 1838** du 7 octobre 2008, puis la **résolution 1846** du 2 décembre 2008 ont prolongé cette autorisation pour douze mois supplémentaires tout en insistant sur la nécessité pour les Etats intéressés de participer activement à la lutte contre la piraterie.

Enfin, la **résolution 1851**, adoptée le 16 décembre 2008, encourage les Etats et les organisations régionales qui luttent contre la piraterie dans la zone à mettre en place « *un mécanisme de coopération internationale pour servir de point de contact commun* » et à « *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* ».

Elle insiste également sur les difficultés juridiques et judiciaires, notamment en ce qui concerne le traitement à apporter aux pirates interpellés par les navires de guerre.

Elle recommande ainsi la conclusion « *d'accords ou d'arrangements spéciaux avec les Etats disposés à prendre livraison des pirates pour embarquer des agents des services de lutte contre la criminalité de ces pays (...) en vue de faciliter la conduite des enquêtes et des poursuites* ».

3. L'opération « Atalanta » de l'Union européenne de lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes

En novembre 2008, le Conseil de l'Union européenne a décidé de lancer une opération militaire afin de contribuer à la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes.

Cette opération, dénommée « Atalanta », est la première opération navale de l'Union européenne.

L'OPERATION « ATALANTA » DE L'UNION EUROPÉENNE DE LUTTE CONTRE LA PIRATERIE DANS LE GOLFE D'ADEN ET DANS L'OCÉAN INDIEN

Le Conseil de l'Union européenne a décidé, à l'initiative de la présidence française de l'Union européenne, le 10 novembre 2008, de lancer une opération militaire afin de contribuer à la lutte contre la piraterie maritime au large des côtes somaliennes.

Cette opération, dénommée « EUNAVFOR Somalie – Opération Atalanta », est la première opération navale de l'Union européenne. Elle s'inscrit dans le cadre de la politique de sécurité et de défense commune (PSDC).

Elle s'appuie sur les résolutions 1814, 1816, 1838 et 1846 du Conseil de sécurité des Nations Unies.

L'opération « Atalanta » a pour mission de :

- fournir une protection aux navires affrétés par le Programme Alimentaire mondial (PAM) ;
- protéger les navires marchands naviguant dans le Golfe d'Aden et au large des côtes de Somalie ;
- surveiller les zones au large des côtes de la Somalie, y compris ses eaux territoriales, présentant des risques pour les activités maritimes ;
- recourir aux moyens nécessaires, y compris l'usage de la force, pour dissuader, prévenir et intervenir afin de mettre fin aux actes de piraterie ou aux vols à main armée qui pourraient être commis dans les zones où celles-ci s'exercent.

Le commandement de l'opération est assuré par un contre-amiral britannique au quartier général de Northwood (Royaume-Uni).

Le Comité politique et de sécurité (COPS) exerce le contrôle politique et la direction stratégique de l'opération, sous la responsabilité du Conseil.

L'opération, prévue pour une durée initiale de douze mois, a été prolongée d'une année en décembre 2009.

Par ailleurs, compte tenu du déplacement des attaques, sa zone géographique a été étendue à une partie de l'Océan Indien au large des Seychelles.

Actuellement, plus d'une vingtaine de bâtiments et d'aéronefs de sept Etats membres (Pays-Bas, Espagne, Allemagne, France, Grèce, Italie, Suède, Belgique et Luxembourg) participent à cette opération.

Dans le cadre d'une mission de la commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées du Sénat, votre Rapporteur a effectué, en juin 2009, avec notre collègue Michel Boutant, un séjour de deux jours à bord de la frégate française « Aconit » participant à l'opération « Atalanta » et patrouillant dans le Golfe d'Aden. Cette mission a fait l'objet d'une communication devant votre commission le 15 juillet 2009³.

L'Union européenne n'est pas la seule organisation présente dans cette zone. En effet, on y trouve aussi la « *combined Task Force 150* », dans le cadre de l'opération « *Enduring Freedom* » de lutte contre le terrorisme, coordonnée par les Etats-Unis, une autre coalition, la « *combined Task Force 151* », également coordonnée par les Etats-Unis et dédiée à la lutte contre la piraterie, mais aussi l'OTAN, avec l'opération « *Ocean Shield* ».

Par ailleurs, depuis le début de l'année 2009, plusieurs États ont décidé de déployer des bâtiments dans le Golfe d'Aden et au large de la Somalie afin d'assurer la protection des navires de leur pavillon ou représentant un intérêt économique national transitant dans la zone. Ainsi, la Russie, la Chine, l'Inde, le Japon, l'Arabie Saoudite, l'Indonésie et la Malaisie, et même l'Iran, ont ou ont eu des bâtiments présents dans la zone.

Au total, entre vingt et quarante bâtiments de guerre sont présents en permanence dans le Golfe d'Aden et au large de la Somalie.

L'Union européenne dispose toutefois d'un réel avantage par rapport aux autres forces, puisqu'elle est la seule à avoir conclu des accords avec des pays de la région permettant la remise des pirates capturés à ces pays.

En effet, l'Union européenne a signé, le 6 mars 2009, un accord avec le Kenya permettant de déférer et de juger dans ce pays les individus soupçonnés d'actes de piraterie et appréhendés par les bâtiments de guerre européens dans le cadre de l'opération « Atalanta ». Un autre accord, signé avec les Seychelles, le 30 octobre 2009, permet également la remise des pirates présumés aux autorités de ce pays.

Des négociations sont en cours en vue de la signature d'accords similaires avec d'autres pays de la région.

L'Union européenne a également mis en place un **centre de sécurité maritime** pour la Corne de l'Afrique, qui permet, grâce à un site Internet sécurisé, d'informer les navires marchands transitant dans la région des attaques récentes et de la position des navires et de leur donner des conseils en cas d'attaques de pirates. De même, deux corridors sécurisés, l'un descendant, l'autre montant, ont été mis en place dans le Golfe d'Aden, avec un système de surveillance, ce qui a permis de limiter considérablement le nombre d'attaques.

³ Le compte rendu figure en annexe au présent rapport

C. LES LACUNES DU DROIT FRANÇAIS EN MATIÈRE DE LUTTE CONTRE LA PIRATERIE

1. L'absence d'incrimination de piraterie en droit français

Si la France a signé (en 1982) et ratifié (en 1996) la Convention de Montego Bay, **la question se pose de son applicabilité directe dans l'ordre juridique interne.**

En l'absence de réponse jurisprudentielle française, le seul élément sur la question de l'applicabilité directe est donné par l'arrêt « Intertanko » de la Cour de justice des communautés européennes (CJCE) du 3 juin 2008⁴.

Dans cet arrêt, la CJCE a indiqué, dans un considérant n°64 : « *Dans ces circonstances, il convient de constater que la convention de Montego Bay ne met pas en place des règles destinées à s'appliquer directement et immédiatement aux particuliers et à conférer à ces derniers des droits ou des libertés susceptibles d'être invoqués à l'encontre des Etats, indépendamment de l'attitude de l'Etat du pavillon du navire.* »

En l'absence de textes législatifs introduisant les dispositions de la Convention de Montego Bay relative à la piraterie dans le droit interne, un doute sérieux existe donc sur la question de savoir si la France dispose d'un cadre juridique complet et adapté à l'ensemble des possibilités de répression des actes de piraterie.

En effet, **la France disposait d'une législation ancienne relative à la piraterie, avec la loi du 10 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime, mais cette loi a été abrogée par la loi du 20 décembre 2007 relative à la simplification du droit.**

La qualité de « pirate » était définie dans cette loi par la fonction de commandant d'un navire ou l'appartenance à un équipage se livrant à une série d'actes largement définis.

Etaient notamment réprimés le fait de commettre « *des actes d'hostilité* », le fait de s'emparer par fraude ou violence d'un bâtiment français, ou encore de commettre « *à main armée des actes de déprédation ou de violence envers des navires français ou des navires d'une puissance avec laquelle la France ne serait pas en état de guerre* ».

Les dispositions de cette loi étaient devenues obsolètes et ne répondaient pas aux critères énoncés par la Convention de Montego Bay.

⁴ *Affaire C-308/06 rendue à propos de l'appréciation de la légalité d'une directive européenne relative à l'harmonisation des sanctions pénales à l'encontre de laquelle « Intertanko » opposait des stipulations de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*

Il convient toutefois d'observer que, même en l'absence d'une définition de la piraterie dans le droit pénal français, ce dernier permet de réprimer les actes commis par les pirates.

En effet, le droit pénal général trouve à s'appliquer, de sorte que toutes les infractions d'atteintes à la vie ou aux biens (comme l'enlèvement, la séquestration, la prise d'otage, le meurtre, etc.) peuvent être constituées par des faits que commettraient les pirates.

Par ailleurs, **le seul fait de s'emparer ou de prendre le contrôle par violence ou menace de violence d'un navire** constitue une infraction punie de vingt ans de réclusion criminelle (article 224-6 du code pénal).

La question se pose néanmoins de l'introduction dans notre droit d'un cadre juridique spécifique en matière de répression de la piraterie, qui permettrait d'adapter pleinement la législation française aux stipulations de la Convention de Montego Bay.

2. Une compétence limitée des juridictions françaises pour poursuivre et juger les actes de piraterie en haute mer

En l'absence de dispositions spécifiques, la répression de la piraterie obéit en droit français aux règles habituelles de compétence des juridictions nationales fondées sur **trois** critères :

- l'infraction a été commise sur le territoire de la République ;
- l'auteur est de nationalité française ;
- la victime a la nationalité française.

Plusieurs dispositions du droit français peuvent donc être envisagées pour fonder la compétence des juridictions françaises pour engager les poursuites et juger les auteurs des infractions commises hors du territoire :

- l'article 113-3 du code pénal dispose que « *la loi pénale française est applicable aux infractions commises à bord des navires battant pavillon français, ou à l'encontre de tels navires, en quelque lieu qu'ils se trouvent. Elle est seule applicable aux infractions commises à bord des navires de la marine nationale, ou à l'encontre de tels navires, en quelque lieu qu'ils se trouvent* » ;

- l'article 113-7 du code pénal dispose que « *la loi pénale française est applicable à tout crime, ainsi qu'à tout délit puni d'emprisonnement, commis par un Français ou par un étranger hors du territoire de la République lorsque la victime est de nationalité française au moment de l'infraction* » ;

- enfin, l'article 689-5 du code de procédure pénale dispose que « pour l'application de la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et pour l'application du protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, faits à Rome le 10 mars 1988, peut être poursuivie et jugée dans les conditions prévues à l'article 689-1 toute personne coupable de l'une des infractions suivantes :

1° Crime défini aux articles 224-6 et 224-7 du code pénal ;

2° Atteinte volontaire à la vie ou à l'intégrité physique, destruction, dégradation ou détérioration, menace d'une atteinte aux personnes ou aux biens réprimées par les livres II et III du code pénal ou délits définis par l'article 224-8 de ce code et par l'article L. 331-2 du code des ports maritimes, si l'infraction compromet ou est de nature à compromettre la sécurité de la navigation maritime ou d'une plate-forme située sur le plateau continental ;

3° Atteinte volontaire à la vie, tortures et actes de barbarie ou violences réprimées par le livre II du code pénal, si l'infraction est connexe soit à l'infraction définie au 1°, soit à une ou plusieurs infractions de nature à compromettre la sécurité maritime ou d'une plate-forme visées au 2° ».

Toutefois, dans ce dernier cas, et conformément à l'article 689-1 du code pénal, cette compétence des juridictions françaises suppose néanmoins que la personne « se trouve en France »

Concernant ces trois hypothèses, les juridictions françaises seraient compétentes.

Actuellement, le droit français ne semble donc pas reconnaître la possibilité aux juridictions françaises de juger des actes de piraterie commis par des ressortissants d'un autre Etat dans les eaux internationales et n'ayant commis aucun acte à l'encontre de nationaux.

La question se pose dès lors de l'opportunité de reconnaître explicitement dans notre droit une « compétence universelle » aux juridictions françaises pour juger des actes de piraterie commis par des ressortissants étrangers en haute mer, quelle que soit la nationalité du navire, des personnes ou des biens qui en sont les victimes, comme le permet l'article 105 de la Convention de Montego Bay.

3. Les griefs de la Cour européenne des droits de l'homme concernant la rétention des personnes appréhendées dans le cadre de l'action de l'Etat en mer

Dans un arrêt du 10 juillet 2008⁵, dit Medvedyev, la Cour européenne des droits de l'homme a constaté une violation par la France de l'article 5§1 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'Homme et des libertés fondamentales, relatif au droit à la liberté et à la sûreté⁶, à l'occasion d'une opération d'interception d'un navire suspecté de se livrer au trafic de produits stupéfiants.

En l'espèce, **il a été reproché à la France de ne pas disposer, à cette époque, d'un cadre légal suffisant organisant les conditions de privation de liberté à bord d'un navire et de ne pas faire assurer le contrôle des éventuelles mesures de privation de liberté par une autorité judiciaire indépendante**, le procureur de la République ne répondant pas, selon la Cour européenne des droits de l'homme, aux critères établis par la convention.

Cet arrêt ayant fait l'objet d'une demande de renvoi, à la demande de la France, la Cour européenne des droits de l'homme, réunie en grande chambre, a rendu, le 29 mars 2010⁷, **un arrêt qui confirme la violation par la France de l'article 5§1 de la Convention européenne des droits de l'homme.**

Dans cet arrêt, la Cour européenne des droits de l'homme a estimé que la privation de liberté subie à bord du navire n'avait pas de base légale tout en développant une argumentation plus subtile sur le statut du parquet.

Si ce contentieux est survenu à l'occasion d'une opération de lutte contre le trafic de stupéfiants, il concerne l'ensemble des opérations de police que l'Etat entend conduire en mer, que ce soit la lutte contre la piraterie, l'immigration illégale, la pêche illicite ou la pollution, etc. En effet, lors de l'exécution de l'ensemble de ces missions, les commandants des navires de l'Etat sont susceptibles d'avoir à mettre en œuvre, pour des raisons de sécurité ou de sûreté, des mesures privatives ou restrictives des libertés individuelles, notamment celle de pouvoir aller et venir librement sur le navire.

⁵ CEDH, *Affaire Medvedyev et autres c. France* (requête n°3394/03) du 10 juillet 2008

⁶ Selon l'article 5§1 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales :

« 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 ya 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 ; »

⁷ CEDH, arrêt de Grande Chambre, *Medvedyev et autres c. France*, 29 mars 2010.

II. LE PROJET DE LOI : DÉFINIR UN CADRE JURIDIQUE POUR RÉPRIMER ET JUGER LES ACTES DE PIRATERIE ET POUR LA RÉTENTION A BORD DES PERSONNES APPRÉHENDÉES DANS LE CADRE DE L'ACTION DE L'ETAT EN MER

Le projet de loi comporte **trois principaux volets** :

- il vise, tout d'abord, à introduire dans notre droit **un cadre juridique permettant la répression de la piraterie** ;

- il a ensuite pour objet de reconnaître **une compétence « quasi universelle » aux juridictions françaises** pour juger des actes de piraterie ;

- enfin, il tend à mettre en place **un régime *sui generis* de rétention à bord** des personnes interpellées dans le cadre de l'exercice de l'action de l'Etat en mer, afin de se conformer aux griefs formulés par la Cour européenne des droits de l'homme dans son arrêt dit Medvedyev du 10 juillet 2008, confirmé par la Cour de Strasbourg réunie en grande chambre le 29 mars 2010.

A. L'INTRODUCTION D'UN CADRE JURIDIQUE PERMETTANT LA RÉPRESSION DE LA PIRATERIE MARITIME

1. Les infractions pénales constitutives d'actes de piraterie

Le projet de loi ne crée pas une nouvelle incrimination de piraterie dans le code pénal mais **il détermine les infractions susceptibles d'être commises par les pirates en se référant à des incriminations déjà existantes du code pénal susceptibles de répondre aux actes de piraterie, tels que définis par la Convention de Montego Bay.**

C'est la même technique que celle qui a été utilisée en matière de terrorisme, avec les infractions de droit commun en relation avec une entreprise terroriste.

Il est proposé de se limiter aux infractions les plus graves :

- **le détournement d'aéronef, de navire ou de tout autre moyen de transport, lorsqu'il implique au moins deux navires** ;

- **l'enlèvement et la séquestration lorsqu'elles précèdent, accompagnent ou suivent un détournement de navire** ;

- **la participation à une association de malfaiteurs destinée à préparer les actes précités.**

Ces infractions couvrent donc les actes susceptibles d'être qualifiés d'actes de piraterie. En particulier, la participation à une association de malfaiteurs permettra de poursuivre et de juger non seulement les pirates proprement dits, mais aussi les commanditaires et toutes les personnes ayant contribué à la préparation de l'attaque de piraterie.

La peine maximale encourue pour ces infractions sera comprise entre **20 ans de réclusion criminelle et la réclusion criminelle à perpétuité** selon les circonstances aggravantes (prise d'otages, séquestration suivie de mort, minorité de la victime, etc.).

2. Le champ d'application géographique de ces dispositions

Concernant le **champ d'application géographique**, le projet de loi prévoit que ces dispositions s'appliquent aux actes de piraterie commis :

- **en haute mer ;**
- **dans les espaces maritimes ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ;**
- **lorsque le droit international l'autorise, dans les eaux territoriales d'un Etat.**

Les **deux premiers critères** sont repris de la Convention de Montego Bay. La mention des « espaces maritimes ne relevant de la juridiction d'aucun Etat » renvoie à la zone économique exclusive.

Au-delà des zones visées par la convention de Montego Bay, le projet de loi prévoit que ces dispositions seront également applicables dans **les eaux territoriales d'un État à condition que le droit international l'autorise.**

Cet ajout vise à prendre en compte la situation particulière de certains États « fragiles » qui ne sont plus en mesure d'assurer le contrôle de leurs eaux territoriales.

Ainsi, dans le cas de la Somalie, la résolution 1816 du Conseil de sécurité des Nations Unies, adoptée le 2 juin 2008, a autorisé les Etats qui coopèrent avec le Gouvernement fédéral de transition 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* ».

Cette autorisation, valable pour une période initiale de six mois, a été renouvelée par des résolutions postérieures du Conseil de sécurité des Nations Unies.

En revanche, il convient d'observer que **le détournement d'un navire dans les eaux intérieures et territoriales françaises** ne pourra pas être qualifié d'acte de piraterie.

En effet, dans les eaux territoriales et intérieures d'un Etat, l'attaque contre un navire à des fins privées ne peut pas être qualifiée de piraterie, d'après la Convention de Montego Bay, mais s'assimile à un acte de brigandage. Dans le cas de la France, les incriminations du code pénal et la procédure pénale de droit commun (vol à main armée, détournement de navire) trouveraient à s'appliquer.

3. Les mesures de contrôle et de coercition

Le projet de loi vise également à répondre à une difficulté juridique rencontrée par les bâtiments de la marine nationale pour procéder au contrôle des navires soupçonnés de préparer des actes de piraterie, tels que les « bateaux-mères », s'ils ne sont pas pris en « flagrant délit ». En l'absence de commencement d'exécution, le droit français ne permet pas, en effet, actuellement, de réprimer ces agissements.

Dans ce cas, le projet de loi permettra au commandant du bâtiment de l'Etat de procéder à des mesures de contrôle et de coercition.

A l'image des dispositions prévues en matière de lutte contre le trafic de stupéfiants ou de lutte contre l'immigration illégale, l'article 26 habilite les commandants des bâtiments et des aéronefs de l'Etat à exercer, au-delà des eaux territoriales françaises, des mesures de contrôle sur les navires, pouvant comprendre l'usage de la force, en vue de lutter contre la piraterie.

Mais alors qu'en matière de lutte contre le trafic de stupéfiants et de lutte contre l'immigration clandestine, il est nécessaire d'obtenir au préalable l'accord de l'Etat du pavillon, en matière de lutte contre la piraterie, ces mesures pourront être mises en œuvre concernant les navires sans pavillon ou les navires battant un pavillon étranger, sans qu'il soit nécessaire d'obtenir au préalable l'accord de l'Etat du pavillon.

Ces mesures ne pourront cependant être mises en œuvre que s'il existe de « *sérieuses raisons* » de soupçonner qu'un acte de piraterie a été commis, se commet ou se prépare à être commis. Cette formulation est **plus exigeante** que celle prévue par les articles 13 et 20 de la loi du 15 juillet 1994 en matière de lutte contre le trafic de stupéfiants et l'immigration clandestine, qui visent des « *motifs raisonnables de soupçonner* ». Toutefois, elle n'est que la reprise de l'expression figurant à l'article 110 de la Convention de Montego Bay.

Les commandants des bâtiments de l'Etat et les commandants des aéronefs de l'Etat seront habilités à exécuter ou à faire exécuter **les mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international, le code de la défense et la présente loi.**

Ainsi, ils pourront procéder à la **reconnaissance du navire**, envoyer **une équipe visiter le navire, contrôler les documents de bord** et procéder aux **vérifications**, mais aussi ordonner le **déroutement** du navire et, si le capitaine refuse de faire reconnaître l'identité et la nationalité du navire, d'en admettre la visite ou de le dérouter, ordonner, après sommations, et si nécessaire, de **recourir à l'emploi de la force** à l'encontre de ce navire.

Ils pourront également **rechercher et procéder à la constatation des infractions** constitutives d'actes de piraterie, **appréhender leurs auteurs ou complices** et procéder à des **saisies d'objets ou de documents.**

Contrairement à la procédure prévue par la loi du 15 juillet 1994 concernant la lutte contre le trafic de stupéfiants et la lutte contre l'immigration illégale, en matière de lutte contre la piraterie, **le projet de loi ne prévoit pas l'obligation d'informer au préalable le procureur de la République des opérations en vue de la recherche et de la constatation des infractions.**

Ce n'est que dans le cas où ces agents souhaiteraient procéder à **la saisie des objets ou des documents**, qu'ils devraient obtenir au préalable **l'autorisation du procureur de la République.**

À l'image des dispositions de la loi du 15 juillet 1994, les autorités compétentes pour ordonner la mise en œuvre des mesures de contrôle et de coercition sont **le préfet maritime** et, outre-mer, **le délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer**. Rappelons qu'en matière d'action de l'Etat en mer, la coordination des moyens de l'Etat relève, en métropole, du préfet maritime, sous l'autorité du Premier ministre, et, outre-mer, du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer.

Toutefois, **une mention particulière** renvoie à des dispositions spécifiques qui pourraient être prévues par le droit international, qui conduiraient à conférer un caractère militaire aux opérations, et qui ne ressortiraient dès lors pas de la compétence du préfet maritime ou du délégué du Gouvernement. Tel est en particulier le cas de l'opération de l'Union européenne « Atalanta » de lutte contre la piraterie maritime au large des côtes somaliennes, qui relève de l'autorité militaire.

B. LA RECONNAISSANCE D'UNE COMPÉTENCE QUASI UNIVERSELLE AUX JURIDICTIONS FRANÇAISES POUR JUGER DES ACTES DE PIRATERIE

L'article 105 de la Convention de Montego Bay stipule que « *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* ».

La piraterie constitue ainsi l'une des rares infractions internationales, avec la traite des esclaves, à déroger à la loi du pavillon, d'après laquelle, en haute mer et dans les eaux internationales, l'ordre public obéit au droit de l'Etat de nationalité du navire.

La piraterie est aussi l'une des rares infractions internationales à se voir appliquer une « compétence universelle ».

On entend par compétence universelle, « *la compétence reconnue à un État pour juger les infractions commises par des particuliers en dehors de son territoire, alors que ni l'auteur ni la victime ne sont ses ressortissants* ».

Il s'agit là d'une dérogation aux règles habituelles de compétence des juridictions françaises fondées sur **trois critères** : l'infraction a été commise sur le territoire de la République, l'auteur ou la victime ont la nationalité française.

En droit français, **la compétence universelle** est régie par les articles 689 et suivants du code de procédure pénale.

Le champ d'application de cette compétence recouvre les actes de torture et de terrorisme, la protection et le contrôle des matières nucléaires, les actes contre la sécurité de la navigation maritime, les actes contre la sécurité de l'aviation civile, les actes de violence illicite dans les aéroports et la protection des intérêts financiers de la Communauté européenne. Cette compétence a également été étendue pour juger les violations graves du droit international humanitaire commises en ex-Yougoslavie et au Rwanda.

Toutefois, en droit français, la compétence pour juger des infractions commises hors du territoire est qualifiée de « **quasi-universelle** » car son application est soumise à deux conditions :

- **elle ne peut procéder que d'une convention internationale ;**
- **l'auteur présumé doit « se trouver en France ».**

Le projet de loi vise à introduire dans notre droit **la possibilité de prévoir la compétence des juridictions françaises pour juger d'actes de piraterie commis hors du territoire national**, y compris lorsque ces actes seraient commis par des ressortissants étrangers à l'encontre de navires battant un pavillon étranger et dont les victimes seraient d'une autre nationalité.

Toutefois, d'après le projet de loi, **deux conditions** doivent être réunies pour permettre la compétence des juridictions françaises :

- **les auteurs doivent avoir été appréhendés par des agents français ;**
- **les juridictions françaises ne sont compétentes qu'à défaut d'entente avec les autorités d'un autre Etat pour l'exercice par celui-ci de sa compétence juridictionnelle.**

La deuxième condition vise à prendre en compte le cas des accords conclus dans le cadre de l'opération « Atalanta » de l'Union européenne au large des côtes somaliennes, avec certains pays tiers comme le Kenya ou les Seychelles, qui ont accepté le transfert sur leur territoire des personnes suspectées d'avoir commis des actes de piraterie afin qu'elles soient jugées par leurs juridictions. Elle pourrait également trouver à s'appliquer si un autre Etat s'estime mieux placé pour juger d'une affaire, notamment si le navire attaqué est de son pavillon ou si parmi les victimes se trouve un de ses ressortissants.

En outre, la compétence juridictionnelle pour juger les auteurs et complices de ces infractions reste, en tout état de cause, **une simple faculté** pour les autorités françaises.

Ainsi, **le projet de loi vise à reconnaître aux juridictions françaises une « compétence quasi universelle » en matière de lutte contre la piraterie, dont la mise en œuvre est toutefois encadrée par certaines conditions.**

C. LA CRÉATION D'UN RÉGIME SUI GENERIS POUR LA RÉTENTION À BORD DES PERSONNES APPRÉHENDÉES DANS LE CADRE DES ACTIONS DE L'ÉTAT EN MER

Enfin, le projet de loi vise à mettre en place **un régime *sui generis* pour la consignation à bord des personnes appréhendées dans le cadre des actions de l'Etat en mer**, pendant le temps nécessaire pour que ces personnes soient remises à l'autorité compétente.

Il s'agit ainsi de répondre aux **griefs formulés à l'encontre de la France par la Cour européenne des droits de l'homme dans son arrêt dit Medvedyev du 10 juillet 2008, qui ont été confirmés par la Cour de Strasbourg, réunie en grande chambre, le 29 mars 2010.**

Le projet de loi prévoit que le commandant du navire ou le commandant de l'aéronef peut prendre des 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* ».

• La procédure envisagée par le projet de loi serait la suivante :

- dès que le commandant du navire met en œuvre des mesures de restriction ou de privation de liberté à l'égard de personnes impliquées dans une activité illicite et menaçant la sécurité ou la sûreté du navire ou de son équipage et de ses passagers, **le préfet maritime** (ou le délégué du gouvernement outre-mer) **doit en informer sans délai le procureur de la République ;**

- le procureur de la République doit, dans les **quarante-huit heures** qui suivent la mise en œuvre des mesures de restriction ou de privation de liberté, saisir **le juge des libertés et de la détention**, qui est un magistrat du siège ;

- le juge des libertés et de la détention statue sur la poursuite de ces mesures pour une durée maximale de **cinq jours ;**

- cette décision prise par ordonnance motivée est insusceptible de recours ;

- ces mesures sont **renouvelables dans les mêmes conditions de fond et de forme** le temps nécessaire pour que les personnes soient remises à l'autorité compétente.

• Pour se prononcer sur la poursuite ou non des mesures de restriction ou de privation de liberté, **le juge des libertés et de la détention** dispose d'une **large source d'information** :

- 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 concernée ;

- il peut ordonner un **nouvel examen de santé** ;

- il peut entrer à tout moment **en contact avec la personne qui fait l'objet de mesures de restriction ou de privation de liberté**, « sauf impossibilité technique ».

• Enfin, **la personne faisant l'objet de mesures de restriction ou de privation de liberté bénéficie de certains droits** :

- dans un délai de vingt-quatre heures, le commandant doit faire procéder à un **examen de santé** par une personne qualifiée ;

- dans un délai de **dix jours** à compter du premier examen de santé, il fait procéder à un **examen médical**.

La différence entre l'examen de santé et l'examen médical tient au fait que l'examen de santé n'est pas forcément réalisé par un médecin mais peut être effectué par un infirmier par exemple. En effet, sur certains bâtiments de la marine nationale de faible tonnage, il n'y a pas toujours de médecin présent à bord ;

- un **compte rendu de ces examens** se prononçant notamment sur l'aptitude au maintien de la mesure de restriction ou de privation de liberté est transmis au procureur de la République ;

- enfin, **la personne est informée « dans une langue qu'elle comprend » de la décision** du juge des libertés et de la détention.

Il convient de souligner que **le régime proposé par le projet de loi pour la consignation des personnes retenues à bord sera applicable à la fois aux actes de piraterie, mais aussi aux personnes appréhendées dans le cadre de la lutte contre le trafic de stupéfiants par mer, en matière de lutte contre l'immigration illégale par voie maritime, ou pour toutes les autres actions de l'Etat en mer qui nécessiteraient une telle mesure de privation de liberté.**

III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION : APPROUVER L'ÉCONOMIE GÉNÉRALE DU DISPOSITIF TOUT EN LE PRÉCISANT ET EN LE COMPLÉTANT SUR CERTAINS ASPECTS

A. LE CADRE JURIDIQUE POUR LA RÉPRESSION DE LA PIRATERIE : UN DISPOSITIF NÉCESSAIRE ET ADAPTÉ

Votre commission se félicite de l'introduction dans notre droit d'un cadre juridique permettant la répression de la piraterie maritime.

Certes, il aurait peut-être été plus simple et plus logique de prévoir une incrimination spécifique de piraterie dans le code pénal.

Toutefois, l'important, aux yeux de votre commission, est que la répression de la piraterie soit prévue en droit français.

Votre commission approuve également les dispositions prévues concernant les mesures de contrôle et de coercition, qui sont inspirées de celles prévues par la loi du 15 juillet 1994 en matière de lutte contre le trafic de stupéfiants ou de lutte contre l'immigration illégale.

Certes, on trouve **plusieurs différences importantes** entre les dispositions relatives à la lutte contre le trafic de stupéfiants ou l'immigration illégale, d'une part, et celles relatives à la lutte contre la piraterie, d'autre part.

Tout d'abord, en matière de lutte contre la piraterie, **il ne sera pas nécessaire d'informer préalablement le procureur de la République** des opérations envisagées en vue de la recherche et de la constatation de ces infractions.

Ensuite, en matière de lutte contre la piraterie, il n'est pas établi de **procès verbal**.

Enfin, contrairement à la lutte contre le trafic de drogue ou la lutte contre l'immigration clandestine, **les perquisitions pourront être effectuées sans autorisation du procureur de la République**. Ce n'est que dans le cas où le commandant souhaiterait procéder à la **saisie** d'objets ou de documents, que **le procureur de la République devra donner son autorisation**.

Cependant, ces distinctions tiennent à **la différence de nature** entre la lutte contre la piraterie et les autres formes d'action de l'Etat en mer.

En effet, alors que la lutte contre le trafic de stupéfiants et la lutte contre l'immigration clandestine interviennent en règle générale à proximité des côtes françaises, la lutte contre la piraterie maritime peut intervenir en dehors des eaux territoriales, en haute mer, parfois à une très grande distance, comme l'illustre le cas de la Somalie. Surtout, la lutte contre la piraterie peut revêtir, au-delà du cadre de la police en mer, un caractère militaire.

En outre, le projet de loi prévoit que **le procureur de la République sera informé sans délai des mesures de restriction ou de privation de liberté** prises à l'encontre des personnes interpellées.

Sans vouloir remettre en cause l'équilibre général du dispositif, votre commission a estimé utile d'introduire plusieurs modifications au texte proposé par le projet de loi.

Tout d'abord, **votre commission a préféré insérer les nouvelles dispositions relatives à la répression de la piraterie, non pas au titre IV de la loi du 15 juillet 1994, comme le propose le projet de loi, mais au titre I^{er}, qui avait été précédemment abrogé.**

D'une part, cela permettrait de combler le vide laissé par l'abrogation du titre I^{er} et de conserver l'architecture actuelle de la loi de 1994.

D'autre part, cette solution aurait le mérite de mettre davantage en valeur les dispositions relatives à la lutte contre la piraterie qui figureraient en tête des dispositions de la loi du 15 juillet 1994.

En conséquence, la numérotation des articles telle que prévue par le projet de loi (articles 25 à 30) serait modifiée, puisqu'ils deviendraient les articles 1 à 6 du titre I^{er} de la loi du 15 juillet 1994.

Par souci de simplification et de cohérence, votre commission a également jugé utile de modifier le texte proposé par le projet de loi pour ce titre, qui s'intitulera désormais « *De la lutte contre la piraterie maritime* ».

Enfin, dans le même esprit, **votre commission a souhaité modifier l'intitulé de la loi du 15 juillet 1994**, qui s'intitulera désormais « *loi relative à la lutte contre la piraterie et aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer* ».

Ensuite, **votre commission a estimé souhaitable de préciser davantage les dispositions concernant les situations où l'opération se déroule dans un cadre international** et ne relève donc pas de l'autorité du préfet maritime ou du délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer.

Afin de clarifier cette disposition, votre commission a jugé préférable de préciser que sont ici visées les opérations placées « *sous l'autorité d'un commandement civil ou militaire désigné dans un cadre international* ».

En outre, **votre commission a estimé utile de prévoir une dérogation visant à permettre la saisie des objets ou documents liés à la commission des faits sans autorisation du procureur de la République en cas d'extrême urgence.**

En effet, une telle dérogation existe déjà en matière de lutte contre le trafic de stupéfiants et en matière de lutte contre l'immigration illégale, d'après les articles 16 et 23 de la loi du 15 juillet 1994. Dès lors, on voit mal ce qui pourrait justifier de ne pas l'appliquer à la lutte contre la piraterie.

Enfin, **la commission a introduit la possibilité de procéder à la destruction des embarcations ayant été utilisées par les pirates pour commettre leurs attaques, sous certaines conditions.**

B. LA COMPÉTENCE UNIVERSELLE : UN INSTRUMENT À UTILISER AVEC PRÉCAUTION

Faudrait-il aller plus loin que ce qui est prévu par le projet de loi en matière de compétence des juridictions françaises et reconnaître une compétence universelle de la France pour juger des actes de piraterie, comme semble le permettre l'article 105 de la convention de Montego Bay ?

Votre commission ne le pense pas.

Lors de l'examen du projet de loi portant adaptation du droit pénal à l'institution de la Cour pénale internationale, le Sénat avait longuement débattu de la possibilité de reconnaître une compétence universelle pour les crimes contre l'humanité ou les crimes de guerre.

En définitive, notre assemblée avait écarté cette idée en estimant que la reconnaissance d'une telle compétence universelle n'était ni indispensable ni même souhaitable.

Deux principaux arguments militent contre cette idée.

D'une part, les exemples passés de l'Espagne et de la Belgique ont démontré que l'exercice d'une compétence universelle avait créé des incidents diplomatiques importants avec une efficacité judiciaire limitée. La Belgique, qui s'était risquée un temps à reconnaître une compétence véritablement universelle en matière de génocide à ses juridictions, a d'ailleurs dû y renoncer.

D'autre part, il ne faut pas négliger les difficultés pratiques et les conséquences sur les juridictions françaises si elles devaient poursuivre et juger un grand nombre d'affaires de piraterie s'étant déroulés hors du territoire national et mettant en cause des étrangers.

Votre commission a donc écarté l'idée de prévoir une compétence universelle étendue des juridictions françaises pour juger des actes de piraterie.

Concernant **la détermination de la juridiction nationale compétente**, la commission a supprimé la référence au tribunal aux armées, dont la suppression est envisagée par un autre projet de loi déposé au Sénat, tout en maintenant une référence aux juridictions interrégionales spécialisées, qui disposent d'une expertise reconnue en matière de criminalité organisée.

C. LE RÉGIME DE RÉTENTION À BORD : UN RÉGIME QUI PRÉSERVE L'ÉQUILIBRE ENTRE LES FORTES CONTRAINTES OPÉRATIONNELLES ET LE NÉCESSAIRE RESPECT DES LIBERTÉS INDIVIDUELLES

Le régime proposé par le projet de loi pour la consignation à bord des personnes appréhendées dans le cadre des actions de l'État en mer vise à concilier les nécessités opérationnelles de l'action de l'État en mer et le respect des droits des personnes faisant l'objet de mesures restrictives ou privatives de liberté.

Si ce régime s'inspire sur certains aspects de celui prévu pour la garde à vue (comme le délai d'intervention du juge des libertés et de la détention par exemple), **il est fondamentalement différent dans la mesure où il s'agit d'une phase qui précède l'enquête judiciaire.**

Pour simplifier, elle s'assimilerait plutôt à la phase durant laquelle la personne interpellée à la suite d'un flagrant délit est embarquée dans le véhicule de police pour être conduite au commissariat.

Dès lors, **les modalités du régime de la garde à vue ne sont pas transposables à la rétention des personnes interpellées dans le cadre de la lutte contre la piraterie maritime.**

On imagine aisément, en effet, les difficultés pratiques qu'il y aurait à prévoir par exemple l'intervention d'un avocat, alors que la personne concernée se trouve à bord d'un bâtiment de la marine nationale souvent très éloigné des côtes françaises.

Pour autant, la possibilité de prendre des mesures restrictives ou privatives de liberté à l'encontre des personnes à bord doit être expressément prévue, précisément définie et encadrée par un régime offrant une protection adéquate contre les atteintes arbitraires au droit à la liberté d'aller et venir.

Surtout, les mesures restrictives ou privatives de liberté doivent être contrôlées par l'autorité judiciaire.

À cet égard, **l'intervention d'un juge du siège**, réputé plus « indépendant » qu'un magistrat du Parquet, tel que le juge des libertés et de la détention, **répond directement aux griefs de la Cour européenne des droits de l'homme concernant le contrôle juridictionnel de la détention et le statut du ministère public.**

Les délais prévus visent à tenir compte des contraintes particulières de la lutte contre la piraterie maritime, qui peut intervenir très loin des côtes françaises, et du temps nécessaire au bâtiment de l'État pour rejoindre le territoire français, qui peut prendre plusieurs jours, voire plusieurs semaines.

Ces délais n'apparaissent pas pour autant exorbitants, notamment si on les compare avec ceux prévus dans le cadre de la garde à vue, qui peut aller jusqu'à six jours en matière de terrorisme, ou de la rétention administrative des étrangers en situation irrégulière, qui peut être portée à 32 jours.

Il est vrai que, **à la différence de la garde à vue ou de la rétention des étrangers en situation irrégulière, aucun délai maximal de rétention à bord n'est prévu.**

À titre de comparaison, une récente loi belge sur la piraterie prévoit un délai maximal d'un mois, à l'issue duquel la personne doit être remise en liberté.

Interrogées sur ce point, les personnes auditionnées par votre Rapporteur ont toutes estimé que l'inscription d'une durée maximale de rétention présenterait plus de difficultés que d'avantages.

En effet, il est très difficile de déterminer à l'avance le temps qui sera normalement nécessaire à un bâtiment pour rejoindre le territoire français, puisque cela dépend de la distance à laquelle il se trouve et de sa vitesse, mais aussi d'autres facteurs comme des conditions météorologiques par exemple. En outre, on pourrait imaginer le cas où, au cours de ce transfert, le bâtiment soit dérouté afin de porter secours à un autre navire. Il paraît donc très périlleux de fixer un délai maximal dans la loi.

En réalité, le fait que la mesure restrictive ou privative de liberté soit renouvelable tous les cinq jours paraît offrir suffisamment de garanties.

A cet égard, on peut relever que, dans son arrêt *Medvedyev*, la Cour européenne des droits de l'homme n'a pas retenu à l'encontre de la France le grief concernant la violation sur le délai raisonnable, en estimant que la privation de liberté subie par les requérants, retenus pendant treize jours en mer, se trouvait justifiée par des « *circonstances tout à fait exceptionnelles* », notamment « *l'inévitable délai d'acheminement* » du navire vers la France.

En définitive, **votre commission considère que le régime proposé par le projet de loi en matière de rétention à bord préserve l'équilibre entre les fortes contraintes opérationnelles de l'action de l'Etat en mer et l'indispensable respect des garanties et des libertés individuelles.** Il semble donc de nature à répondre aux engagements internationaux de la France, en particulier dans le cadre de la Convention européenne des droits de l'homme.

Sans remettre en cause l'équilibre général de ce régime, **votre commission a toutefois estimé utile de préciser et de compléter ce dispositif.**

Afin de tenir compte des cas où le commandant du bâtiment ou de l'aéronef de l'Etat n'agirait pas sous l'autorité du préfet maritime ou, outre-mer, du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, mais sous l'autorité désignée dans un cadre international, **il a semblé nécessaire à votre commission de prévoir que les commandants des bâtiments ou des aéronefs de l'Etat doivent aviser ces autorités nationales de la mise en œuvre des mesures de restriction ou de privation de liberté, afin que celles-ci en informent le procureur de la République.**

En effet, il semble difficile d'envisager de contraindre par une loi une autorité désignée dans un cadre international d'informer le procureur de la République.

Il paraît donc nécessaire de prévoir l'intervention du préfet maritime ou, outre-mer, du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, y compris lorsque l'opération n'est pas placée sous leur autorité.

En tout état de cause, le procureur de la République sera informé des mesures de restriction ou de privation de liberté prises à l'encontre d'une personne, quelle que soient la nature de l'opération et l'autorité à laquelle elle se rattache.

Votre commission a également estimé souhaitable de retenir la même formulation concernant les délais d'information du procureur de la République et d'harmoniser les expressions utilisées dans le projet de loi avec celles retenues par la loi du 15 juillet 1994 en matière de lutte contre le trafic de stupéfiants ou de lutte contre l'immigration clandestine.

La commission a donc décidé de remplacer les expressions : « *sans délai* » et « *dans les meilleurs délais* » figurant dans le texte du projet de loi, par : « *dans les plus brefs délais* », qui est celle utilisée dans la loi du 15 juillet 1994.

Votre commission a également estimé nécessaire de compléter le dispositif proposé sur deux aspects.

D'une part, elle a souhaité ajouter une disposition d'après laquelle :

« 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 en charge du transfert, sous le contrôle de l'autorité judiciaire tel que défini par la présente section ».

La nécessité d'assurer la présentation rapide des personnes appréhendées dans le cadre de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police devant l'autorité judiciaire peut, en effet, conduire à privilégier leur transport par voie aérienne plutôt que par la voie maritime.

Afin de garantir une plus grande sécurité juridique, **il semble donc nécessaire de prévoir expressément la possibilité de poursuivre les mesures restrictives ou privatives de liberté à bord d'un aéronef** sous le contrôle de l'autorité judiciaire et avec l'ensemble des garanties prévues par les dispositions du projet de loi.

D'autre part, votre commission a souhaité compléter le dispositif par une disposition ainsi rédigée :

« 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 ».

Cet ajout vise à souligner que **le régime de rétention à bord prend fin dès l'arrivée du navire ou de l'aéronef sur le sol français et que la personne faisant l'objet de mesures restrictives ou privatives de liberté sera alors immédiatement mise à la disposition de l'autorité judiciaire.**

* *

*

Sous le bénéfice de l'ensemble de ces observations, la commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées soumet à la délibération du Sénat le texte qu'elle a établi.

EXAMEN DES ARTICLES

CHAPITRE PREMIER DISPOSITIONS MODIFIANT LA LOI N°94-589 DU 15 JUILLET 1994 RELATIVE AUX MODALITÉS DE L'EXERCICE PAR L'ETAT DE SES POUVOIRS DE POLICE EN MER

Article premier

(art. 35 nouveau du nouveau titre V de la loi n°94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer)

Modification de l'ordonnancement de la loi du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer

Cet article vise à modifier l'**ordonnancement** de la loi n°94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer.

En effet, l'article 2 du présent projet de loi prévoit d'insérer un nouveau titre IV relatif à la répression de la piraterie, contenant six articles, dans la loi du 15 juillet 1994.

En conséquence, l'actuel titre IV de cette loi qui porte sur les dispositions diverses deviendrait le titre V.

De même, l'article 25, qui est l'article unique de l'actuel titre IV, deviendrait l'article 31, afin de tenir compte de l'ajout de six nouveaux articles.

Cette technique avait déjà été utilisée lors de la loi n°96-359 du 29 avril 1996, qui avait pour objet de transposer en droit interne les stipulations de la Convention de Vienne sur le trafic de stupéfiants, ainsi que lors de la loi n° 2005-371 du 22 avril 2005 modifiant certaines dispositions législatives relatives aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer, qui visait à tenir compte du protocole additionnel à la convention des Nations Unies contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, du 15 décembre 2000.

Il convient toutefois d'observer que les articles 1 à 10 du titre I^{er} de la loi du 15 juillet 1994 ont été abrogés par l'ordonnance n°2004-1374 du 20 décembre 2004 et codifiés aux articles L. 1521-1 à L. 1521-10 du code de la défense.

Le titre I^{er} de la loi du 15 juillet 1994, qui portait sur les dispositions générales, a donc été abrogé. Il est donc possible de le remplacer par les nouvelles dispositions relatives à la répression de la piraterie introduites par l'article 2 du présent projet de loi.

Il est vrai que cette option présente des inconvénients. Elle risque d'être source de confusion puisqu'elle aboutirait à retenir la même numérotation pour les nouveaux articles 1 à 6, alors que les précédents articles 1 à 10 ont été abrogés et codifiés. Par ailleurs, il semble plus logique, dans un souci de clarté juridique et du point de vue chronologique, d'insérer les nouvelles dispositions relatives à la répression de la piraterie après celles relatives à la lutte contre le trafic de stupéfiants et celles relatives à la lutte contre l'immigration illégale.

Toutefois, elle présente aussi des avantages non négligeables.

D'une part, cela permettrait de combler le vide laissé par l'abrogation du titre I^{er} et de conserver l'architecture actuelle de la loi de 1994.

D'autre part, cette solution aurait le mérite de mettre en valeur les dispositions relatives à la lutte contre la piraterie qui figureraient en tête des dispositions de la loi du 15 juillet 1994.

C'est la raison pour laquelle votre commission a finalement préféré conserver l'architecture de la loi de 1994 en introduisant les nouvelles dispositions relatives à la lutte contre la piraterie, prévues à l'article 2 du projet de loi, non pas au Titre IV mais au titre I^{er} de la loi de 1994.

En conséquence, votre commission a **supprimé** l'article 1^{er}.

Article 2

(art. 25, 26, 27, 28, 29 et 30 nouveaux du nouveau titre IV de la loi n°94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer)

Répression de la piraterie maritime

Cet article constitue, avec l'article 6, le cœur du texte. Il insère six nouveaux articles (les articles 25 à 30), réunis au sein d'un nouveau titre IV consacré à **la lutte contre la piraterie maritime**, dans la loi du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer.

Ces nouveaux articles déterminent **les infractions pénales constitutives d'actes de piraterie, les modalités de recherche et de constatation de ces infractions, les agents habilités à y procéder, ainsi que les critères de compétence des juridictions françaises** pour juger les auteurs ou complices de ces infractions.

I. Champ d'application et incrimination des actes de piraterie (article 25)

• Le I. de l'article 25 définit le **champ d'application** géographique des nouvelles dispositions relatives à la répression de la piraterie introduites par l'article 2 du présent projet de loi.

Il prévoit que ces dispositions s'appliquent aux actes de piraterie, au sens de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, signée en 1982 à Montego Bay, commis :

- **en haute mer ;**
- **dans les espaces maritimes ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ;**
- **lorsque le droit international l'autorise, dans les eaux territoriales d'un Etat.**

Les deux premiers critères sont inspirés de l'article 105 de la convention dite de Montego Bay, d'après lequel « *Tout État peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire ou un aéronef capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord* ».

La piraterie constitue ainsi l'une des rares infractions internationales, avec la traite des esclaves, à déroger à **la loi du pavillon**, d'après laquelle, en haute mer et dans les eaux internationales, l'ordre public obéit au droit de l'Etat de nationalité du navire.

La mention des « *espaces maritimes ne relevant de la juridiction d'aucun Etat* » renvoie à la zone économique exclusive.

Au-delà des zones visées par la convention de Montego Bay, ces dispositions seront également applicables **dans les eaux territoriales d'un État à condition que le droit international l'autorise.**

Cet ajout vise à prendre en compte la situation particulière de certains États « fragiles » qui ne sont plus en mesure d'assurer le contrôle de leurs eaux territoriales, à l'image de la Somalie.

Ainsi, dans le cas de la Somalie, la résolution 1816 du Conseil de sécurité des Nations Unies, adoptée le 2 juin 2008, a autorisé les Etats qui coopèrent avec le Gouvernement fédéral de transition 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* ». Cette autorisation, valable pour une période initiale de six mois, a été renouvelée par

des résolutions ultérieures du Conseil de sécurité des Nations Unies⁸. Elle subordonne cependant les possibilités d'action de répression dans les eaux territoriales somaliennes, conformément aux règles de droit international applicable en haute mer, à la conclusion d'un accord entre le Gouvernement fédéral transitoire somalien et le Gouvernement de l'Etat intervenant.

En revanche, il convient d'observer que le détournement d'un navire dans les **eaux territoriales françaises** ne pourra pas être qualifié d'acte de piraterie et que les dispositions du présent chapitre ne lui seront pas applicables.

En effet, dans les eaux territoriales et intérieures d'un Etat, l'attaque contre un navire à des fins privées ne peut pas être qualifiée de piraterie, d'après la Convention de Montego Bay, mais s'assimile à un acte de brigandage ou à un « vol à main armée en mer ».

Dans le cas de la France, les incriminations du code pénal (comme les infractions relatives au détournement de navire par exemple) et la procédure pénale de droit commun trouveraient à s'appliquer.

● Le II de l'article 25 énumère ensuite **les infractions constitutives d'actes de piraterie**.

L'article 101 de la Convention de Montego Bay précise ce qu'il faut entendre par piraterie.

**Article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer dite
Convention de Montego Bay**

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.

⁸ Résolutions 1838 du 7 octobre 2008 et 1846 du 2 décembre 2008

L'article 101 de la Convention de Montego Bay fixe donc **quatre conditions cumulatives** pour caractériser l'acte de piraterie :

- l'acte doit être commis en haute mer ou dans un espace maritime ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ;
- le bâtiment « pirate » doit être un navire ou un aéronef privé ;
- l'acte doit être un acte illicite de violence ou de détention ou de déprédation dirigé contre un navire, des personnes ou des biens ;
- l'attaque doit être effectuée à des fins privées.

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

La piraterie se distingue donc clairement des actes de terrorisme, qui visent un but politique.

Si la France a signé (en 1982) et ratifié (en 1996) la Convention de Montego Bay, **la question se pose de son applicabilité directe dans l'ordre juridique interne.**

En l'absence de réponse jurisprudentielle française, le seul élément sur la question de l'applicabilité directe est donné par l'arrêt « Intertanko » de la Cour de justice des communautés européennes (CJCE) du 3 juin 2008 ⁹.

Dans cet arrêt, la CJCE a indiqué dans un considérant n°64 : « *Dans ces circonstances, il convient de constater que la convention de Montego Bay ne met pas en place des règles destinées à s'appliquer directement et immédiatement aux particuliers et à conférer à ces derniers des droits ou des libertés susceptibles d'être invoqués à l'encontre des Etats, indépendamment de l'attitude de l'Etat du pavillon du navire.* »

En l'absence de textes législatifs introduisant les dispositions de la Convention de Montego Bay relatives à la piraterie dans le droit interne, un doute sérieux existe donc sur la question de savoir si la France dispose d'un cadre juridique complet et adapté à l'ensemble des possibilités de répression des actes de piraterie.

Par ailleurs, **la France disposait d'une législation ancienne relative à la piraterie, avec la loi du 10 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime, mais cette loi a été abrogée par la loi n°2007-1787 du 20 décembre 2007 relative à la simplification du droit.**

L'obsolescence des dispositions de cette loi, qui se référait aux « lettres de marques ou de commissions régulières » et qui ne couvrait pas

⁹ *Affaire C-308/06 rendue à propos de l'appréciation de la légalité d'une directive européenne relative à l'harmonisation des sanctions pénales à l'encontre de laquelle « Intertanko » opposait des stipulations de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*

l'association de malfaiteurs, n'aurait en toute hypothèse pas permis de surmonter les difficultés actuelles de manière satisfaisante.

L'article 2 du projet de loi prévoit donc d'introduire dans notre droit des dispositions qui permettront de réprimer les actes de piraterie.

Toutefois, plutôt que d'introduire une nouvelle incrimination de piraterie dans le code pénal, **le projet de loi détermine les infractions susceptibles d'être commises par les pirates en se référant à des infractions déjà existantes susceptibles de répondre aux actes de piraterie tels que définis par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.**

Cette technique n'est pas une nouveauté. Elle a déjà été utilisée en matière de terrorisme, avec les infractions de droit commun en relation avec une entreprise terroriste.

Il est proposé de se limiter aux infractions les plus graves :

- les infractions relatives au **détournement d'aéronef, de navire ou de tout autre moyen de transport**, lorsqu'elles impliquent au moins deux navires ou un navire et un aéronef (infractions réprimées aux articles 224-6 à 224-7 et 224-8-1 du code pénal) ;

- les infractions relatives à **l'enlèvement et à la séquestration** lorsqu'elles précèdent, accompagnent ou suivent un détournement de navire (infractions définies aux articles 224-1 à 224-5-2 et 224-8 du code pénal) ;

- les infractions relatives à **la participation à une association de malfaiteurs** destinée à préparer les actes précités (infractions définies aux articles 450-1 et 450-5 du code pénal).

Ces infractions couvrent donc les actes susceptibles d'être qualifiés d'actes de piraterie. En particulier, la participation à une association de malfaiteurs permettra de poursuivre et de juger non seulement les pirates proprement dit, mais aussi les commanditaires et toutes les personnes ayant contribué à la préparation de l'attaque de piraterie.

L'association de malfaiteurs (article 450-1 alinéa 1 du code pénal)

Constitue une association de malfaiteurs tout groupement formé ou entente établie en vue de la préparation, caractérisée par un ou plusieurs faits matériels, d'un ou plusieurs crimes ou d'un ou plusieurs délits punis d'au moins cinq ans d'emprisonnement.

D'après le code pénal, la peine maximale encourue pour ces infractions est comprise entre **20 ans de réclusion criminelle à la réclusion criminelle à perpétuité** selon les circonstances aggravantes (bande organisée, demande de rançon, prise d'otages, séquestration suivie de mort ou lorsqu'elle est accompagnée d'actes de torture ou de barbarie, minorité de la victime, etc.).

II. Mesures de contrôle et de coercition (article 26)

L'article 26 vise à répondre à une difficulté juridique rencontrée par les bâtiments de la marine nationale pour procéder au contrôle des navires soupçonnés de préparer des actes de piraterie, tels que les bateaux-mères, s'ils ne sont pas pris en « flagrant délit ».

A l'image des dispositions prévues en matière de lutte contre le trafic de stupéfiants ou de lutte contre l'immigration illégale, l'article 26 habilite les commandants des bâtiments et des aéronefs de l'Etat à exercer, au-delà des eaux territoriales françaises, des mesures de contrôle sur les navires, pouvant comprendre l'usage de la force, en vue de lutter contre la piraterie.

Mais alors qu'en matière de lutte contre le trafic de stupéfiants et de lutte contre l'immigration clandestine, il est nécessaire d'obtenir au préalable l'accord de l'Etat du pavillon, en matière de lutte contre la piraterie, ces mesures pourront être mises en œuvre concernant les navires sans pavillon ou les navires battant un pavillon étranger, sans qu'il soit nécessaire d'obtenir au préalable l'accord de l'Etat du pavillon.

Ces mesures ne pourront cependant être mises en œuvre que s'il existe de « *sérieuses raisons* » de soupçonner qu'un acte de piraterie a été commis, se commet ou se prépare à être commis. Cette formulation est **plus exigeante** que celle prévue par les articles 13 et 20 de la loi du 15 juillet 1994 en matière de lutte contre le trafic de stupéfiants et l'immigration clandestine, qui visent des « *motifs raisonnables de soupçonner* ». Toutefois, elle n'est que la reprise de l'expression figurant à l'article 110 de la Convention de Montego Bay.

Les commandants des bâtiments de l'Etat et les commandants des aéronefs de l'Etat seront habilités à exécuter ou à faire exécuter les mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international, le code de la défense et la présente loi.

Ces autorités pourront donc exécuter toutes les mesures prévues par les articles L. 1521-2 et suivants du code de la défense. Ainsi, ils pourront procéder à la **reconnaissance du navire**, envoyer **une équipe visiter le navire**, **contrôler les documents de bord** et procéder aux **vérifications**, mais aussi ordonner **le déroutement** du navire et, si le capitaine refuse de faire reconnaître l'identité et la nationalité du navire, d'en admettre la visite ou de le dérouter, ordonner, après sommations, et si nécessaire de **recourir à l'emploi de la force** à l'encontre de ce navire.

Les mesures de coercition et l'emploi de la force en mer

Ces mesures de coercition sont définies par le décret en Conseil d'Etat n°95-411 du 19 avril 1995. Elles comprennent les **tirs d'avertissement**, qui visent à stopper le navire, **l'action de vive force**, qui peut conduire à la prise de contrôle du navire, et sont autorisées par le Préfet maritime ou le délégué du Gouvernement outre-mer.

Dans les cas où les tirs d'avertissement et l'action de vive force sont restés sans effet, le préfet maritime ou le délégué du Gouvernement outre-mer peut demander au Premier ministre d'autoriser l'ouverture du **tir au but**. Cette autorisation est donnée après avis du ministre des Affaires étrangères. Le tir au but est précédé de nouvelles sommations, il n'est pas dirigé contre des personnes et les projectiles utilisés ne sont pas explosifs.

Le décret précise que ses dispositions s'appliquent sans préjudice de la légitime défense et qu'elles ne font pas obstacle à l'exercice de compétences particulières des agents des administrations disposant de pouvoirs spécifiques en matière d'emploi de la force.

À l'image des dispositions de la loi du 15 juillet 1994, les autorités mentionnées pour ordonner la mise en œuvre des mesures de contrôle et de coercition sont **le préfet maritime** et, outre-mer, **le délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer**.

Rappelons qu'en matière d'action de l'Etat en mer, la coordination des moyens de l'Etat relève du préfet maritime, sous l'autorité du Premier ministre.

Le rôle actuel du préfet maritime est défini par l'article 1^{er} du décret n°2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'action de l'Etat en mer : « *Le représentant de l'Etat en mer est le préfet maritime. Délégué du Gouvernement, il est le représentant direct du Premier ministre et de chacun des membres du Gouvernement. Son autorité s'exerce à partir de la laisse de basse mer, sauf dans les ports à l'intérieur de leurs limites administratives et dans les estuaires en deçà des limites transversales de la mer.*

Le préfet maritime veille à l'exécution des lois, des règlements et des décisions gouvernementales. Investi du pouvoir de police générale, il a autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'Etat en mer, notamment en ce qui concerne la défense des droits souverains et des intérêts de la Nation, le maintien de l'ordre public, la sauvegarde des personnes et des biens, la protection de l'environnement et la coordination de la lutte contre les activités illicites ».

Ce décret ne s'applique ni dans les départements d'outre-mer ni dans les collectivités d'outre-mer. Outre-mer, ce sont les dispositions du décret n°2005-1514 du 6 décembre 2005 relatif à l'organisation outre-mer des actions de l'Etat en mer qui s'appliquent.

Toutefois, **une mention particulière** renvoie à des dispositions spécifiques qui pourraient être prévues par le droit international, qui conduiraient à conférer un caractère militaire aux opérations, et qui ne ressortiraient dès lors pas de la compétence du préfet maritime ou du délégué du Gouvernement. Tel est en particulier le cas de l'opération de l'Union européenne « Atalanta » de lutte contre la piraterie maritime au large des côtes somaliennes, qui relève de l'autorité militaire.

Afin de clarifier cette disposition, votre commission a adopté un **amendement** visant à préciser que sont ici visées les opérations placées « *sous l'autorité d'un commandement civil ou militaire désigné dans un cadre international* ».

Enfin, cet article renvoie aux dispositions du code de la défense insérées par l'article 6 du présent projet de loi, relatives au régime de rétention à bord des personnes.

Dans un souci de parallélisme des formes entre les dispositions relatives à la rétention insérées dans la loi du 15 juillet 1994 et dans le code de la défense, votre commission a adopté un **amendement rédactionnel** tendant à remplacer l'expression « *personnes appréhendées à l'occasion de la constatation des infractions* » par celle, plus neutre, de « *personnes à bord* ».

III. Mesures conservatoires (article 27)

L'article 27 fait état des **mesures conservatoires** qui peuvent être prises à l'égard des objets ou des documents qui paraissent liés à la commission des infractions relatives à la piraterie pour éviter qu'elles ne se produisent ou se renouvellent.

Il prévoit également la possibilité d'ordonner le déroutement du navire vers une position ou un port approprié 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.

Ces dispositions sont inspirées de celles prévues par les articles 14 et 21 de la loi du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer, qui traitent respectivement des mesures conservatoires prises dans le cadre de la lutte contre le trafic de drogue et l'immigration clandestine.

IV. Habilitation des commandants de navire, des officiers de marine et des commandants d'aéronefs à constater des infractions, à rechercher et à appréhender leurs auteurs et complices (article 28)

L'article 28 désigne **les agents habilités à rechercher et à constater les infractions constitutives d'actes de piraterie**¹⁰.

Outre les officiers de police judiciaire, pourront être 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.

La formulation de cette disposition est inspirée de celle retenue par les articles 16 et 23 de la loi du 15 juillet 1994, qui font respectivement l'objet des décrets d'application n°97-545 du 28 mai 1997 pour la répression du trafic de stupéfiants et n°2007-536 du 10 avril 2007 pour les infractions commises en matière d'immigration.

Toutefois, on trouve **plusieurs différences importantes** entre les dispositions relatives à la lutte contre le trafic de stupéfiants ou l'immigration illégale, d'une part, et celles relatives à la lutte contre la piraterie, d'autre part.

Tout d'abord, le projet de loi ne mentionne pas **les agents des douanes** parmi les personnes habilitées à constater les infractions en matière de lutte contre la piraterie. En effet, il semble difficile d'imaginer la présence d'agents des douanes sur des bâtiments de la marine nationale appelés à intervenir parfois très loin des côtes françaises, en dehors des eaux territoriales et particulièrement en haute mer.

De plus, contrairement à la lutte contre le trafic de stupéfiants ou l'immigration illégale, en matière de lutte contre la piraterie **il ne sera pas nécessaire d'informer préalablement le procureur de la République des opérations envisagées en vue de la recherche et de la constatation de ces infractions.**

En outre, en matière de lutte contre la piraterie, il n'est pas établi de **procès verbal**. En matière de lutte contre le trafic de stupéfiants, comme en matière de lutte contre l'immigration illégale, les articles 16 et 23 de la loi de 1994 prévoient que les infractions sont constatées par des procès-verbaux, qui sont transmis au procureur de la République dans les plus brefs délais et, au plus tard, dans les quinze jours qui suivent les opérations. Une copie en est remise à la personne intéressée.

Enfin, contrairement à la lutte contre le trafic de drogue ou la lutte contre l'immigration clandestine, **les perquisitions pourront être effectuées sans autorisation du procureur de la République**. Ce n'est que dans le cas où le commandant souhaiterait procéder à la **saisie** d'objets ou de documents, que **le procureur de la République devra donner son autorisation**.

¹⁰ Il s'agit ici d'une habilitation de nature judiciaire qui ne doit pas être confondue avec celle évoquée à l'article 26 qui concerne, pour sa part, le contrôle en mer

Ces distinctions tiennent à **la différence de nature** entre la lutte contre la piraterie et les autres formes d'action de l'Etat en mer.

En effet, alors que la lutte contre le trafic de stupéfiants et la lutte contre l'immigration clandestine interviennent en règle générale à proximité des côtes françaises, la lutte contre la piraterie maritime peut intervenir parfois à une très grande distance, comme l'illustre le cas de la Somalie. Surtout, la lutte contre la piraterie peut revêtir, au-delà du cadre de la police en mer, un caractère militaire.

Il convient toutefois d'observer que les dispositions prévues à l'article 6 du projet de loi relatives au régime de rétention à bord prévoient que **le procureur de la République sera informé sans délai des mesures de restriction ou de privation de liberté** prises à l'encontre des personnes interpellées.

Sans vouloir remettre en cause l'équilibre général prévu par le projet de loi, votre commission a adopté, sur proposition de son rapporteur, un **amendement** visant à permettre la saisie des objets ou documents sans autorisation du procureur de la République **en cas d'extrême urgence**.

En effet, une telle dérogation existe déjà en matière de lutte contre le trafic de stupéfiants et en matière de lutte contre l'immigration illégale, d'après les articles 16 et 23 de la loi du 15 juillet 1994, et dès lors on voit mal ce qui pourrait justifier de ne pas l'appliquer à la lutte contre la piraterie.

Sur proposition de M. André Trillard, la commission a également adopté **un amendement** visant à autoriser les commandants des bâtiments ou les officiers de la marine nationale à procéder à la destruction des seules embarcations dépourvues de pavillon ayant servi à commettre des actes de piraterie lorsqu'il n'existe pas de mesures techniques envisageables pour empêcher définitivement le renouvellement de ces infractions.

En effet, la loi du 15 juillet 1994 prévoit une telle possibilité en matière de lutte contre le trafic de drogue et d'immigration illégale outre-mer et il peut sembler utile de l'étendre à la lutte contre la piraterie en haute mer. Toutefois, la commission a jugé utile d'encadrer cette mesure en précisant qu'elle ne pourra se faire que dans le respect des traités et accords internationaux en vigueur. Cette précision est directement tirée de l'article L. 218-44 du code de l'environnement, qui, par dérogation à l'article L. 218-43¹¹ autorise l'immersion des navires, par le représentant de l'Etat en mer, dans le respect des traités et accords internationaux en vigueur.

¹¹ *D'après l'article L. 218-43 du code de l'environnement « L'immersion de déchets ou d'autres matières, telle qu'elle est définie à l'article 1er du protocole du 7 novembre 1996 à la convention de Londres de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, est interdite »*

MESURES COERCITIVES EN MATIÈRE DE LUTTE CONTRE LE TRAFIC DE STUPÉFIANTS ET DE LUTTE CONTRE L'IMMIGRATION ILLÉGALE PAR MER

	Texte de référence	Champ d'application	Navires concernés	Autorité	Personnel habilité	Acte d'habilitation	Pouvoirs conférés
Enquête de pavillon	Article L 1521-2 du code de la défense (article, 100 CNUDM)	Assurer le respect des dispositions qui s'appliquent en mer en vertu du droit international et des lois et règlements de la République	- navires français dans tous les espaces maritimes - navires étrangers dans les eaux territoriales et, lorsque le droit international l'autorise, en haute mer - navires dans les eaux territoriales étrangères avec accord du pays	Pouvoirs propres du commandant	Commandants des bâtiments de l'Etat chargés de la surveillance en mer Commandants de bords des aéronefs chargés de la surveillance en mer	Pas d'acte administratif : L'habilitation découle du décret ou de l'arrêté de nomination	Exercer et faire exécuter les mesures de contrôle et de coercition (reconnaissance du navire, visite, déroutement, emploi de la force après sommation)
Enquête de pavillon Trafic de stupéfiants	Art. 13 de la loi de 1994 modifiée (art, 110 CNUDM)	Recherche et constatations des infractions constitutives de trafic de stupéfiants lorsqu'il existe des motifs raisonnables de soupçons	- navires sans pavillon ni nationalité - navires battant pavillon d'un Etat qui a sollicité ou agréé l'intervention de la France	Préfet maritime ou délégué du Gouvernement	Commandants des bâtiments de l'Etat chargés de la surveillance en mer Commandants de bord des aéronefs chargés de la surveillance en mer Information du Procureur de la République	Pas d'acte administratif : L'habilitation découle du décret ou de l'arrêté de nomination	Exécuter et faire exécuter : - mesures de contrôle de coercition (reconnaissance, visite, arraisonnement) et pour les navires sans pavillon et nationalité : - déroutement, saisie et placement sous scellés.
Trafic de stupéfiants	Art. 16 de la loi de 1994 modifiée	Infractions de trafic de stupéfiants commises en haute mer	- navires sans pavillon ou sans nationalité - navires étrangers avec l'assentiment de l'Etat du pavillon	Préfet maritime ou délégué du Gouvernement et procureur de la République	Officiers de police judiciaire. Agents des douanes. Commandants des bâtiments de l'Etat, officiers de la marine nationale Commandants de bord des aéronefs	Habilitation résultant de leurs fonctions pour les OPJ et les agents des douanes. Habilitation délivrée par l'autorité administrative pour les autres	Constater les infractions en matière de trafic de stupéfiants Rechercher les auteurs Perquisitions et saisies avec autorisation du procureur
Enquête de pavillon Lutte contre l'immigration illicite par mer	Art. 20 de la loi de 1994 modifiée	Recherche et constatations des infractions Relatives à l'entrée et au séjour irrégulier lorsqu'il existe des motifs raisonnables de soupçons	- navires sans pavillon ni nationalité - navires battant pavillon d'un Etat qui a sollicité ou agréé l'intervention de la France	Préfet maritime ou délégué du Gouvernement	Commandants des bâtiments de l'Etat chargés de la surveillance en mer Commandants de bord des aéronefs chargés de la surveillance en mer Information du Procureur de la République	Pas d'acte administratif : L'habilitation découle du décret ou de l'arrêté de nomination	Exécuter et faire exécuter : - mesures de contrôle de coercition (reconnaissance, visite, arraisonnement) et pour les navires sans pavillon et nationalité : - déroutement, saisie et placement sous scellés.

MESURES COERCITIVES PRÉVUES PAR LE PROJET DE LOI EN MATIÈRE DE LUTTE CONTRE LA PIRATERIE

	Articles de référence	Champ d'application	Navires concernés	Autorité	Personnel habilité	Acte d'habilitation	Pouvoirs conférés
Nouvelles dispositions prévues par le projet de loi en matière de lutte contre la piraterie	futur art. 2 de la loi de 1994 (article 26 dans le texte du projet de loi)	Lorsqu'il existe de sérieuses raisons de soupçonner qu'une ou plusieurs des infractions constitutives d'actes de piraterie ont été commises, se commettent, se préparent à être commises	<ul style="list-style-type: none"> - navires français dans tous les espaces maritimes - navires étrangers en haute mer et dans les eaux territoriales françaises - navires dans les eaux territoriales étrangères avec accord du pays - navires sans pavillon ou sans nationalité (Article 1521-1 nouveau) - navires étrangers dont l'Etat a sollicité ou agréé l'intervention de la France (Art. 1521-1 nouveau) 	<p>Préfet maritime</p> <p>ou</p> <p>délégué du Gouvernement</p> <p>ou</p> <p>autorité désignée dans un cadre international</p>	<p>Commandants des bâtiments de l'Etat chargés de la surveillance en mer</p> <p>Commandants de bord des aéronefs chargés de la surveillance en mer</p>	<p>Pas d'acte administratif : L'habilitation découle du décret ou de l'arrêté de nomination</p>	<p>Exercer et faire exécuter les mesures de contrôle et de coercition :</p> <ul style="list-style-type: none"> - prévues par le droit international - le titre II du livre V du code de la défense - la présente loi (régime de rétention à bord) <p>Faire prendre ou prendre toute mesure conservatoire à l'égard des objets et documents</p> <p>Ordonner le déroutement</p>
	futur art. 4 de la loi de 1994 (article 28 dans le texte du projet de loi) Actes assimilables à des actes de police judiciaire					<p>Officiers de police judiciaire</p> <p>Commandants des bâtiments de l'Etat chargés de la surveillance en mer</p> <p>Officiers de la marine nationale chargés de la surveillance en mer</p> <p>Commandants des aéronefs de l'Etat chargés de la surveillance en mer</p>	<p>Habilitation résultant de leurs fonctions pour les OPJ</p> <p>Habilitation délivrée par l'autorité administrative pour les autres</p>

V. Compétence quasi universelle des juridictions françaises pour juger des actes de piraterie (article 29)

L'article 29 vise à reconnaître aux juridictions françaises une **compétence quasi universelle** pour juger des actes de piraterie.

On entend par compétence universelle, « *la compétence reconnue à un État pour juger les infractions commises par des particuliers en dehors de son territoire, alors que ni l'auteur ni la victime ne sont ses ressortissants* »¹².

Il s'agit d'une **dérogation** aux règles habituelles de compétence des juridictions nationales fondées sur trois critères : l'infraction a été commise sur le territoire de la République, l'auteur ou la victime ont la nationalité française.

En droit français, la compétence universelle est régie par les articles 689 et suivants du code de procédure pénale.

D'après l'article 689 du code de procédure pénale, « *les auteurs ou complices d'infractions commises hors du territoire de la République peuvent être poursuivis et jugés par les juridictions françaises soit lorsque, conformément aux dispositions du livre Ier du code pénal ou d'un autre texte législatif, la loi française est applicable, soit lorsqu'une convention internationale ou un acte pris en application du traité instituant les Communautés européennes donne compétence aux juridictions françaises pour connaître de l'infraction* ».

Et, selon l'article 689-1 du même code, « *en application des conventions internationales visées aux articles suivants, peut être poursuivie et jugée par les juridictions françaises, si elle se trouve en France, toute personne qui s'est rendue coupable hors du territoire de la République de l'une des infractions énumérées par ces articles. Les dispositions du présent article sont applicables à la tentative de ces infractions, chaque fois que celle-ci est punissable* ».

Ainsi, en droit français, la compétence pour juger des infractions commises hors du territoire est qualifiée de « *quasi universelle* » car son application est soumise à **deux conditions** :

- **elle ne peut procéder que d'une convention internationale ;**
- **l'auteur présumé « se trouve en France ».**

Le champ d'application de cette compétence recouvre les actes de torture et de terrorisme, la protection et le contrôle des matières nucléaires, les actes contre la sécurité de la navigation maritime, les actes contre la sécurité de l'aviation civile, les actes de violence illicite dans les aéroports, la protection des intérêts financiers de la Communauté européenne.

¹² Gérard Cornu, Vocabulaire juridique.

Cette compétence a également été étendue pour juger les violations graves du droit international humanitaire commises en ex-Yougoslavie et au Rwanda¹³.

L'article 29 vise à transposer la possibilité ouverte par l'article 105 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer, selon laquelle :

« 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 ».

L'article 29 du projet de loi vise donc à introduire dans notre droit la possibilité de prévoir la compétence des juridictions françaises pour juger d'actes de piraterie hors du territoire national, y compris lorsque ces actes seraient commis par des ressortissants étrangers à l'encontre de navires battant un pavillon étranger et dont les victimes seraient d'une autre nationalité.

Toutefois, d'après le projet de loi, **deux conditions** doivent être réunies pour permettre la compétence des juridictions françaises :

- **les auteurs doivent avoir été appréhendés par des agents français ;**
- **les juridictions françaises ne sont compétentes qu'à défaut d'entente avec les autorités d'un autre Etat pour l'exercice par celui-ci de sa compétence juridictionnelle.**

La deuxième condition vise à prendre en compte le cas des **accords conclus dans le cadre de l'opération « Atalanta » de l'Union européenne au large des côtes somaliennes, avec certains pays tiers** comme le Kenya ou les Seychelles, qui ont accepté le transfert sur leur territoire des personnes suspectées d'avoir commis des actes de piraterie afin qu'elles soient jugées par leurs juridictions. Ces accords prévoient expressément que les personnes transférées ne pourront pas être condamnées à la peine de mort. Elle pourrait également trouver à s'appliquer si un autre Etat s'estime mieux placé pour juger d'une affaire, notamment si le navire attaqué est sous sa juridiction ou si parmi les victimes se trouve un ou plusieurs de ses ressortissants.

¹³ En vertu des articles 1er et 2 de la loi du 2 janvier 1995 portant adaptation de la législation française aux dispositions de la résolution 827 du Conseil de sécurité des Nations unies, instituant un tribunal international en vue de juger les personnes présumées responsables des crimes commis dans l'ex-Yougoslavie et des dispositions identiques figurant dans la loi du 22 mai 1996, adoptée pour la mise en œuvre de la résolution 955 de l'ONU, instituant un Tribunal international en vue de juger les responsables du génocide commis au Rwanda en 1994.

En outre, la compétence juridictionnelle pour juger les auteurs et complices de ces infractions reste, en tout état de cause, **une simple faculté** pour les autorités françaises.

Ainsi, le projet de loi vise à reconnaître aux juridictions françaises une « compétence quasi-universelle » en matière de lutte contre la piraterie, dont la mise en œuvre est toutefois encadrée par certaines conditions.

Faudrait-il aller plus loin et prévoir une compétence universelle des juridictions françaises pour juger des actes de piraterie, comme semble le permettre l'article 105 de la convention de Montego Bay ?

Lors de l'examen du projet de loi portant adaptation du droit pénal à l'institution de la Cour pénale internationale, le Sénat avait longuement débattu de la possibilité de reconnaître une compétence universelle pour les crimes contre l'humanité ou les crimes de guerre¹⁴.

En définitive, notre assemblée avait écarté cette idée en estimant que la reconnaissance d'une telle compétence universelle n'était ni indispensable ni même souhaitable.

Trois principaux arguments militent contre la reconnaissance d'une telle compétence universelle.

Tout d'abord, les exemples passés de l'Espagne et de la Belgique ont démontré que l'exercice d'une compétence universelle avait créé des incidents diplomatiques importants avec une efficacité judiciaire limitée. La Belgique, qui s'était risquée un temps à reconnaître une compétence véritablement universelle en matière de génocide à ses juridictions, a d'ailleurs dû y renoncer.

La deuxième incertitude concerne le **champ géographique d'application de la compétence universelle**. Une telle compétence peut-elle s'exercer à l'encontre de ressortissants de pays qui ne sont pas partie à la convention autorisant l'exercice d'une compétence universelle ?

Cette question est actuellement examinée par la Cour internationale de justice de La Haye dans une affaire pendante opposant le Congo à la France au sujet d'une procédure pour crimes contre l'humanité et tortures engagée par une juridiction française contre un ministre congolais de l'intérieur, les autorités congolaises soutenant qu'en « *s'attribuant une compétence universelle en matière pénale et en s'arrogeant le pouvoir de faire poursuivre et juger le ministre de l'intérieur d'un Etat étranger à raison de prétendues infractions qu'il aurait commises à l'occasion de l'exercice de ses attributions relative au maintien de l'ordre dans son pays* », la France aurait violé « le

¹⁴ Voir le rapport n° 326 (2006-2007) présenté par M. Patrice Gélard au nom de la commission des Lois du Sénat sur le projet de loi n° 308 (2006-2007) portant adaptation du droit pénal à l'institution de la cour pénale internationale.

principe selon lequel un Etat ne peut, au mépris de l'égalité souveraine entre tous les Etats membres de l'[ONU]... exercer son pouvoir sur le territoire d'un autre Etat ».

Il peut donc sembler plus prudent d'attendre la décision de la Cour internationale de justice avant d'introduire le principe de la compétence universelle dans notre droit.

Enfin, le dernier argument tient à des **difficultés pratiques** sur la capacité des juridictions françaises à poursuivre et juger un grand nombre d'affaires de piraterie s'étant déroulés hors du territoire national et mettant en cause des étrangers.

Pour toutes ces raisons, **votre commission n'estime pas souhaitable d'aller plus loin en matière de compétence des juridictions françaises pour juger d'actes de piraterie.**

VI. Détermination des juridictions compétentes sur le territoire national (article 30)

L'article 30 fixe **les règles de compétence** permettant de déterminer la juridiction compétente sur le territoire national pour poursuivre, instruire et juger des actes de piraterie.

D'après cet article, en métropole, le tribunal compétent sera soit celui du siège de la préfecture maritime soit celui dans le ressort duquel se trouve le port vers lequel le navire a été dérouté.

Pour les départements d'outre-mer, ainsi que, en outre-mer, le tribunal compétent sera soit la juridiction de première instance située au siège du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer soit la juridiction dans le ressort de laquelle se trouve le port vers lequel le navire a été dérouté.

Ce même article confère également une compétence concurrente aux juridictions compétentes en application du code de procédure pénale ou d'une loi spéciale.

A titre d'illustration, cet article cite :

- les juridictions mentionnées à l'article 693 du code de procédure pénale, qui retient notamment le lieu de résidence de la victime ;

- celles mentionnées à l'article 706-75 du code de procédure pénale, qui est relatif aux juridictions interrégionales spécialisées ;

- ainsi que celles visées à l'article L. 121-7 du code de justice militaire, qui prévoit la compétence du tribunal aux armées pour les auteurs ou complices d'une infraction commise contre les forces armées françaises ou contre leurs établissements et matériels.

Si, la référence aux autres juridictions compétentes en vertu de l'article 693 du code de procédure pénale apparaît superfétatoire, la référence aux juridictions interrégionales spécialisées paraît souhaitable.

Les juridictions interrégionales spécialisées (JIRS)

En matière de délinquance et de criminalité organisées, il existe des juridictions interrégionales spécialisées (JIRS), qui ont été créées par la loi du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité.

Elles regroupent des magistrats du parquet et de l'instruction possédant une expérience en matière de lutte contre la criminalité organisée et la délinquance financière dans des affaires présentant une grande complexité.

En vertu de l'article 706-75 du code de procédure pénale, la compétence d'un tribunal de grande instance ou d'une cour d'assises peut être étendue au ressort d'une ou plusieurs cours d'appel pour l'enquête, la poursuite, l'instruction et le jugement des crimes et délits prévus aux articles 706-73 et 706-74 du code de procédure pénale, et dès lors que ces affaires sont ou apparaîtraient d'une grande complexité. Il s'agit de crimes ou de délits commis en bande organisée ou de faits d'association de malfaiteurs en lien avec ces infractions. Les JIRS ne sont donc pas un nouvel ordre de juridiction.

Il existe actuellement huit juridictions interrégionales spécialisées, dont la liste et le ressort sont fixés à l'article D 47-8 du code de procédure pénale (Paris, Marseille, Lyon, Nancy, Rennes, Lille, Fort-de-France, Bordeaux).

En revanche, **la référence au Tribunal aux armées de Paris apparaît plus problématique**, dans la mesure où un projet de loi qui a été déposé au Sénat prévoit sa suppression.

Le Tribunal aux armées de Paris (T.A.A.P)

La justice militaire a connu en France depuis la fin du XXe siècle une évolution significative qui a conduit à estomper progressivement tout ce qui la distinguait de la justice ordinaire.

Dans un premier temps, la loi n° 82-621 du 21 juillet 1982 a supprimé les juridictions militaires en temps de paix sur le territoire de la République et a donné compétence aux juridictions de droit commun statuant en formations spécialisées pour juger les infractions militaires et les infractions de droit commun commises par les militaires dans l'exécution du service.

Dans un deuxième temps, la loi n° 99-929 du 10 novembre 1999 a créé une juridiction unique, **le tribunal aux armées de Paris (T.A.A.P)**, compétent pour connaître **l'ensemble des infractions commises par les membres des forces armées hors du territoire de la République**, et notamment en opérations extérieures, sous réserve des engagements internationaux.

Le T.A.A.P regroupe une juridiction d'instruction et un parquet. La formation de jugement est composée de magistrats du ressort de la cour d'appel de Paris. Le greffe de la juridiction est tenu par des greffiers militaires.

Le projet de loi n°344 (2009-2010) présenté par le ministre de la justice relatif à la répartition des contentieux et à l'allègement de certaines procédures juridictionnelles, qui a été adopté par le Conseil des ministres et déposé en premier lieu au Sénat le 3 mars dernier, prévoit **la suppression du tribunal aux armées de Paris** et le transfert de la compétence en ce qui concerne les infractions commises en temps de paix hors du territoire de la République par les membres des forces armées françaises ou sur celles-ci à une formation spécialisée du Tribunal de grande instance de Paris.

Trois principaux arguments sont avancés en faveur de la suppression du tribunal aux armées de Paris.

Tout d'abord, le volume d'activité de cette juridiction est faible : le T.A.A.P. reçoit environ 1600 à 1700 procédures (contraventions, délits et crimes) et prononce entre 180 et 190 jugements par an (en moyenne sur les trois dernières années) en majorité pour des infractions de droit commun (violences, stupéfiants, accidents de la route). Les infractions spécifiquement militaires (désertions, violations de consignes, etc.) ne représentent que 10 % en moyenne du volume global des infractions visées dans les procédures transmises au T.A.A.P.

Les affaires les plus graves ou les plus complexes sont traitées par le juge d'instruction, mais ne représentent qu'un nombre extrêmement réduit d'une trentaine d'affaires en moyenne soit 2,5 % du volume global, affaires principalement ouvertes sur constitution de partie civile.

Ensuite, le rapprochement du droit pénal général et du droit pénal militaire est déjà largement effectué : les infractions dont relèvent les militaires et les peines qui leur sont applicables sont celles du droit commun auxquelles s'ajoutent également les infractions purement militaires mentionnées au code de justice militaire (infractions contre la discipline, violation de consignes...) et des peines à caractère purement militaire comme la destitution ou la perte de grade. En outre, en temps de paix, les infractions de la compétence du tribunal aux armées sont, comme devant les formations spécialisées des tribunaux de grande instance, poursuivies, instruites et jugées selon les dispositions du code de procédure pénale. L'enquête et l'instruction préparatoire obéissent aux mêmes règles.

Enfin, malgré cette harmonisation quasi-complète des règles de procédure pénale, le tribunal aux armées de Paris reste régi par des règles dérogatoires au code de l'organisation judiciaire. Les magistrats du parquet qui la composent sont soumis aux obligations de la discipline générale des armées. C'est le ministre de la défense qui nomme le procureur et le substitut sans avis préalable du Conseil supérieur de la magistrature, qui n'est consulté que sur l'aspect technique de la décision de détachement. Le juge d'instruction est également un magistrat détaché mais sa nomination suit les règles du statut de la magistrature. Le statut des magistrats détachés au ministère de la défense est régi par la loi n°66-1037 du 29 décembre 1966.

D'après l'étude d'impact annexé au projet de loi, ces règles dérogatoires « *alimentent les suspicions infondées de dépendance et de partialité de cette ultime juridiction militaire, voire entretiennent le mythe d'une juridiction servant à assurer l'impunité de la hiérarchie militaire* ».

Le projet de loi considère donc que le maintien d'une juridiction militaire en temps de paix n'est donc plus juridiquement justifié dès lors que ses attributions peuvent aujourd'hui être conférées à une juridiction de droit commun.

La prise en compte de la spécificité militaire serait toutefois préservée par le maintien de l'article 698-1 du code de procédure pénale qui soumet la décision de poursuite du procureur, hors les cas de flagrance, à l'avis consultatif préalable du ministre de la défense.

Cette particularité procédurale ne concerne pas exclusivement le tribunal aux armées de Paris mais toutes les formations spécialisées des juridictions de droit commun. Elle présente pour l'institution judiciaire l'intérêt d'apporter un éclairage technique complet à des situations parfois compliquées comme celles qui se produisent lors des interventions extérieures.

De même, les dispositions de l'article 698-2 du code de procédure pénale devraient également continuer à s'appliquer et la mise en mouvement de l'action publique par les parties lésées pourra se faire devant le juge d'instruction au moyen de la plainte avec constitution de partie civile mais la voie de la citation directe devant le tribunal correctionnel restera interdite.

Compte tenu de la suppression envisagée du Tribunal aux armées, **il a semblé préférable à votre commission de supprimer toute référence à ce tribunal dans le présent projet de loi.**

Enfin, en cohérence avec son amendement de suppression de l'article 1^{er}, votre commission a adopté **un amendement** visant à insérer les nouvelles dispositions relatives à la lutte contre la piraterie maritime prévues par cet article, non pas au titre IV de la loi du 15 juillet 1994, comme le propose le projet de loi, mais au titre Ier, qui avait été précédemment abrogé.

En conséquence, la numérotation de ces articles telle que prévue par le projet de loi (articles 25 à 30) serait modifiée, puisqu'ils deviendraient les articles 1 à 6 du titre Ier de la loi du 15 juillet 1994.

Par souci de cohérence avec les intitulés des titres II et III de la loi du 15 juillet 1994, votre commission a également jugé utile de modifier le texte proposé par le projet de loi pour ce titre, qui s'intitulerait désormais « *De la lutte contre la piraterie maritime* ».

Votre commission a adopté l'article 2 **ainsi modifié.**

Article 2 bis (nouveau)

Modification de l'intitulé de la loi du 15 juillet 1994

Cet article additionnel résulte d'un amendement présenté par M. André Trillard et adopté par votre commission visant à modifier l'intitulé de la loi du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer, qui s'intitulerait désormais « *loi relative à la lutte contre la piraterie et aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer* ».

L'ajout de la lutte contre la piraterie dans l'intitulé de la loi du 15 juillet 1994 permettra de mettre en valeur les dispositions relatives à la lutte contre la piraterie, qui peuvent présenter, au-delà de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer, un caractère militaire.

Cette précision est également cohérente, tant avec l'intitulé du présent projet de loi, qu'avec la modification de l'ordonnancement juridique adoptée par votre commission aux articles 1^{er} et 2 du projet de loi.

Votre commission a donc adopté cet article additionnel **ainsi rédigé**.

Article 3

(art. 12 et 19 de la loi n°94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer)

Champ d'application de la répression du trafic de stupéfiants et de l'immigration illégale par mer

Cet article modifie les articles 12 et 19 de la loi du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer pour renvoyer à l'article L. 1521-1 du code de la défense **la détermination du champ d'application de la répression du trafic de stupéfiants et de l'immigration illégale par mer**.

Il doit se lire en liaison avec l'article 6 du présent projet de loi qui propose de modifier l'article L. 1521-1 du code de la défense afin de faire référence dans cet article aux navires n'abordant aucun pavillon ou sans nationalité, ainsi qu'aux navires battant pavillon d'un Etat qui a sollicité l'intervention de la France ou accepté sa demande d'intervention.

Ainsi, le champ d'application de la répression du trafic de stupéfiants, de l'immigration illégale par mer et de la piraterie seront définis de manière identique à l'article L. 1521-1 du code de la défense.

Votre commission a adopté un **amendement rédactionnel**.

Elle a ensuite adopté l'article 3 **ainsi rédigé**.

CHAPITRE II

DISPOSITIONS MODIFIANT LE CODE PÉNAL ET LE CODE DE PROCÉDURE PÉNALE

Article 4

(art. 224-6-1 nouveau du code pénal)

Aggravation de la peine encourue en cas de détournement de navire commis en bande organisée

Cet article prévoit d'insérer un nouvel article 224-6-1 dans le code pénal afin **d'aggraver la répression de l'infraction de détournement d'aéronef, de navire ou de tout autre moyen de transport** lorsqu'elle est commise **en bande organisée**.

Alors que cette infraction est en principe passible, d'après l'article 224-6 du code pénal, d'une peine de vingt ans de réclusion criminelle, elle fera encourir **trente ans de réclusion** lorsqu'elle sera commise avec cette circonstance aggravante.

Il convient de préciser que l'article 224-7 du même code prévoit la réclusion criminelle à perpétuité lorsque cette infraction est accompagnée de tortures ou d'actes de barbarie ou s'il en est résulté la mort d'une ou de plusieurs personnes.

Votre commission a adopté un **amendement rédactionnel**.

Puis elle a adopté cet article **ainsi modifié**.

Article 5

(art. 706-73 du code de procédure pénale)

Compétence des juridictions interrégionales spécialisées en matière de répression des actes de piraterie commis en bande organisée

Cet article prévoit de modifier l'article 706-73 du code de procédure pénale afin d'inclure l'infraction de détournement d'aéronef, de navire ou de tout autre moyen de transport commise **en bande organisée** dans la liste des infractions visées par cet article.

Les **juridictions interrégionales spécialisées** pourront ainsi être compétentes pour enquêter, poursuivre et juger ces faits.

Rappelons que les juridictions interrégionales spécialisées (JIRS) ont été créées par la loi du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité. Elles regroupent des magistrats du parquet et de l'instruction possédant une expérience en matière de lutte contre la criminalité

organisée et la délinquance financière dans des affaires présentant une grande complexité.

Il existe actuellement huit juridictions qui se sont vues reconnaître une compétence interrégionale, eu égard à l'importance des contentieux traités et aux aspects liés à la coopération transnationale (Paris, Lyon, Marseille, Lille, Rennes, Bordeaux, Nancy et Fort-de-France). Il ne s'agit donc pas d'un nouvel ordre de juridiction.

En outre, l'ensemble des techniques spéciales d'enquête prévues en matière de criminalité organisée (infiltrations, sonorisations, équipes communes d'enquête entre plusieurs pays) pourront être mises en œuvre en ce domaine.

Sur proposition de son rapporteur, la commission a adopté un **amendement rédactionnel**.

Elle a ensuite adopté cet article **ainsi rédigé**.

CHAPITRE III DISPOSITIONS MODIFIANT LE CODE DE LA DÉFENSE

Article 6

(art. L.1521-1 de la section 1 et art. L.1521-11, L.1521-12, L.1521-13, L.1521-14, L.1521-15 et L.1521-16 nouveaux de la nouvelle section 3 du chapitre unique du titre II du Livre V de la première partie du code de la défense)

Création d'un régime *sui generis* pour la consignation à bord des personnes appréhendées dans le cadre de l'action de l'Etat en mer

Cet article vise à mettre en place **un régime spécifique pour la consignation à bord des personnes appréhendées dans le cadre de l'action de l'Etat en mer**.

• Les paragraphes 1 et 2 de cet article visent à modifier l'article L. 1521-1 du code de la défense afin d'élargir le champ d'application des dispositions du code de la défense relatives à l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer aux navires n'abordant aucun pavillon ou sans nationalité, ainsi qu'aux navires battant pavillon d'un Etat qui a sollicité l'intervention de la France ou agréé sa demande d'intervention. Ces dispositions doivent se lire en liaison avec l'article 3 du présent projet de loi, qui modifie les articles 12 et 19 de la loi du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer pour renvoyer à l'article L. 1521-1 du code de la défense.

Votre commission a adopté un **amendement strictement rédactionnel**.

• Le paragraphe 3 de cet article vise à insérer une nouvelle section 3, comprenant six nouveaux articles, au chapitre unique du titre II du Livre V de la première partie du code de la défense. L'objectif visé est de mettre en place **un régime sui generis pour la consignation à bord des personnes appréhendées dans le cadre des actions de l'Etat en mer**, pendant le temps nécessaire pour que ces personnes soient remises à l'autorité compétente. Il s'agit ainsi de répondre aux griefs formulés à l'encontre de la France par la Cour européenne des droits de l'homme dans son arrêt dit Medvedyev du 10 juillet 2008 et dans son arrêt de Grande Chambre du 29 mars 2010.

Il convient de souligner que, par son insertion dans les dispositions générales du code de la défense relatives à l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer, **le régime proposé par le projet de loi pour la consignation des personnes retenues à bord sera applicable à la fois aux actes de piraterie, mais aussi aux personnes appréhendées dans le cadre de la lutte contre le trafic de stupéfiants par mer, en matière de lutte contre l'immigration illégale par voie maritime ou pour toute autre action de l'Etat en mer qui nécessiterait une telle mesure de privation de liberté.**

1. Les griefs de la Cour européenne des droits de l'homme

Dans un arrêt du 10 juillet 2008¹⁵, dit Medvedyev, la Cour européenne des droits de l'homme a constaté une violation par la France de l'article 5§1 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, relatif au droit à la liberté et à la sûreté¹⁶, à l'occasion d'une opération d'interception d'un navire suspecté de se livrer au trafic de produits stupéfiants.

¹⁵ Cour européenne des droits de l'homme, *Affaire Medvedyev et autres c. France* (requête n°3394/03) du 10 juillet 2008

¹⁶ Selon l'article 5§1 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales :

« 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 ya 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 ; »

Le rappel des faits

Au début du mois de juin 2002, les autorités françaises apprirent qu'un cargo dénommé *Le Winner*, battant pavillon cambodgien et naviguant en haute mer, au large des îles du Cap Vert, était susceptible de transporter des quantités importantes de drogue.

Après avoir sollicité et obtenu l'accord du gouvernement du Cambodge, les autorités françaises demandèrent à un bâtiment de la marine nationale d'intercepter ce navire.

Les autorités maritimes procédèrent, en conséquence, le 13 juin 2002 à son interception, puis à son détournement, à la demande du procureur de la République, vers le port de Brest, où le cargo arriva le 26 juin.

Après avoir été consignés pendant treize jours à bord du cargo, les membres de l'équipage furent remis aux officiers de police judiciaire et placés en garde à vue.

En l'espèce, il a été reproché à la France de ne pas disposer, à cette époque, d'un cadre légal suffisant organisant les conditions de privation de liberté à bord d'un navire et de ne pas faire assurer le contrôle des éventuelles mesures de privation de liberté par une autorité judiciaire indépendante, le procureur de la République ne répondant pas, selon la Cour européenne des droits de l'homme, aux critères établis par la convention.

Comme le relève la Cour européenne des droits de l'homme dans le considérant n°61 de son arrêt :

« La Cour considère que les normes juridiques susévoquées n'offrent pas une protection adéquate contre les atteintes arbitraires au droit à la liberté. En effet, aucune de ces normes ne vise expressément la privation de liberté des membres de l'équipage du navire intercepté. Il s'ensuit qu'elles n'encadrent pas les conditions de la privation de liberté à bord, notamment quant aux possibilités pour les intéressés de contacter un avocat ou des proches. Par ailleurs, elles omettent de la placer sous le contrôle d'une autorité judiciaire (...). Certes, comme le souligne le Gouvernement, les mesures prises en application de la loi du 15 juillet 1994 le sont sous le contrôle du procureur de la République : il en est avisé par le préfet maritime (article 13 de la loi) et il est « informé préalablement par tout moyen des opérations envisagées en vue de la recherche et de la constatation des infractions » (article 16 de la loi) ; de plus, les intéressés reçoivent copie des procès-verbaux constatant les infractions (...) et, à en croire le Gouvernement, aucun interrogatoire ne peut être mené à bord et la fouille corporelle est exclue. Force est cependant de constater que le procureur de la République n'est pas une « autorité judiciaire » au sens que la jurisprudence de la Cour donne à cette notion : comme le soulignent les requérants, il lui manque en particulier l'indépendance à l'égard du pouvoir exécutif pour pouvoir être ainsi qualifié (...). »

Cet arrêt ayant fait l'objet, à la demande de la France, d'un renvoi le 1^{er} décembre 2008, **la Cour européenne des droits de l'homme, réunie en Grande Chambre, a rendu, le 29 mars 2010, un arrêt confirmant la condamnation de la France pour violation de l'article 5§1 de la Convention européenne des droits de l'homme, tout en développant une argumentation plus subtile concernant le statut du parquet.**

En effet, dans cet arrêt, la Cour européenne des droits de l'homme a estimé 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 » (considérant n°102).*

La Cour rappelle 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 sur 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 » (considérant n°80).*

S'agissant de la spécificité du contexte maritime, invoquée par le gouvernement français en l'espèce, la Cour estime qu'il *« 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 » (considérant n°81 in fine).*

Concernant l'intervention du juge et le statut du parquet, la Cour européenne des droits de l'homme, réunie en grande chambre, a développé dans son arrêt du 29 mars 2010 une argumentation assez différente de celle contenue dans son arrêt du 10 juillet 2008.

Elle d'abord rappelé que l'article 5§3 de la convention vise à assurer que la personne arrêtée est aussitôt physiquement conduite devant une autorité judiciaire et qu'il convient de protéger par un contrôle juridictionnel la personne arrêtée ou détenue parce que soupçonnée d'avoir commis une infraction dès les premières heures après une arrestation, moment où une personne se retrouve aux mains des autorités (considérant n°120).

Elle a ensuite considéré que ce contrôle juridictionnel devait répondre à trois exigences (considérants n°121 à 125) :

- une exigence de promptitude ;

- un caractère automatique ;
- une exigence tenant aux caractéristiques et aux pouvoirs du magistrat.

A cet égard, la Cour européenne des droits de l'homme a estimé que pour répondre aux critères de l'article 5 de la Convention, « **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 (...)** » (considérant n°124).

Ainsi, pour la Cour européenne des droits de l'homme, l'intervention éventuelle du procureur de la République n'est pas suffisante en matière de contrôle juridictionnel de l'arrestation ou de la détention, étant donné que celui-ci ne présente pas les garanties d'indépendance à l'égard de l'exécutif et des parties pour être considéré, au sens de la jurisprudence de la Cour, comme répondant aux critères de l'article 5 de la Convention¹⁷.

En revanche, elle considère que les juges d'instruction sont 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 (considérant n°128).

Enfin, concernant la violation alléguée de l'article 5§3 de la Convention¹⁸, portant sur le délai raisonnable, la Cour européenne des droits de l'homme, réunie en grande chambre, a, à l'image de son premier arrêt, rejeté ce moyen, en estimant que le délai de treize jours de rétention à bord était justifié par « *des circonstances tout à fait exceptionnelles* »¹⁹.

Elle s'est fondée sur une précédente décision dite *Rigopoulos*²⁰, qui concernait l'interception en haute mer d'un navire transportant de la drogue par les autorités espagnoles et la détention de son équipage pendant seize jours pour permettre son déroutement vers un port espagnol.

¹⁷ Au considérant n°123 la CEDH a pris soin de souligner que le paragraphe 1 c) forme un tout avec le paragraphe 3 de l'article 5 et que 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.

¹⁸ D'après l'article 5§3 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales :

« 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 ».

¹⁹ Cette décision a toutefois fait l'objet d'une opinion en partie dissidente de plusieurs juges

²⁰ CEDH, affaire *Rigopoulos c. Espagne* (requête n°37388/97) du 12 janvier 1999

Ainsi, la Cour européenne des droits de l'homme a confirmé dans son arrêt de Grande chambre du 29 mars 2010 la condamnation de la France pour violation de l'article 5§1 de la Convention européenne des droits de l'homme, en raison de l'absence de base légale de la privation de liberté subie à bord du navire.

Si ce contentieux est survenu à l'occasion d'une opération de lutte contre le trafic de stupéfiants, il concerne l'ensemble des opérations de police que l'Etat entend conduire en mer, que ce soit la lutte contre la piraterie, l'immigration illégale, la pêche illicite, la pollution, etc. En effet, lors de l'exécution de l'ensemble de ces missions, les commandants des navires de l'Etat sont susceptibles d'avoir à mettre en œuvre, pour des raisons de sécurité ou de sûreté, des mesures privatives ou restrictives des libertés individuelles, notamment celle de pouvoir aller et venir librement sur le navire.

2. Le projet de loi

Le nouvel article L. 1521-11, introduit par le projet de loi, prévoit que le commandant du navire ou le commandant de l'aéronef peut prendre des 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* ».

Lorsque des mesures de restriction ou de privation de liberté doivent être prises, la procédure serait fixée par les nouveaux articles L. 1521-12 à L. 1521-16.

• La procédure proposée par le projet de loi serait la suivante :

- dès que le commandant du navire met en œuvre des mesures de restriction ou de privation de liberté à l'égard de personnes impliquées dans une activité illicite et menaçant la sécurité ou la sûreté du navire ou de son équipage et de ses passagers ou de ses biens, le préfet maritime (ou le délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer outre-mer) doit en informer **sans délai** le procureur de la République (article L. 1521-12) ;

- le procureur de la République doit, dans les **quarante-huit heures** qui suivent la mise en œuvre des mesures de restriction ou de privation de liberté, saisir le **juge des libertés et de la détention** (article L. 1521-14 alinéa 1) ;

- le **juge des libertés et de la détention** statue sur la poursuite de ces mesures pour une durée maximale de **cinq jours** (article L. 1521-14 alinéa 1) ;

- cette décision prise par ordonnance motivée est insusceptible de recours (article L. 1521-16) et une copie est transmise dans les meilleurs délais par le procureur de la République au préfet maritime (ou au délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer outre-mer) (article L. 1521-16) ;

- ces mesures sont **renouvelables dans les mêmes conditions de fond et de forme** le temps nécessaire pour que les personnes soient remises à l'autorité compétente (article L. 1521-14 alinéa 2).

- Pour se prononcer sur la poursuite ou non des mesures de restriction ou de privation de liberté, **le juge des libertés et de la détention dispose d'une large source d'information :**

- 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 (article L. 1521-15 alinéa 1) ;

- il peut ordonner **un nouvel examen de santé** (article L. 1521-15 alinéa 2) ;

- il peut entrer à tout moment **en contact avec la personne** qui fait l'objet de mesures de restriction ou de privation de liberté, « sauf impossibilité technique » (article L. 1521-15 alinéa 3).

- Enfin, **la personne faisant l'objet de mesures de restriction ou de privation de liberté bénéficie de certains droits :**

- dans un délai de **vingt-quatre heures**, le commandant doit faire procéder à un **examen de santé** par une personne qualifiée (article L. 1521-13 premier alinéa) ;

- dans un délai de **dix jours** à compter du premier examen de santé, il fait procéder à un **examen médical** (article L. 1521-13 premier alinéa) ;

- 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 meilleurs délais au procureur de la République (article L. 1521-13 deuxième alinéa) ;

- enfin, **la personne est informée « dans une langue qu'elle comprend » de la décision du juge des libertés et de la détention** sur la prolongation des mesures de restriction ou de privation de liberté dont elle fait l'objet (article L. 1521-16).

3. La position de votre commission

Le régime proposé par le projet de loi pour la consignation à bord des personnes appréhendées dans le cadre des actions de l'État en mer vise à concilier les nécessités opérationnelles de l'action de l'État en mer et le respect des droits des personnes faisant l'objet de mesures restrictives ou privatives de liberté.

Si ce régime s'inspire sur certains aspects (comme les délais ou l'intervention du juge des libertés et de la détention) de celui prévu pour la garde à vue, **il est fondamentalement différent dans la mesure où il s'agit d'une phase qui précède l'enquête judiciaire.**

Pour simplifier, elle s'assimilerait plutôt à la phase durant laquelle la personne interpellée à la suite d'un flagrant délit est embarquée dans le véhicule de police pour être conduite au commissariat.

La garde à vue

Toute personne « à l'encontre de laquelle il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner qu'elle a commis ou tenté de commettre une infraction » peut être placée, « pour les nécessités de l'enquête » en garde à vue par un officier de police judiciaire (articles 63 et 77 du code de procédure pénale). Cette mesure est possible pour tout crime ou délit puni d'une peine d'emprisonnement en cas de flagrance, et pour toute infraction dans le cadre de l'enquête préliminaire.

La durée de la garde à vue est limitée à **24 heures**, mais elle peut être prolongée de 24 heures sur autorisation du ministère public (**soit 48 heures**).

Depuis l'entrée en vigueur de la loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité, la durée totale de la garde à vue peut être prolongée de deux fois vingt-quatre heures et être donc portée à **96 heures** dans certains cas, en particulier pour les affaires de délinquance organisée, de proxénétisme aggravé, de trafic de stupéfiants et de terrorisme. Ces prolongations sont autorisées sur requête du procureur de la République par le juge des libertés et de la détention ou par le juge d'instruction. Lorsqu'« il existe un risque sérieux de l'imminence d'une action terroriste en France ou à l'étranger ou que les nécessités de la coopération internationale le requièrent impérativement », la durée de la garde à vue peut encore être prolongée de deux fois vingt-quatre heures et atteindre **six jours**, depuis la loi du 23 janvier 2006 relative à la lutte contre le terrorisme.

Le procureur de la République, ou s'il s'agit d'une commission rogatoire, le juge d'instruction, doit être **informé dès le début** d'une garde à vue.

Les personnes placées en garde à vue doivent être **immédiatement informées**, dans une langue qu'elles comprennent, de la nature de l'infraction qui motive l'enquête, de la durée de la garde à vue et de leurs droits pendant la garde à vue. Elles ont le droit de **faire prévenir leurs proches par téléphone** dans un délai de trois heures, l'exercice de ce droit pouvant toutefois être refusé par le procureur eu égard aux « nécessités de l'enquête ».

En revanche, deux autres droits accordés aux personnes placées en garde à vue sont absolus : d'une part, celui d'être **examiné par un médecin** et, d'autre part, celui de **s'entretenir avec un avocat**, choisi ou commis d'office, dès le début de la garde à vue. Cependant, pour certaines des infractions justifiant une durée de garde à vue supérieure à 48 heures, le premier entretien avec l'avocat ne peut avoir lieu qu'à l'issue de la quarante-huitième heure, voire de la soixante-douzième dans les affaires de trafic de stupéfiants et de terrorisme.

Lors de la garde à vue, il est dressé un **procès verbal d'interrogatoire**.

Le régime de la garde à vue devrait faire prochainement l'objet d'une refonte dans le cadre de la réforme du code de procédure pénale envisagée par le gouvernement, afin de tenir compte notamment de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme.

Le régime de rétention à bord, tel que prévu par le projet de loi, est donc **fondamentalement différent** de celui de la garde à vue.

Le régime de la rétention à bord et la garde à vue : quelles différences ?

La **garde à vue** est une **mesure privative de liberté** prise par un **officier de police judiciaire** dans le cadre d'une **enquête** réalisée sous le **contrôle de l'autorité judiciaire**.

Le régime prévu par le projet de loi pour la **rétention à bord** des personnes appréhendées dans le cadre de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer est un **régime *sui generis*** qui peut comporter des **mesures restrictives ou privatives de liberté** mais qui ne s'inscrit pas dans le cadre de la réalisation d'une enquête et qui ne fait pas intervenir généralement des officiers de police judiciaire. Ainsi, en matière de rétention à bord, il n'est pas procédé à une audition de la personne donnant lieu à un procès-verbal.

La **finalité** des deux régimes est donc très différente puisque la garde à vue vise à la réalisation d'une enquête alors que le régime de rétention à bord vise uniquement à permettre la remise de la personne concernée à l'autorité compétente.

Dès lors, les modalités du régime de la garde à vue ne sont pas transposables à la rétention des personnes interpellées dans le cadre de la lutte contre la piraterie maritime.

On imagine aisément, en effet, les difficultés pratiques qu'il y aurait à prévoir par exemple l'intervention d'un avocat, alors que la personne concernée se trouve à bord d'un bâtiment de la marine nationale souvent très éloigné des côtes françaises.

On peut d'ailleurs observer que d'autres pays européens ont choisi de prévoir un système de rétention à bord comparable à celui proposé par le présent projet de loi.

Tel est notamment le cas de la Belgique, qui a adopté, le 30 décembre 2009, deux lois sur la lutte contre la piraterie maritime, dont l'une contient des dispositions très détaillées concernant la rétention à bord des personnes appréhendées.

Article 2 de la loi belge du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire

§ 1^{er}. La personne prise en flagrant délit de piraterie au sens des articles 3 et 4 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime ou à l'égard de laquelle il existe des indices sérieux de culpabilité relatifs à une telle infraction pourra être privée de liberté soit sur l'initiative du commandant d'un navire visé à l'article 5, § 1^{er}, de la loi précitée, soit sur l'initiative du commandant d'une équipe de protection militaire belge embarquée sur un navire civil. Le commandant dresse un procès-verbal avec indication détaillée des circonstances dans lesquelles la privation de liberté s'est effectuée, y compris l'heure précise de celle-ci.

§ 2. Le commandant informe sur le champ, par les moyens de communication les plus rapides, le procureur fédéral de la privation de liberté. Le commandant exécute les ordres donnés par ce magistrat tant en ce qui concerne la privation de liberté que les devoirs à exécuter.

§ 3. La privation de liberté ne peut en aucun cas dépasser vingt-quatre heures. La privation de liberté doit être confirmée dans les vingt-quatre heures par le procureur fédéral. A défaut, l'intéressé est remis en liberté. La décision du procureur fédéral est immédiatement communiquée à l'intéressé par le commandant.

§ 4. Le commandant dresse procès-verbal de la privation de liberté. Ce procès-verbal mentionne l'heure précise de la privation de liberté, la décision du procureur fédéral quant à cette privation de liberté ainsi que l'heure précise de la communication à l'intéressé de la décision du procureur fédéral.

§ 5. Si le procureur fédéral estime qu'une personne privée de liberté pour des actes de piraterie devrait être placée sous mandat d'arrêt, il requiert le juge d'instruction qui peut décerner un mandat d'arrêt provisoire. Le mandat d'arrêt provisoire doit être décerné dans les vingt-quatre heures de la privation de liberté initiale et est valable jusqu'à vingt-quatre heures qui suivent l'arrivée du détenu sur le territoire du Royaume et au maximum un mois.

L'audition de la personne privée de liberté peut se faire par des moyens radio, téléphoniques, audio-visuels ou d'autres moyens techniques qui permettent une transmission directe de la voix entre le juge d'instruction et le suspect tout en garantissant la confidentialité de leurs échanges.

Si l'audition de la personne privée de liberté est impossible en raison de circonstances exceptionnelles, le juge d'instruction doit alors auditionner les personnes qui sont en mesure d'exposer les charges pesant contre cette personne.

Tous les éléments visés au présent paragraphe, y compris les éventuelles circonstances exceptionnelles ayant rendu l'audition de l'intéressé impossible, sont relatés au procès-verbal d'audition.

L'intéressé est immédiatement informé de la décision du juge d'instruction par le commandant et une copie du mandat d'arrêt provisoire lui est délivrée dès que possible. Le commandant consigne dans un procès-verbal l'heure précise à laquelle l'intéressé a été informé de la décision du juge d'instruction ainsi que l'heure précise à laquelle la copie du mandat d'arrêt provisoire lui a été délivrée.

§ 6. Dans l'hypothèse où les poursuites sont exercées en Belgique, l'inculpé sera transféré en Belgique aussi rapidement que les circonstances le permettent.

Dans les vingt-quatre heures de son arrivée sur le territoire du Royaume, il sera présenté physiquement au juge d'instruction et interrogé. Le juge d'instruction vérifie si les délais de vingt-quatre heures qui suivent l'arrivée du détenu sur le territoire du Royaume et d'un mois maximum visés au paragraphe 5, alinéa 1er, ont été respectés. A défaut d'audition dans les vingt-quatre heures ou en cas de non respect des délais visés au paragraphe 5, alinéa 1er, l'inculpé est remis en liberté.

Si le juge d'instruction estime que la détention doit être maintenue, il délivre mandat d'arrêt conformément à l'article 16 de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive.

Comme on peut le constater, l'option retenue par la Belgique est assez proche de celle retenue par le projet de loi, qui distingue clairement la période de rétention à bord, qui correspond à la phase nécessaire à la remise de la personne, et la phase judiciaire proprement dite.

Pour autant, **la possibilité de prendre des mesures restrictives ou privatives de liberté à l'encontre des personnes à bord doit être expressément prévue, précisément définie et encadrée par un régime offrant une protection adéquate contre les atteintes arbitraires au droit à la liberté d'aller et venir, afin que la France se conforme aux griefs retenus par la Cour européenne des droits de l'homme dans l'arrêt du 29 mars 2010 dit Medvedyev.**

Le nouvel article L. 1521-11 du code de la défense, introduit par le présent projet de loi, prévoit à cet égard que des **mesures de coercition « nécessaires et adaptées »** pourront être prises 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 »**.

Il précise que ces mesures ne pourront être prises que par les agents mentionnés à l'article L. 1521-2, c'est-à-dire **les commandants des bâtiments de l'Etat et les commandants de bord des aéronefs de l'Etat.**

Surtout, **les mesures restrictives ou privatives de liberté** seront contrôlées par l'autorité judiciaire.

En effet, le projet de loi prévoit que le **procureur de la République** devra être informé **« sans délai »** des mesures de restriction ou de privation de liberté.

À l'expiration d'un délai de **quarante-huit heures**, le procureur de la République devra saisir **le juge des libertés et de la détention**, qui décidera de leur prolongation éventuelle pour une durée maximale de **cent vingt heures** (soit **cinq jours**).

La décision du juge des libertés et de la détention sera renouvelable dans les mêmes conditions de fond et de forme (soit tous les cinq jours) le temps nécessaire pour que les personnes concernées soient remises à l'autorité compétente.

À cet égard, **l'intervention d'un juge du siège**, réputé plus « indépendant » qu'un magistrat du Parquet, tel que **le juge des libertés et de la détention**, **répond directement aux griefs de la Cour européenne des droits de l'homme concernant l'indépendance du procureur de la République à l'égard de l'exécutif**.

Le juge des libertés et de la détention (JLD)

Le juge des libertés et de la détention (JLD) est **un magistrat du siège du tribunal de grande instance, ayant rang de président ou de vice-président**, désigné par le président de la juridiction. Créé par la loi du 15 juin 2000, ce juge possède diverses attributions en matière d'atteinte à la liberté individuelle.

Le JLD possède tout d'abord **une compétence en matière de détention provisoire**, qui était précédemment confiée au juge d'instruction : il peut ordonner ou prolonger la détention provisoire par ordonnance motivée prise après un débat contradictoire tenu en public. Il est également compétent en cas de violation des obligations du contrôle judiciaire, ainsi que pour les demandes de mises en liberté auxquelles le juge d'instruction n'a pas fait droit.

Le JLD possède en outre certaines **attributions en matière de protection de la liberté individuelle**, qui étaient auparavant confiées au président du tribunal de grande instance. Il est ainsi compétent pour autoriser certaines perquisitions (comme celles effectuées en dehors des heures légales en matière de terrorisme et de criminalité organisée), certaines visites domiciliaires (par exemple en matière fiscale), ou **certaines prolongations exceptionnelles de garde à vue au-delà de 48 heures** en matière de criminalité organisée et de trafic de stupéfiant. Il statue également sur le maintien des étrangers en situation irrégulière en zone d'attente au-delà d'un certain délai.

Dans le cadre de **la réforme de la procédure pénale**, le juge des libertés et de la détention pourrait être remplacé par **un juge de l'enquête et des libertés**, qui serait un magistrat du siège.

Les délais prévus visent à tenir compte des contraintes particulières de la lutte contre la piraterie maritime, qui peut intervenir très loin des côtes françaises, et du temps nécessaire au bâtiment de l'État pour rejoindre le territoire français, qui peut prendre plusieurs jours, voire plusieurs semaines.

Ces délais n'apparaissent pas pour autant exorbitants, notamment si on les compare avec ceux prévus dans le cadre de la garde à vue ou en matière de rétention des étrangers en situation irrégulière.

La rétention administrative des étrangers en situation irrégulière

La rétention administrative se définit comme la possibilité donnée à l'administration de maintenir, pour une durée limitée par la loi, les étrangers qui font l'objet d'une interdiction du territoire français et qui ne peuvent le quitter immédiatement.

Elle constitue une mesure privative de liberté, mais se distingue de la détention, notamment par la libre circulation à l'intérieur du centre ou du local de rétention et le libre accès à plusieurs services (sanitaires, téléphones, équipements de loisirs). Elle est encadrée par des règles juridiques précises qui définissent notamment les moyens matériels mis à la disposition des personnes retenues.

Les règles et procédures de rétention sont fixées par le titre V du Livre V du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile (CESEDA), créé par l'ordonnance n°2004-1248 du 24 novembre 2004.

Le préfet peut, par décision écrite et motivée, décider de maintenir, dans des locaux ne relevant de l'administration pénitentiaire, l'étranger faisant l'objet d'une de ces mesures et qui n'a pas quitté le territoire français ou n'ont pas déféré à la mesure dans un délai de sept jours au terme du précédent placement. Cette décision est prise par le préfet après l'interpellation de l'étranger, et le plus souvent, à l'expiration de sa garde à vue, en règle générale limitée à 24 heures au maximum.

Le **procureur de la République** doit être informé immédiatement de chaque décision de maintien. Pour tout étranger retenu, le préfet doit tenir à la disposition des personnes qui en font la demande les informations relatives aux dates et heures du début du maintien en rétention et au lieu exact de cette dernière.

L'étranger doit être immédiatement informé de ses droits, le cas échéant par l'intermédiaire d'un interprète. Il peut demander, pendant toute la période de rétention, l'assistance d'un conseil ainsi que d'un médecin. Il peut également communiquer avec son consulat et avec une personne de son choix.

Le maintien en rétention ne peut être observé que « pendant le temps strictement nécessaire à son départ ».

Au-delà de **48 heures**, si la rétention n'a pas pris fin, le juge des libertés et de la détention (JLD) est obligatoirement saisi par le préfet afin de décider la prolongation ou non du placement en rétention.

Après l'audition de l'étranger, en présence de son conseil s'il en a un et d'un représentant de l'Etat, le JLD peut décider par ordonnance de prolonger la rétention de **15 jours**.

A l'issue de la première prolongation de 15 jours, le JLD peut ordonner une **nouvelle prolongation de la rétention** d'une durée maximale :

- de **15 jours**, en cas d'urgence absolue ou de menace d'une particulière gravité pour l'ordre public ou si l'impossibilité d'éloigner l'intéressé résulte de la perte ou de la destruction de ses documents de voyage, de la dissimulation de son identité ou de son obstruction volontaire à son éloignement ;

- de **5 jours**, si l'administration démontre que l'impossibilité d'éloigner résulte du défaut de délivrance des documents de voyage par le consulat (ou délivrance tardive) ou de l'absence de moyens de transport et que ces circonstances doivent intervenir à bref délai.

Depuis la loi du 26 novembre 2003, la **durée maximale** de rétention est passée de 12 à **32 jours**.

Les ordonnances du JLD peuvent faire l'objet d'un appel devant le premier président de la cour d'appel territorialement compétent, qui doit statuer dans les 48 heures de sa saisine. L'appel est ouvert au ressortissant étranger, au ministère public et au préfet.

Le retenu peut, à tout moment, en cas de circonstances nouvelles de fait ou de droit, saisir le JLD pour qu'il soit mis fin à la rétention.

De son côté, le JLD peut, à tout moment, de sa propre initiative ou à la demande du ministère public, mettre fin à la rétention lorsque des circonstances de droit ou de fait le justifient.

Le juge administratif reste en outre compétent pour examiner les recours contre les actes administratifs que constituent les mesures d'éloignement et de mise en rétention.

Toutefois, à la différence de la garde à vue ou de la rétention des étrangers en situation irrégulière, aucun délai maximal de rétention à bord n'est prévu.

À titre de comparaison, **la loi belge prévoit un délai maximal d'un mois, à l'issue duquel la personne doit être remise en liberté.**

Interrogés par votre Rapporteur, les personnes auditionnées ont toutes estimé que l'inscription d'une durée maximale de rétention présenterait plus de difficultés que d'avantages.

En effet, il est très difficile de déterminer à l'avance le temps qui sera normalement nécessaire à un bâtiment pour rejoindre le territoire français, puisque cela dépend de la distance à laquelle il se trouve et de sa vitesse, mais aussi d'autres facteurs comme des conditions météorologiques par exemple. En outre, on pourrait imaginer le cas où, au cours de ce transfert, le bâtiment soit dérouté afin de porter secours à un autre navire.

Il paraît donc très périlleux de fixer un délai maximal dans la loi.

En réalité, le fait que, au-delà des premières quarante-huit heures, **la mesure restrictive ou privative de liberté soit autorisée par le juge des libertés et de la détention et que cette décision soit renouvelable tous les cinq jours paraît offrir suffisamment de garanties en ce qui concerne la durée de la mesure restrictive ou privative de liberté.**

A cet égard, on peut relever que, dans son arrêt Medvedyev, la Cour européenne des droits de l'homme n'a pas retenu à l'encontre de la France le grief concernant la violation de l'article 5§3 de la Convention européenne, qui porte sur le délai raisonnable, en estimant que la privation de liberté subie par les requérants, retenus pendant treize jours en mer, se trouvait justifiée par des *« circonstances tout à fait exceptionnelles »*, notamment *« l'inévitable délai d'acheminement »* du navire vers la France²¹.

Par ailleurs, **la personne faisant l'objet de mesures restrictives ou privatives de liberté bénéficie de certains droits :**

- le juge des libertés et de la détention peut, s'il le juge utile et sauf impossibilité technique, s'entretenir avec la personne concernée (article L. 1521-15 alinéa 3) ;

- **la personne est informée « dans une langue qu'elle comprend » de la décision du juge des libertés et de la détention** sur la prolongation des mesures de restriction ou de privation de liberté dont elle fait l'objet (article L. 1521-16).

Des garanties sont également prévues en ce qui concerne son **état de santé :**

- dans un délai de **vingt-quatre heures**, le commandant doit faire procéder à un **examen de santé** par une personne qualifiée (article L. 1521-13 premier alinéa) ;

- dans un délai de **dix jours** à compter du premier examen de santé, il fait procéder à un **examen médical** (article L. 1521-13 premier alinéa) ;

Toutefois, là encore, le projet de loi tient compte des contraintes opérationnelles particulières de l'action de l'Etat en mer.

²¹ Cette décision concernant la non-violation de l'article 5§3 de la CEDH a toutefois donné lieu à l'opinion partiellement dissidente de la juge Berro-Lefèvre, à laquelle se sont ralliés les juges Lorenzen et Lazarova Trajkovska. Cette opinion dissidente concernait cependant moins le délai de treize jours d'acheminement par mer des suspects que la durée du placement en garde à vue, de deux ou trois jours selon les requérants, sur le territoire français.

Examen de santé et examen médical : quelles différences ?

L'article L. 1521-13 du projet de loi fait la distinction entre l'**examen de santé**, qui doit intervenir dans un délai de **vingt-quatre heures** à compter de la mise en œuvre des mesures de restriction ou de privation de liberté, et l'**examen médical**, qui doit intervenir au plus tard à l'expiration d'un délai de **dix jours** à compter du premier examen de santé.

La différence entre l'examen de santé et l'examen médical tient au fait que l'**examen médical** doit nécessairement être réalisé par un **médecin**, alors que l'examen de santé peut être réalisé par une autre personne ayant reçu une formation médicale, comme un infirmier par exemple.

Certains bâtiments de la marine nationale, de faible tonnage, ne comportent pas, en effet, de médecin à bord, mais uniquement un infirmier.

En ce qui concerne le **régime de la garde à vue**, l'article 63-3 du code de procédure pénale prévoit que *« toute personne placée en garde à vue peut, à sa demande, être examinée par un médecin désigné par le procureur de la République ou l'officier de police judiciaire. En cas de prolongation, elle peut demander à être examinée une seconde fois. A tout moment, le procureur de la République ou l'officier de police judiciaire peut d'office désigner un médecin pour examiner la personne gardée à vue. En l'absence de demande de la personne gardée à vue, du procureur de la République ou de l'officier de police judiciaire, un examen médical est de droit si un membre de sa famille le demande ; le médecin est désigné par le procureur de la République ou l'officier de police judiciaire (...) »*.

En définitive, **votre commission considère que le régime proposé par le projet de loi en matière de rétention à bord préserve l'équilibre entre les fortes contraintes opérationnelles de l'action de l'Etat en mer et l'indispensable respect des garanties et des libertés individuelles.**

Il semble donc de nature à répondre aux engagements internationaux de la France, en particulier dans le cadre de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales et de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme.

Sans remettre en cause l'équilibre général de ce régime, votre commission a toutefois adopté, sur proposition de son rapporteur, **plusieurs amendements visant à préciser et à compléter certaines dispositions.**

La commission a, tout d'abord, adopté un **amendement rédactionnel** visant à modifier l'**intitulé de la Section 3** du chapitre unique du titre II du Livre V de la première partie du code de la défense, afin de préciser que les

dispositions de cette section concernent les « *mesures prises à l'encontre des personnes à bord des navires* ».

Elle a également adopté un autre **amendement** tendant à préciser, d'une part, que l'« *équipe de visite* » était celle mentionnée à l'article L.1521—4 du code de la défense, et, d'autre part, que l'« *embarquement* » avait lieu sur le « *navire contrôlé* ».

Afin de tenir compte des cas où le commandant du bâtiment ou de l'aéronef de l'Etat n'agirait pas sous l'autorité du préfet maritime ou, outre-mer, du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, mais sous l'autorité désignée dans un cadre international, comme le permet le texte de l'article 26 de la loi du 15 juillet 1994 tel que proposé par le projet de loi, il a également semblé nécessaire à votre commission de prévoir par **un amendement** que les commandants des bâtiments ou des aéronefs de l'Etat doivent aviser ces autorités nationales de la mise en œuvre des mesures de restriction ou de privation de liberté, afin que celles-ci en informent le procureur de la République.

En effet, il semble difficile d'envisager de contraindre par une loi une autorité désignée dans un cadre international, et qui peut donc être étrangère, d'informer le procureur de la République. Il paraît donc nécessaire de prévoir l'intervention du préfet maritime ou, outre-mer, du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, y compris lorsque l'opération n'est pas placée sous leur autorité.

En tout état de cause, le procureur de la République sera informé des mesures de restriction ou de privation de liberté prises à l'encontre d'une personne, quelle que soit la nature de l'opération et l'autorité à laquelle elle se rattache.

Votre commission a également jugé utile, par **plusieurs amendements**, de retenir la même formulation concernant les délais d'information du procureur de la République et d'harmoniser les expressions utilisées dans le projet de loi avec celles retenues par la loi du 15 juillet 1994 en matière de lutte contre le trafic de stupéfiants ou de lutte contre l'immigration clandestine.

La commission a donc estimé préférable de remplacer les expressions : « *sans délai* » et « *dans les meilleurs délais* » figurant dans le texte du projet de loi, par : « *dans les plus brefs délais* », qui est celle utilisée dans la loi du 15 juillet 1994.

En dehors de ces amendements de précision, votre commission a également adopté **deux amendements** visant à compléter par deux articles les dispositions prévues par le projet de loi et ayant vocation à figurer à la section 3 du chapitre unique du titre II du Livre V de la première partie du code de la défense.

Votre commission a ainsi adopté, sur proposition de son rapporteur, un **amendement** visant à ajouter un **nouvel article L. 1521-17**, d'après lequel :

« 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 en charge du transfert, sous le contrôle de l'autorité judiciaire tel que défini par la présente section ».

La nécessité d'assurer la présentation rapide des personnes appréhendées dans le cadre de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police devant l'autorité judiciaire peut, en effet, conduire à privilégier leur transport par voie aérienne plutôt que par la voie maritime.

Afin de garantir une plus grande sécurité juridique, il semble donc nécessaire de prévoir expressément la possibilité de poursuivre les mesures restrictives ou privatives de liberté à bord d'un aéronef sous le contrôle de l'autorité judiciaire et avec l'ensemble des garanties prévues par les dispositions de la présente section.

Enfin, votre commission a, par un **amendement**, inséré un **nouvel article L. 1521-18** dans le code de la défense, qui serait ainsi rédigé :

« 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 ».

Cet ajout vise à souligner que le régime de rétention à bord prend fin dès l'arrivée du navire ou de l'aéronef sur le sol français et que la personne faisant l'objet de mesures restrictives ou privatives de liberté sera alors immédiatement mise à la disposition de l'autorité judiciaire.

Votre commission a adopté l'article 6, **assorti des amendements précédemment évoqués.**

CHAPITRE IV DISPOSITIONS FINALES

Article 7

Champ d'application territorial

Cet article prévoit que les dispositions de la présente loi sont applicables sur l'ensemble du territoire de la République.

Les mesures prises en matière de lutte contre la piraterie seront donc applicables de plein droit dans les départements d'outre-mer, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, à Mayotte et à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Contrairement à ce qui est indiqué par erreur dans l'étude d'impact annexée au présent projet de loi, ces mesures seront également applicables de plein droit dans les îles Wallis-et-Futuna, en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

Votre commission a adopté cet article **sans modification**.

* *

*

Votre commission a adopté le projet de loi ainsi rédigé.

ANNEXE I – LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

Jeudi 8 octobre 2009 :

- audition de M. Jean BERKANI, conseiller juridique au cabinet du ministre de la Défense, de Mme Monique LIEBERT-CHAMPAGNE, directrice des Affaires juridiques du ministère de la Défense et de M. Patrick MAIRE, magistrat à la direction des Affaires juridiques du ministère de la Défense.

Mercredi 21 octobre 2009 :

- audition de l'Amiral M. Pierre-François FORISSIER, chef d'Etat major de la Marine et du Contre-Amiral M. Xavier MAGNE, sous-chef d'Etat major « Opérations » (ALOPS) ;

- audition de Mme Delphine DEWAILLY, sous-directrice de la justice pénale spécialisée et de M. Victor-Elie RENARD, magistrat à la direction des Affaires criminelles et des Grâces (DACG) du ministère de la Justice.

Jeudi 22 octobre 2009 :

- audition de Son Exc. Mme Chantal POIRET, ambassadeur chargé de coordonner l'action de la France contre la piraterie maritime et M. Serge SEGURA, sous-directeur du droit de la mer à la direction des Affaires juridiques du ministère des Affaires étrangères et européennes ;

- audition de M. Jean-François TALLEC, secrétaire général de la mer, et du contre-amiral Bruno PAULMIER, secrétaire général adjoint ;

- audition du Contre-Amiral M. Arnaud de TARLE, chargé de la coordination des actions « piraterie » à l'état-major des armées.

Mardi 23 mars 2010 :

- audition de M. Jean BERKANI, conseiller juridique et M. Jérôme JEAN, conseiller parlementaire, au cabinet du ministre de la Défense, de Mme Monique LIEBERT-CHAMPAGNE, directrice des affaires juridiques, M. Patrick MAIRE, magistrat, Mme Sylvie DELACOURT, magistrat, et M. Nicolas PEREZ, magistrat à la direction des Affaires juridiques du ministère de la Défense, et du contre-amiral Arnaud de TARLE, Chargé de la coordination des actions « piraterie » à l'état-major des armées.

ANNEXE II – COMPTE-RENDU DU SÉJOUR À BORD DE LA FRÉGATE « ACONIT » PARTICIPANT À L'OPÉRATION « ATALANTA » DE LUTTE CONTRE LA PIRATERIE

Lors de sa réunion du mercredi 15 juillet 2009, la commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées du Sénat, réunie sous la présidence de M. Josselin de Rohan, président, a entendu la **communication** de **MM. André Dulait et Michel Boutant** sur la mission effectuée, du 15 au 22 juin 2009, auprès des forces françaises stationnées à Djibouti, sur la nouvelle implantation militaire française à Abou Dhabi aux Emirats arabes unis et sur l'**opération** de l'Union européenne « **Atalanta** » de lutte contre la piraterie dans le Golfe d'Aden.

M. André Dulait a indiqué qu'il s'était rendu avec M. Michel Boutant, du 15 au 22 juin 2009, à Djibouti et aux Emirats arabes unis et que, entre ces deux visites, ils avaient séjourné pendant deux jours à bord de la frégate « Aconit » de la marine nationale patrouillant dans le Golfe d'Aden.

(...)

M. Michel Boutant a rendu compte du séjour de deux jours des deux sénateurs à bord de la frégate « Aconit » de la marine nationale participant à l'opération de l'Union européenne « Atalanta » de lutte contre la piraterie dans le Golfe d'Aden.

En 2008, plusieurs navires de commerce, des pétroliers, mais aussi des voiliers de plaisance français, comme le « Ponant », le « Carré d'as » ou le « Tanit » et même un cargo ukrainien, le « Faina », transportant 33 chars d'assaut et des armes lourdes, ont fait l'objet d'attaques de pirates dans le Golfe d'Aden.

Il a indiqué que, dans les années 1990, la piraterie touchait essentiellement l'Asie du Sud-Est, et en particulier le détroit de Malacca en mer de Chine, mais que depuis quelques années, les zones à risques s'étaient déplacées vers la Corne de l'Afrique, et singulièrement les côtes somaliennes et le Golfe d'Aden, ainsi que le Golfe de Guinée.

Il a souligné que le Golfe d'Aden constitue la principale route maritime entre l'Europe, le Moyen-Orient et l'Asie, par laquelle transitent chaque jour en moyenne quarante-cinq navires, leur permettant un gain de temps de quatorze jours par rapport au Cap de Bonne Espérance.

M. Michel Boutant a précisé que la piraterie dans le Golfe d'Aden avait littéralement « explosé » en 2008, puisque, selon le bureau maritime international, l'an dernier, 111 navires avaient subi des attaques, 42 avaient été capturés et 815 personnes avaient été prises en otage.

M. Michel Boutant a estimé que ce phénomène s'expliquait essentiellement par la situation interne de la Somalie où, depuis 1992, une guerre civile oppose différentes factions.

Il a indiqué que ce pays était actuellement divisé entre le Somaliland, une province du Nord qui a déclaré son indépendance, le Puntland, une autre province qui revendique son autonomie, et le Sud du pays, qui est aux mains des milices islamistes, le gouvernement fédéral transitoire, mis en place sous l'égide de l'ONU en 2004 ne contrôlant en réalité qu'une partie de la capitale, Mogadiscio.

Etant donné que la Somalie est dépourvue d'Etat, le pays ne dispose plus d'aucune autorité armée, police ou de garde-côtes pour faire régner l'ordre public.

M. Michel Boutant a rappelé que la Somalie était un des pays les plus pauvres du monde, le revenu moyen ne dépassant pas un dollar par jour, et que, avec les prises d'otage, les pirates somaliens pouvaient espérer toucher une part de la rançon atteignant jusqu'à 100 000 dollars.

Il a précisé que le montant des rançons versées par les armateurs en 2008 était estimé de 30 à 50 millions de dollars, alors que, en comparaison, le budget de la province du Puntland ne s'élève qu'à 15 millions de dollars.

M. Michel Boutant a indiqué que, si les premières attaques étaient relativement rudimentaires, ces pirates s'étaient progressivement organisés, avec une séparation entre les commanditaires, les attaquants et les négociateurs de la rançon.

Concernant leur manière de procéder, en règle générale, les pirates disposent d'un « boutre » ou « bateau mère », permettant de mener des attaques loin des côtes et qui remorque deux ou trois « skiffs », équipés d'un moteur de hors-bord rapide.

Il a précisé que le choix des bateaux visés dépendait essentiellement de deux caractéristiques, la hauteur et la vitesse, car plus un bateau est bas et lent, plus il est facile à attaquer.

Il a indiqué que les voiliers de plaisance constituaient une cible de choix, en raison de la « valeur » des passagers retenus en otage, mais que les pirates s'attaquaient aussi aux porte-containers, aux pétroliers et qu'ils s'en étaient même pris à une frégate avant de s'apercevoir de leur erreur.

En outre, il a indiqué que les attaques semblaient désormais s'étendre à la Mer Rouge, au Golfe persique et à l'océan Indien, au large des Seychelles, où plusieurs attaques avaient eu lieu contre des thoniers français et espagnols.

M. Michel Boutant a indiqué que, face à ce phénomène, l'Union européenne avait mis en place sa première opération navale de lutte contre la piraterie maritime dénommée « Atalanta » ou « EU NAVFOR » dans le Golfe d'Aden.

Il a rappelé que, approuvée par le Conseil le 10 novembre 2008, l'opération « Atalanta » de l'Union européenne avait été officiellement lancée en décembre 2008, sous présidence française de l'Union européenne.

Il a rappelé que l'opération « Atalanta » reposait sur deux résolutions des Nations unies, et que ses trois missions étaient d'assurer en premier lieu la protection des navires du programme alimentaire mondial transportant des vivres à destination de la Somalie, en deuxième lieu, la sécurité des navires marchands « les plus vulnérables » contre les actes de piraterie, et, enfin, la dissuasion et l'arrestation des pirates. En revanche, en cas de prise d'otage, l'Union européenne n'est plus compétente, puisque c'est alors à l'Etat de pavillon ou à l'Etat dont les otages sont les ressortissants de s'efforcer d'obtenir leur libération.

Il a précisé que l'opération était dirigée par un état-major multinational basé au Royaume-Uni, à Northwood, et commandé par un contre-amiral britannique, avec une base arrière située sur l'aéroport militaire de Djibouti et bénéficiant du soutien logistique de la base militaire française.

Ses moyens sont montés en puissance progressivement, puisque, disposant seulement de trois navires de guerre en décembre 2008, elle en comptait aujourd'hui une douzaine (français, espagnols, allemands, suédois, italien et grec), ainsi qu'une dizaine d'hélicoptères embarqués et trois avions de surveillance.

L'Union européenne n'est pas la seule force présente dans cette zone, puisque on y trouve aussi la « Task Force 150 », dans le cadre de l'opération « Enduring Freedom » de lutte contre le terrorisme, coordonnée par les Etats-Unis, à laquelle participent plusieurs pays, comme le Canada, le Royaume-Uni mais aussi la France, une autre coalition, « la Task force 151 », dédiée à la lutte contre la piraterie, et qui comprend essentiellement des navires américains et turcs, mais aussi l'OTAN et même d'autres bâtiments de guerre qui escortent les navires de leur pavillon, comme la Russie, la Chine, l'Inde, le Japon, la Corée du Sud ou l'Iran.

Toutefois l'Union européenne dispose d'un réel avantage par rapport aux autres forces, puisqu'elle est la seule à avoir signé des accords avec certains pays, comme le Kenya, permettant de traduire en justice les pirates capturés.

L'Union européenne a également mis en place un centre de sécurité maritime pour la Corne de l'Afrique, qui permet, grâce à un site Internet sécurisé, d'informer les navires marchands transitant dans la région des attaques récentes et de la position des navires et de leur donner des conseils en cas d'attaques de pirates. De même, deux corridors sécurisés, l'un descendant, l'autre montant, ont été mis en place dans le Golfe d'Aden, avec un système de surveillance, ce qui a permis de limiter considérablement le nombre d'attaques.

M. Michel Boutant a estimé que l'opération « Atalanta » constituait un réel succès pour l'Union européenne et pour la politique européenne de sécurité et de défense.

Il a souligné que, fin mai 2009, l'opération avait permis de procéder à plus d'une centaine d'arrestation de pirates, la plupart ayant été remis au Kenya. Devant ce succès de l'opération, les ministres de l'Union européenne ont décidé, en mai dernier, de la prolonger d'une année, et d'étendre son mandat vers l'océan Indien, au large des Seychelles, en raison de l'augmentation des attaques dans cette zone, où sont présents de nombreux plaisanciers, des thoniers français et espagnols et des paquebots de croisière.

Il a toutefois regretté l'absence de drones qui permettraient une surveillance plus étendue et a souhaité une meilleure coordination entre l'Union européenne et les autres forces multinationales présentes dans cette zone.

Enfin, il a mentionné, dans le cas de la France, une lacune juridique.

Il a rappelé que notre pays disposait jusqu'à une date récente d'une loi de 1825 sur la piraterie mais que cette loi avait été abrogée en 2007. La répression de la piraterie en haute mer, à la différence du trafic de stupéfiants par exemple, est bien autorisée par la Convention sur le droit de la mer de Montego Bay, mais rien n'est prévu dans notre droit concernant les conditions d'arrestation des pirates et de rétention sur les bâtiments de guerre. Un arrêt de la Cour européenne des droits de l'Homme de 2008 (« Medvedyev ») a mis en évidence les fragilités du droit français, en particulier concernant l'encadrement de la rétention à bord des navires de guerre des pirates capturés et l'intervention de l'autorité judiciaire.

Il a précisé qu'un projet de loi était en préparation pour combler cette lacune.

Il a également mentionné la proposition prévoyant la présence à bord des bâtiments de la marine nationale de gendarmes maritimes, qui, à la différence des autres militaires, disposent de la qualité d'officier de police judiciaire.

Enfin, il s'est interrogé sur l'efficacité à moyen terme de la lutte contre la piraterie.

Il a estimé que, sauf à maintenir en permanence une flotte de guerre imposante, le risque était grand en effet de voir ce phénomène s'étendre et changer de nature, avec des techniques et des armes de plus en plus sophistiquées.

Il a estimé que, face à la piraterie, l'action en mer n'était pas suffisante et qu'il fallait attaquer le mal à sa racine, c'est-à-dire agir pour favoriser la stabilisation politique de la Somalie et la reconstruction de cet Etat en assurant des conditions de vie décentes à sa population.

Enfin, **M. Michel Boutant** a tenu à rendre hommage au commandement et aux marins de la frégate « Aconit », qui réalisent un travail remarquable au service de la France et des Français.

A la suite de ces présentations, un débat s'est engagé au sein de la commission.

M. Josselin de Rohan, président, a souhaité avoir des précisions au sujet de la perception par les autorités de Djibouti de la présence militaire française, notamment par rapport à celle des Etats-Unis d'Amérique.

Il s'est également interrogé sur les commanditaires des attaques de pirates somaliens, en se demandant si les mafias ou les groupes islamistes n'étaient pas impliqués et ne tiraient pas profit des rançons versées par les armateurs.

M. André Dulait a fait valoir que les autorités de Djibouti étaient très favorables à la présence militaire française, tant en termes de stabilité, de sécurité et d'intégrité du territoire qu'en termes de retombées économiques.

Il a indiqué que si les Etats-Unis versent annuellement 30 millions de dollars américains aux autorités de Djibouti au titre de leur présence militaire dans ce pays, la France contribue à hauteur de 30 millions d'euros par an, ce qui représente une différence non négligeable, compte tenu du taux de change entre l'euro et le dollar américain.

Par ailleurs, les retombées économiques de la présence américaine sont très inférieures à celles de la France.

Il a ajouté que la convention financière arriverait à échéance en 2012 et que, face à l'arrivée de nouveaux contingents de différentes nationalités, la renégociation du volet financier de la présence militaire française serait sans doute un exercice délicat.

M. Michel Boutant a précisé que la piraterie s'est organisée progressivement, notamment grâce à l'afflux d'argent provenant des rançons, et que de véritables filières s'étaient mises en place, avec une séparation entre les commanditaires, les exécutants, les geôliers et les négociateurs.

Il a estimé que si les liens entre les pirates, d'une part, et les mafias ou les groupes islamistes, d'autre part, n'étaient pas avérés, un rapprochement éventuel ne pouvait être exclu.

M. André Vantomme a fait observer que si la contribution de la France à Djibouti au titre de la présence militaire française était empreinte d'une grande transparence, tel n'était pas le cas de la contribution américaine, entourée au contraire d'une grande opacité.

M. Jean-Pierre Chevènement a estimé que la présence d'une flotte de guerre au large des côtes somaliennes ne serait pas suffisante pour faire face à la piraterie, compte tenu de l'extrême pauvreté de la Somalie, et que seule une forte implication de la communauté internationale pour mettre un terme à la guerre civile et parvenir à stabiliser ce pays serait de nature à limiter ce phénomène. Il a souhaité avoir des précisions au sujet des initiatives prises en ce sens par la France et la communauté internationale.

Il s'est également interrogé au sujet de la présence d'Al Qaïda en Somalie.

En réponse, **M. André Dulait** a confirmé que la situation de la Somalie était préoccupante, les milices islamistes contrôlant désormais la quasi-totalité du Sud du pays, le gouvernement transitoire mis en place sous l'égide de l'ONU ne contrôlant en réalité qu'une petite partie de la capitale Mogadiscio.

Il a fait part, à cet égard, de son inquiétude au sujet de l'enlèvement, la veille, jour de la fête nationale, de deux ressortissants français à Mogadiscio.

Face au risque d'éclatement de ce pays en cas de prolongement de la guerre civile, il a souhaité une plus forte implication de la communauté internationale dans le règlement du conflit et le soutien au gouvernement transitoire.

Au sujet de la présence éventuelle d'Al Qaïda en Somalie, hypothèse qu'il n'a pas exclue, il a souligné la proximité de la Somalie avec des pays comme le Yémen ou le Soudan.

EXAMEN EN COMMISSION

La commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées du Sénat a procédé, lors de sa réunion du mardi 30 mars 2010, tenue en présence de M. Hervé Morin, ministre de la défense, et sous la présidence de M. Josselin de Rohan, président, à l'examen du rapport de M. André Dulait sur le présent projet de loi.

A la suite de l'exposé du rapporteur, un débat s'est engagé.

M. André Dulait, rapporteur, a souhaité connaître la position du ministre sur le recours éventuel à des sociétés militaires privées pour assurer la protection des navires et leur équipage. Il a indiqué que, malgré le risque d'une escalade de la violence, certains armateurs envisagent le recours à ces sociétés militaires privées afin d'assurer la protection de leur navire.

Il a également mentionné la législation de certains Etats, comme celle des Etats-Unis, qui autorise le recours à ces sociétés privées et a souhaité savoir si une réflexion était actuellement menée en France à ce sujet.

M. Hervé Morin, ministre de la défense, a fait valoir que la France, à la différence d'autres pays, comme l'Espagne par exemple, était opposée au recours aux sociétés militaires ou de sécurité privées pour assurer la protection des navires au motif qu'il s'agissait là de l'exercice d'une compétence régaliennne exercée par l'Etat et ne pouvant pas être déléguée, conformément aux règles constitutionnelles.

La France a ainsi mis en place des équipes militaires embarquées à bord des thoniers présents dans l'océan Indien afin d'assurer la protection des navires et de leur équipage.

De ce point de vue, la situation se présente de manière différente en Espagne, où les normes en vigueur ne permettent pas le recours à des moyens militaires sur des navires privés à des fins privées.

M. Didier Boulaud, s'exprimant au nom du groupe socialiste, a indiqué que son groupe partageait l'objectif de renforcer la lutte contre la piraterie maritime, qui constitue un fléau au niveau international.

Il s'est également félicité du succès de l'opération « Atalanta » de l'Union européenne de lutte contre la piraterie maritime dans le Golfe d'Aden et au large des côtes somaliennes, qui constitue la première opération navale de l'Union européenne.

Rappelant les observations formulées par MM. André Dulait et Michel Boutant devant la commission à la suite de leur séjour à bord d'une frégate participant à cette opération, **M. Didier Boulaud** a fait toutefois observer que les causes du développement de la piraterie au large de la Somalie s'expliquaient par la situation de ce pays, dépourvu d'Etat central et en guerre civile depuis 1992, et par l'extrême pauvreté de ses habitants.

Il a donc estimé que la solution ne pouvait pas se résumer à des réponses purement militaires ou juridiques, mais qu'elle devait prendre en compte également les aspects politiques, économiques et sociaux relatifs à la situation de ce pays.

Il a également considéré qu'il était indispensable de rechercher une meilleure coordination internationale en matière de lutte contre la piraterie maritime.

Il a jugé indispensable d'adapter la législation française, en particulier afin de tenir compte des griefs formulés à l'encontre de la France par la Cour européenne des droits de l'homme, dans son arrêt Medvedyev du 29 mars 2010. Il a rappelé que la France disposait d'une législation ancienne en matière de répression de la piraterie, avec une loi datant de 1825, mais que celle-ci avait été abrogée en 2007.

Il a également souligné que la Cour européenne des droits de l'homme avait, dans son arrêt Medvedyev du 29 mars 2010, condamné la France pour violation de l'article 5§1 de la convention européenne des droits de l'homme, en estimant que la rétention à bord des personnes interpellées en haute mer, dans le cadre de la lutte contre le trafic de stupéfiants, était dépourvue de base légale.

Il a donc jugé indispensable de prévoir un cadre juridique pour la rétention des personnes interpellées dans le cadre de l'exercice par l'Etat des pouvoirs de police en mer, et les mesures restrictives et privatives de liberté prises dans ce cadre, qui soient de nature à offrir toutes les garanties nécessaires au regard du respect des engagements internationaux et européens de la France, des libertés individuelles et des principes fondamentaux, tels qu'interprétés notamment par la Cour européenne des droits de l'homme.

Il a indiqué que son groupe présenterait deux amendements en ce sens.

Mme Michelle Demessine, s'exprimant au nom du groupe communiste, républicain et citoyen, a également estimé souhaitable de renforcer la lutte contre la piraterie maritime, tout en faisant remarquer que l'explication de ce fléau se trouvait souvent à terre, au regard de la situation d'extrême pauvreté des populations des pays concernés, et qu'elle devait s'inscrire dans le respect des principes fondamentaux.

Elle a fait valoir que la répression de la piraterie était prévue et encadrée par la convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Elle s'est également félicité de l'opération « Atalanta » de l'Union européenne de lutte contre la piraterie maritime dans le Golfe d'Aden et aux large des côtes somaliennes et du rôle important joué par la France dans cette opération.

Si les dispositions du projet de loi relatives à la répression de la piraterie maritime et à la reconnaissance d'une compétence quasi universelle des juridictions françaises ne semblent pas soulever de difficultés, **Mme Michelle Demessine** a, en revanche, fait part de ses fortes préoccupations au sujet des dispositions prévues en matière de rétention à bord des personnes interpellées dans le cadre de l'action de l'Etat en mer, à la lumière des griefs retenus par la Cour européenne des droits de l'homme dans son arrêt Medvedyev du 29 mars 2010, en particulier en ce qui concerne l'application de ces dispositions aux personnes interpellées dans le cadre de la lutte contre l'immigration illégale.

M. Josselin de Rohan, président, a ensuite indiqué que vingt-cinq amendements avaient été déposés sur le projet de loi, dont dix-huit par le rapporteur au fond, trois par M. André Trillard, deux par M. Yves Pozzo di Borgo et deux par MM. Didier Boulaud, Jean-Louis Carrère et Michel Boutant.

Examinant l'ensemble des amendements, la commission s'est ainsi prononcée :

A l'article 1er (modification de l'ordonnancement de la loi du 15 juillet 1994), **M. André Dulait, rapporteur**, a présenté un amendement n° 1 visant à supprimer cet article.

Il a fait observer que le titre Ier de la loi du 15 juillet 1994 avait été abrogé et qu'il était donc possible d'insérer les nouvelles dispositions relatives à la lutte contre la piraterie maritime non pas au titre IV, comme le propose l'article 2 du projet de loi, mais au titre Ier. En conséquence, il a proposé la suppression de l'article 1er.

La commission a alors adopté cet amendement et supprimé l'article 1^{er}.

Article premier			
Auteur	N°	Objet	Sort de l'amendement
M. Dulait, rapporteur	1	Supprimer l'article	Adopté

A l'article 2 (introduction d'un cadre juridique en matière de lutte contre la piraterie), **M. André Dulait, rapporteur**, a présenté deux amendements n° 2 et n° 3 de coordination avec l'amendement n° 1 de suppression de l'article 1^{er}.

La commission a alors adopté ces deux amendements.

M. Yves Pozzo di Borgo a présenté son amendement n° 19 visant à étendre les dispositions relatives à la lutte contre la piraterie aux eaux territoriales et intérieures françaises.

M. André Dulait, rapporteur, s'est déclaré réservé sur cet amendement en rappelant que, d'après la convention de Montego Bay, l'attaque contre un navire à des fins privées dans les eaux territoriales ou intérieures d'un Etat ne peut être qualifiée de piraterie mais qu'elle s'assimile à un acte de brigandage, étant donné que, dans ces espaces maritimes, la pleine souveraineté de l'Etat côtier s'applique. La seule exception concerne la situation spécifique de la Somalie et résulte des résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies.

M. Hervé Morin, ministre de la défense, a précisé que, dans le cas de la France, les incriminations prévues par le code pénal, comme le détournement de navire par exemple, et la procédure pénale de droit commun trouveraient à s'appliquer.

M. Yves Pozzo di Borgo a alors accepté de retirer son amendement au bénéfice des observations du rapporteur et du ministre.

M. André Dulait, rapporteur, a ensuite présenté un amendement n° 4 visant à clarifier la disposition concernant les opérations ne relevant pas de l'autorité du préfet maritime ou du délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, mais d'une autorité désignée dans un cadre international, à l'image de l'opération « Atalanta » de l'Union européenne.

M. Hervé Morin, ministre de la défense, ayant fait observer que l'autorité désignée dans un cadre international pouvait être civile ou militaire, **M. André Dulait, rapporteur**, a accepté de modifier son amendement pour prendre en compte l'observation du ministre.

La commission a alors adopté cet amendement ainsi modifié, ainsi qu'un autre amendement n° 5 de précision rédactionnelle présenté par le rapporteur.

M. André Dulait, rapporteur, a ensuite présenté un amendement n° 6 visant à déroger à l'autorisation du procureur de la République pour procéder à des saisies d'objets ou de documents en cas d'extrême urgence.

M. André Trillard a, pour sa part, présenté un amendement n° 21 visant à supprimer toute référence à l'autorisation du procureur de la République, compte tenu des fortes contraintes opérationnelles de la lutte contre la piraterie maritime.

Faisant valoir que la loi du 15 juillet 1994 prévoyait la possibilité de déroger à l'autorisation du procureur de la République en cas d'extrême urgence, en matière de lutte contre le trafic de stupéfiants comme en matière de lutte contre l'immigration illégale, **M. André Dulait, rapporteur**, a estimé qu'il serait utile de prévoir une telle dérogation en matière de lutte contre la piraterie. En revanche, il s'est déclaré réservé sur l'amendement n° 21, jugeant que l'autorisation du procureur de la République devrait rester la règle.

M. André Trillard ayant accepté de retirer son amendement au bénéfice de celui présenté par le rapporteur, la commission a adopté l'amendement n° 6 présenté par son rapporteur.

M. André Trillard a présenté son amendement n° 22 visant à permettre de procéder à la destruction des embarcations pirates.

Il a indiqué qu'une telle possibilité était prévue par la loi du 15 juillet 1994 en matière de lutte contre le trafic de stupéfiants et de lutte contre l'immigration illégale outre-mer et qu'elle constituerait un moyen efficace de lutter contre la piraterie.

M. André Dulait, rapporteur, tout en se déclarant ouvert à cette idée, a souhaité connaître l'avis du ministre sur ce point.

M. Hervé Morin, ministre de la défense, a indiqué qu'il était favorable à cet amendement à condition de préciser que cette destruction ne pourra se faire que sous réserve des traités et accords internationaux en vigueur, comme le prévoit l'article L. 218-44 du code de l'environnement.

M. André Trillard ayant accepté de modifier son amendement en ce sens, la commission a alors adopté cet amendement ainsi modifié.

M. Yves Pozzo di Borgo a présenté son amendement n° 20 tendant à reconnaître aux juridictions françaises une compétence universelle pour poursuivre et juger les auteurs et complices des actes de piraterie commis en haute mer.

Il s'est fondé sur les stipulations de la Convention de Montego Bay qui prévoient une telle compétence universelle.

M. André Dulait, rapporteur, a rappelé que le Sénat avait longuement débattu de la compétence universelle lors de l'examen du projet de loi portant

adaptation du droit pénal à l'institution de la Cour pénale internationale, mais que le Sénat avait finalement écarté cette idée en estimant qu'elle n'était ni indispensable ni souhaitable.

Il a mentionné les précédents de la Belgique et de l'Espagne, qui ont démontré que l'exercice d'une compétence universelle avait créé des incidents diplomatiques importants avec une efficacité judiciaire limitée.

Il a également fait valoir les risques d'engorgement des juridictions françaises et les difficultés pratiques pour poursuivre et juger d'un grand nombre d'affaires de piraterie commises hors du territoire national par des ressortissants étrangers sans aucune victime française.

Il a donc estimé préférable de s'en tenir à la rédaction actuelle et de privilégier un traitement judiciaire régional.

M. Hervé Morin, ministre de la défense, a fait valoir les risques d'une telle compétence universelle pour les juridictions françaises, qui seraient submergées d'affaires de piraterie.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission a alors rejeté cet amendement.

M. Didier Boulaud a présenté un amendement n° 24 visant à prévoir des conditions concernant la remise des pirates à d'autres pays, à garantir la non-application de la peine de mort et une procédure judiciaire permettant le respect des droits de la défense.

M. André Dulait, rapporteur, a indiqué qu'il partageait les préoccupations des auteurs de cet amendement.

Faisant observer que les accords conclus par l'Union européenne avec des pays tiers, comme le Kenya ou les Seychelles, prévoyaient déjà de telles garanties, il s'est toutefois interrogé sur la pertinence d'inscrire de telles dispositions dans la loi.

M. Hervé Morin, ministre de la défense, a déclaré partager l'avis du rapporteur en estimant que la mention de ces garanties n'était pas utile étant donné qu'elles s'appliquent déjà en pratique.

La commission a alors rejeté cet amendement.

M. André Dulait, rapporteur, a présenté un amendement n° 7 relatif aux règles de compétences des juridictions françaises.

Faisant remarquer qu'un projet de loi déposé au Sénat prévoyait de supprimer le tribunal aux armées de Paris, il a estimé préférable de retirer cette mention. En revanche, il a jugé utile de faire référence aux juridictions interrégionales spécialisées, qui disposent d'une expertise reconnue en matière de lutte contre la criminalité organisée.

La commission a adopté cet amendement.

Article 2			
Auteur	N°	Objet	Sort de l'amendement
M. Dulait, rapporteur	2	Amendement de coordination	Adopté
M. Dulait, rapporteur	3	Simplifier la rédaction de l'intitulé du titre Ier	Adopté
M. Pozzo di Borgo	19	Élargir les dispositions relatives à la répression de la piraterie aux eaux territoriales et intérieures d'un État	Retiré
M. Dulait, rapporteur	4	Amendement de clarification rédactionnelle	Adopté avec modification
M. Dulait, rapporteur	5	Amendement rédactionnel	Adopté
M. Dulait, rapporteur	6	Permettre en cas d'extrême urgence de procéder à la saisie d'objets ou de documents sans autorisation du procureur de la République	Adopté
M. Trillard	21	Supprimer toute référence à l'autorisation du procureur de la République pour procéder à la saisie d'objets ou documents	Retiré
M. Trillard	22	Permettre la destruction des embarcations pirates	Adopté avec modification
M. Pozzo di Borgo	20	Reconnaître une compétence universelle à la France pour juger des actes de piraterie	Rejeté
M. Boulaud et plusieurs de ses collègues	24	Prévoir des conditions à la remise des pirates à d'autres pays	Rejeté
M. Dulait, rapporteur	7	Supprimer la référence à l'article 693 du code de procédure pénale et à l'article L. 121-7 du code de justice militaire	Adopté

Après l'article 2, la commission a examiné un amendement n° 23 présenté par **M. André Trillard**, visant à modifier l'intitulé de la loi du 15 juillet 1994 afin de faire référence à la lutte contre la piraterie maritime.

M. André Dulait, rapporteur, a émis un avis favorable à cet amendement.

M. Hervé Morin, ministre de la défense, s'en remettant à la sagesse de la commission, celle-ci a alors adopté l'amendement n° 23.

Article additionnel après l'article 2			
Auteur	N°	Objet	Sort de l'amendement
M. Trillard	23	Modifier l'intitulé de la loi du 15 juillet 1994 afin de faire référence à la piraterie	Adopté
Article 3			
Auteur	N°	Objet	Sort de l'amendement
M. Dulait, rapporteur	8	Amendement rédactionnel	Adopté
Article 4			
Auteur	N°	Objet	Sort de l'amendement
M. Dulait, rapporteur	9	Amendement rédactionnel	Adopté
Article 5			
Auteur	N°	Objet	Sort de l'amendement
M. Dulait, rapporteur	10	Amendement rédactionnel	Adopté

A l'article 6 (création d'un régime sui generis pour la rétention à bord des personnes interpellées dans le cadre de l'action de l'Etat en mer), **M. André Dulait, rapporteur**, a présenté trois amendements rédactionnels n° 11, 12 et 13, qui ont été adoptés par la commission.

Il a ensuite présenté un amendement n° 14 visant à garantir l'information du procureur de la République de la mise en œuvre des mesures privatives ou restrictives de liberté, quelles que soient la nature de l'opération et l'autorité sous laquelle elle s'exerce.

La commission a adopté cet amendement.

M. Didier Boulaud a présenté un amendement n° 25 visant à introduire un délai maximal de trente-deux jours pour la rétention à bord des personnes appréhendées dans le cadre des actions de l'Etat en mer.

Il a indiqué que la Belgique avait adopté récemment une loi sur la piraterie maritime qui prévoyait un délai maximal d'un mois pour la consignation à bord et que le droit français prévoyait un délai maximal de trente-deux jours en matière de rétention administrative des étrangers en situation irrégulière.

M. André Dulait, rapporteur, a indiqué que l'ensemble des personnes auditionnées s'étaient montrées très réservées à l'idée de prévoir un délai maximal, compte tenu de la difficulté de prévoir à l'avance le temps nécessaire à un navire pour rejoindre le territoire français, étant donné que cette durée dépend de la vitesse et de la distance du navire, mais aussi d'autres facteurs, comme les conditions météorologiques, par exemple.

Il a estimé que le fait que la mesure restrictive ou privative de liberté soit contrôlée tous les cinq jours par un juge du siège offrait suffisamment de garanties.

M. Hervé Morin, ministre de la défense, a déclaré partager les réserves du rapporteur.

M. Didier Boulaud a alors accepté de retirer son amendement.

M. André Dulait, rapporteur, a présenté un amendement n° 17 visant à prendre en compte le transfert des suspects par voie aérienne plutôt que par voie maritime et à prévoir, dans ce cas, l'application du régime de rétention à bord des aéronefs.

La commission a adopté cet amendement.

M. André Dulait, rapporteur, a présenté un amendement n° 18 visant à prévoir la remise à l'autorité judiciaire, dès son arrivée sur le sol français, de la personne faisant l'objet de mesures restrictives ou privatives de liberté.

La commission a adopté cet amendement.

Article 6			
Auteur	N°	Objet	Sort de l'amendement
M. Dulait, rapporteur	11	Amendement rédactionnel	Adopté
M. Dulait, rapporteur	12	Amendement rédactionnel	Adopté
M. Dulait, rapporteur	13	Amendement rédactionnel	Adopté
M. Dulait, rapporteur	14	Prendre en compte le cas où le bâtiment de l'Etat agirait dans un cadre international, et harmoniser la rédaction proposée en matière de délais avec celle retenue par la loi du 15 juillet 1994	Adopté
M. Dulait, rapporteur	15	Amendement de coordination	Adopté
M. Boulaud et plusieurs de ses collègues	25	Prévoir un délai maximal de 32 jours pour la rétention à bord	Retiré
M. Dulait, rapporteur	16	Amendement de coordination	Adopté
M. Dulait, rapporteur	17	Prendre en compte le cas du transfert des personnes appréhendées par voie aérienne	Adopté
M. Dulait, rapporteur	18	Prévoir la remise à l'autorité judiciaire des personnes appréhendées dès leur arrivée sur le territoire français	Adopté

La commission a alors **adopté**, le groupe socialiste et le groupe communiste, républicain et citoyen s'abstenant, **le projet de loi ainsi rédigé.**

TABLEAU COMPARATIF

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>Loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer</p>	<p>Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer</p> <p>CHAPITRE 1^{ER}</p> <p>Dispositions modifiant la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer</p>	<p>Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer</p> <p>CHAPITRE 1^{ER}</p> <p>Dispositions modifiant la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer</p>
TITRE IV	Article 1 ^{er}	Article 1 ^{er}
Dispositions diverses	<p>La loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer est ainsi modifiée :</p> <p>1° Le titre IV intitulé : « Dispositions diverses » devient le titre V ;</p> <p>2° L'article 25 devient l'article 31.</p>	<i>Supprimé</i>
<p>Art. 25 – La présente loi est applicable à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises.</p>	<p>Article 2</p> <p>Le titre IV de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer est ainsi rétabli :</p>	<p>Article 2</p> <p>Le titre I^{er} de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer est ainsi rétabli :</p>
	« TITRE IV	« TITRE I ^{er}
	<p>« Adaptation de la législation française en matière de lutte contre la piraterie aux articles 100 à 107 et 110 de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer signée à Montego Bay le 10 décembre 1982</p>	<p>« De la lutte contre la piraterie maritime</p>
	<p>« Art. 25. – I. – Les dispositions du présent titre s'appliquent aux actes de piraterie au sens de la convention des</p>	<p>« Art. I^{er}. – I. – Le présent titre s'applique aux actes</p>

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Texte élaboré par la commission en
vue de l'examen en séance publique

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 deux navires ou un navire et un aéronef ;
- 2° Les infractions définies aux articles 224-1 à 224-5-2 ainsi qu'à l'article 224-8 du code pénal lorsqu'elles précèdent, accompagnent ou suivent les infractions mentionnées au 1° ;
- 3° Les infractions définies aux articles 450-1 et 450-5 du code pénal lorsqu'elles sont commises en vue de préparer les infractions mentionnées au 1° et au 2°.

« Art. 26. – Lorsqu'il existe de sérieuses raisons de soupçonner qu'une ou plusieurs des infractions mentionnées au II de l'article 25 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'État et les commandants des aéronefs de l'État, 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 code de la défense et la présente loi, soit sous l'autorité du préfet maritime ou, outre-mer, du délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer, soit, lorsque l'opération s'exécute dans un cadre international, sous l'autorité désignée dans ce cadre.

... commis :

- 1° Alinéa sans modification
- 2° Alinéa sans modification
- 3° Alinéa sans modification

II. – Alinéa sans modification

1° Alinéa sans modification

2° Les infractions

.....du *même* code lorsqu'elles précèdent ...

... au 1° ;

3° Les infractions.....

...du *même* code lorsqu'elles sont

..... *aux*

1° et 2°.

« Art. 2. – Lorsqu'il ...

... au II de l'article 1^{er} ont été....

....la première partie du *même* code et la présente *loi* soit sous l'autorité

....l'Etat en mer, soit *sous l'autorité d'un commandement civil ou militaire désigné dans un cadre international.*

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Texte élaboré par la commission en
vue de l'examen en séance publique

« A l'égard des personnes appréhendées à l'occasion de la constatation des infractions, peuvent être mises en oeuvre les mesures de coercition prévues par les dispositions du chapitre I^{er} du titre II du livre V de la première partie du code de la défense relatives au régime de rétention à bord.

« Art. 27. – A l'occasion de la visite du navire, les agents mentionnés à l'article 26 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 25 pour éviter qu'elles ne se produisent ou se renouvellent.

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

« Art. 28. – Les officiers de police judiciaire, et lorsqu'ils sont spécialement habilités dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, les commandants des bâtiments de l'État, les officiers de la marine nationale embarqués sur ces bâtiments et les commandants des aéronefs de l'État, chargés de la surveillance en mer, procèdent à la constatation des infractions mentionnées au II de l'article 25, 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 du procureur de la République.

« À l'égard des personnes à bord peuvent être mises en oeuvre 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.

« Art. 3. – A l'occasion ...
.....
l'article 2 peuvent *prendre ou faire prendre* toute mesure

..... au II de l'article 1^{er}
pour éviter qu'elles ne se produisent ou se renouvellent.

Alinéa sans modification

« Art. 4. – Les officiers de police judiciaire *et*, lorsqu'ils

....au II de l'article 1^{er}, à la recherche et à 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.

« Ils peuvent également procéder à la destruction des seules embarcations dépourvues de pavillon qui ont servi à commettre les infractions mentionnées au II de l'article 1^{er}, 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.

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Texte élaboré par la commission en
vue de l'examen en séance publique

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

« Art. 29. – A défaut d'entente avec les autorités d'un autre État pour l'exercice par celui-ci de sa compétence juridictionnelle, les auteurs et complices des infractions mentionnées au II de l'article 25 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 28.

« Art. 30. – 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'État 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 aux articles 693, 706-75 du code de procédure pénale ou L. 121-7 du code de justice militaire.

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

Alinéa sans modification

« Art. 5. – A défaut ...

.....au II de l'article 1^{er} et commises....

.....mentionnés à l'article 4.

« Art. 6 – Alinéa sans modification

1° Alinéa sans modification

2° Alinéa sans modification

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.

Alinéa sans modification

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p style="text-align: center;">TITRE II</p> <p style="text-align: center;">Exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer dans la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants et substances psychotropes</p>	<p>Article 3</p>	<p style="text-align: center;"><i>Article 2 bis (nouveau)</i></p> <p style="text-align: center;"><i>Dans l'intitulé de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 précitée, après le mot : « relative », sont insérés les mots : « à la lutte contre la piraterie et ».</i></p>
<p>Art. 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 :</p> <ul style="list-style-type: none">- 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.	<p>1° Au premier alinéa des articles 12 et 19 de loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer, les mots : « , outre » sont supprimés et le signe « : » est remplacé par le signe « . » ;</p> <p>2° Les deuxième et troisième alinéas des articles 12 et 19 de la même loi sont supprimés.</p>	<p style="text-align: center;">Article 3</p> <p style="text-align: center;"><i>Les articles 12 et 19 de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 précitée sont ainsi modifiés :</i></p> <p style="text-align: center;"><i>1° Au premier alinéa, le mot : « , outre » est supprimé.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>2° Les deux derniers alinéas sont supprimés.</i></p>
<p style="text-align: center;">TITRE III</p> <p style="text-align: center;">Exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer dans la lutte contre l'immigration illicite par mer</p>		
<p>Art. 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, outre aux navires mentionnés à l'article L. 1521-1 du code de la défense :</p>		

Textes en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique —
<p>- 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.</p>		
Code pénal	Dispositions modifiant le code pénal et le code de procédure pénale	Dispositions modifiant le code pénal et le code de procédure pénale
<p>Art. 224-6 – Le fait de s'emparer ou de prendre le contrôle par violence ou menace de violence d'un aéronef, d'un navire ou de tout autre moyen de transport à bord desquels des personnes ont pris place, ainsi que d'une plateforme fixe située sur le plateau continental, est puni de vingt ans de réclusion criminelle.</p> <p>Les deux premiers alinéas de l'article 132-23 relatif à la période de sûreté sont applicables à cette infraction.</p>	<p>CHAPITRE II</p> <p>Article 4</p> <p>Il est inséré après l'article 224-6 du code pénal, un article 224-6-1 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. 224-6-1. – Lorsque l'infraction prévue à l'article 224-6 est commise en bande organisée, la peine est portée à trente ans de réclusion criminelle.</p> <p>« Les deux premiers alinéas de l'article 132-23 sont applicables à cette infraction. »</p>	<p>CHAPITRE II</p> <p>Article 4</p> <p>Après l'article 224-6 du code pénal, <i>il est inséré</i> un article 224-6-1 ainsi rédigé :</p> <p>(le reste sans modification)</p>
Code de procédure pénale	Article 5	Article 5
<p>Art. 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 :</p> <p>1° Crime de meurtre commis en bande organisée prévu par le 8° de l'article 221-4 du code pénal ;</p> <p>2° Crime de tortures et d'actes de barbarie commis en bande organisée prévu par l'article 222-4 du code pénal ;</p> <p>3° Crimes et délits de trafic de</p>	<p>L'article 706-73 du code de procédure pénale est ainsi modifié :</p>	<p>L'article 706-73 du code de procédure pénale est ainsi modifié :</p>

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique
<p>stupéfiants prévus par les articles 222-34 à 222-40 du code pénal ;</p> <p>4° Crimes et délits d'enlèvement et de séquestration commis en bande organisée prévus par l'article 224-5-2 du code pénal ;</p> <p>5° Crimes et délits aggravés de traite des êtres humains prévus par les articles 225-4-2 à 225-4-7 du code pénal ;</p> <p>6° Crimes et délits aggravés de proxénétisme prévus par les articles 225-7 à 225-12 du code pénal ;</p> <p>7° Crime de vol commis en bande organisée prévu par l'article 311-9 du code pénal ;</p> <p>8° Crimes aggravés d'extorsion prévus par les articles 312-6 et 312-7 du code pénal ;</p> <p>8° bis (Abrogé)</p> <p>9° Crime de destruction, dégradation et détérioration d'un bien commis en bande organisée prévu par l'article 322-8 du code pénal ;</p> <p>10° Crimes en matière de fausse monnaie prévus par les articles 442-1 et 442-2 du code pénal ;</p> <p>11° Crimes et délits constituant des actes de terrorisme prévus par les articles 421-1 à 421-6 du code pénal ;</p> <p>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 ;</p> <p>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 ;</p> <p>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° ;</p> <p>15° Délits d'association de malfaiteurs prévus par l'article 450-1 du</p>	<p>1° Le seizième alinéa (15°) est complété par les mots : « et 17° » ;</p>	<p>1° Les 15° et 16° sont complétés par les mots : « et 17° » ;</p>

Textes en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique —
<p>code pénal, lorsqu'ils ont pour objet la préparation de l'une des infractions mentionnées aux 1° à 14° ;</p> <p>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°.</p> <p>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.</p>	<p>2° Le dix-septième alinéa (16°) est complété par les mots : « et 17° » ;</p> <p>3° Il est inséré après le dix-septième alinéa, un alinéa ainsi rédigé : « 17° Crime de détournement d'aéronef, de navire ou de tout autre moyen de transport commis en bande organisée prévu par l'article 224-6-1 du code pénal. »</p>	<p>2° Après le 16°, il est inséré un 17° ainsi rédigé : « 17° Crime de détournement d'aéronef, de navire ou de tout autre moyen de transport commis en bande organisée prévu par l'article 224-6-1 du code pénal. »</p>
Code de la défense	CHAPITRE III Dispositions modifiant le code de la défense	CHAPITRE III Dispositions modifiant le code de la défense
<p>Art. L. 1521-1 – Les dispositions prévues au présent chapitre s'appliquent :</p>	<p>Article 6</p> <p>Le code de la défense est ainsi modifié :</p>	<p>Article 6</p> <p>Le code de la défense est ainsi modifié :</p>
<p>1° Aux navires français dans tous les espaces maritimes, sous réserve des compétences reconnues aux Etats par le droit international ;</p>	<p>1° Au 2° de l'article L. 1521-1, après les mots : « navires étrangers » sont insérés les mots : « et aux navires n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité, » ;</p>	<p>1° L'article L. 1521-1 est ainsi modifié :</p>
<p>2° Aux navires étrangers 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.</p>	<p>2° Il est ajouté à l'article L. 1521-1 un cinquième alinéa ainsi rédigé : « 4° Aux navires battant pavillon d'un Etat qui a sollicité l'intervention de la France ou agréé sa demande d'intervention. » ;</p>	<p>a) Au 2°, après les mots : « navires étrangers », sont insérés les mots : « et aux navires n'abordant aucun pavillon ou sans nationalité, » ;</p>
<p>Elles ne s'appliquent ni aux navires de guerre étrangers ni aux autres navires d'Etat étrangers utilisés à des fins non commerciales ;</p>	<p>3° Après la section 2 du chapitre unique du titre II du livre V de la première partie, il est ajoutée une section 3 ainsi rédigée :</p>	<p>b) Il est ajouté un 4° ainsi rédigé : « 4° Aux navires battant pavillon d'un Etat qui a sollicité l'intervention de la France ou agréé sa demande d'intervention. » ;</p>
<p>3° Aux navires situés dans les espaces maritimes sous souveraineté d'un Etat étranger, en accord avec celui-ci.</p>		<p>2° Le chapitre unique du titre II du livre V de la première partie est complété par une section 3 ainsi rédigée :</p>

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Texte élaboré par la commission en
vue de l'examen en séance publique

« SECTION 3

« Mesures prises à l'encontre des
personnes à bord

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

« Art. L. 1521-12. – Lorsque des mesures de restriction ou de privation de liberté doivent être mises en oeuvre, le préfet maritime ou, outre-mer, le délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer en informe sans délai le procureur de la République territorialement compétent.

« Art. L. 1521-13. – Chaque personne à bord faisant l'objet d'une mesure de restriction ou de privation de liberté bénéficie d'un examen de santé par une personne qualifiée dans un délai de 24 heures à compter de la mise en oeuvre 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 meilleurs délais au procureur de la République.

« Art. L. 1521-14. – Avant l'expiration du délai de 48 heures à compter de la mise en oeuvre 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

« SECTION 3

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

« Art. L. 1521-11. – A compter de l'embarquement de l'équipe de visite prévue à l'article L. 1521-4 sur le navire contrôlé, les agents mentionnés.....

.....à bord en vue d'assurer

... des personnes.

« Art. L. 1521-12. – Lorsque des mesures de restriction ou de privation de liberté doivent être mises en oeuvre, *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'État en mer, *qui* en informe dans les plus brefs délais le procureur de la République territorialement compétent.

« Art. L. 1521-13. – Chaque ...

.....dans un délai de *vingt-quatre* heures

... effectué.

« Un compte-rendu ...

est transmis dans *les plus brefs délais* au procureur de la République.

« Art. L. 1521-14. – Avant l'expiration du délai de *quarante-huit* heures à compter ...

... par le procureur de

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique

République, statue sur leur prolongation éventuelle pour une durée maximale de 120 heures à compter de l'expiration du délai précédent.

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

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

« Il peut ordonner un nouvel examen de santé.

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

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

la *République* statue sur leur prolongation éventuelle pour une durée maximale de *cent vingt* heures à compter de l'expiration du délai précédent.

« Alinéa sans modification

« Art. L. 1521-15. – Non modifié

« Art. L. 1521-16. – Le juge ...

... Copie de cette ordonnance est transmise dans les *plus brefs* délais par le procureur de la *République au* préfet.....

« Art. L. 1521-17. (nouveau) – *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 en charge du transfert, sous le contrôle de l'autorité judiciaire tel que défini par la présente section. »*

« Art. L. 1521-18. (nouveau) – *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. »*

Textes en vigueur

—

Texte du projet de loi

—

CHAPITRE IV

Dispositions finales

Article 7

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

Texte élaboré par la commission en vue de l'examen en séance publique

—

CHAPITRE IV

Dispositions finales

Article 7

Sans modification

ANNEXE AU TABLEAU COMPARATIF

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
(articles 100 à 107 et 110)

Article 100

Obligation de coopérer à la répression de la piraterie

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

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 102

Piraterie du fait d'un navire de guerre, d'un navire d'Etat ou d'un aéronef d'Etat dont l'équipage s'est mutiné

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

Article 103

Définition d'un navire ou d'un aéronef pirate

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

Article 104

Conservation ou perte de la nationalité d'un navire ou d'un aéronef pirate

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

Article 105

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 106

Responsabilité en cas de saisie arbitraire

Lorsque la saisie d'un navire ou aéronef suspect de piraterie a été effectuée sans motif suffisant, l'Etat qui y a procédé est responsable vis-à-vis de l'Etat dont le navire ou l'aéronef a la nationalité de toute perte ou de tout dommage causé de ce fait.

Article 107

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.

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.

Loi n°94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice
par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer.

Version consolidée au 23 avril 2005

Vu la décision du Conseil constitutionnel n° 93-342 DC en date du 7 juillet 1994 ;

Titre Ier : Dispositions générales (abrogé)
--

Article 1 (abrogé)

- Modifié par Loi n°96-359 du 29 avril 1996 - art. 1 JORF 30 avril 1996
- Abrogé par Ordonnance n°2004-1374 du 20 décembre 2004 - art. 5 (V) JORF 21 décembre 2004

Article 2 (abrogé)

- Modifié par Loi n°96-359 du 29 avril 1996 - art. 1 JORF 30 avril 1996
- Abrogé par Ordonnance n°2004-1374 du 20 décembre 2004 - art. 5 (V) JORF 21 décembre 2004

Article 3 (abrogé)

- Modifié par Loi n°96-359 du 29 avril 1996 - art. 1 JORF 30 avril 1996
- Abrogé par Ordonnance n°2004-1374 du 20 décembre 2004 - art. 5 (V) JORF 21 décembre 2004

Article 4 (abrogé)

- Modifié par Loi n°96-359 du 29 avril 1996 - art. 1 JORF 30 avril 1996
- Abrogé par Ordonnance n°2004-1374 du 20 décembre 2004 - art. 5 (V) JORF 21 décembre 2004

Article 5 (abrogé)

- Modifié par Loi n°96-359 du 29 avril 1996 - art. 1 JORF 30 avril 1996
- Abrogé par Ordonnance n°2004-1374 du 20 décembre 2004 - art. 5 (V) JORF 21 décembre 2004

Article 6 (abrogé)

- Modifié par Loi n°96-359 du 29 avril 1996 - art. 1 JORF 30 avril 1996
- Abrogé par Ordonnance n°2004-1374 du 20 décembre 2004 - art. 5 (V) JORF 21 décembre 2004

Article 7 (abrogé)

- Modifié par Loi n°96-359 du 29 avril 1996 - art. 1 JORF 30 avril 1996
- Abrogé par Ordonnance n°2004-1374 du 20 décembre 2004 - art. 5 (V) JORF 21 décembre 2004

Article 8 (abrogé)

- Modifié par Ordonnance n°2000-916 du 19 septembre 2000 - art. 3 (V) JORF 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002

- Abrogé par Ordonnance n°2004-1374 du 20 décembre 2004 - art. 5 (V) JORF 21 décembre 2004

Article 9 (abrogé)

- Modifié par Loi n°96-359 du 29 avril 1996 - art. 1 JORF 30 avril 1996
- Abrogé par Ordonnance n°2004-1374 du 20 décembre 2004 - art. 5 (V) JORF 21 décembre 2004

Article 10 (abrogé)

- Modifié par Loi n°96-359 du 29 avril 1996 - art. 1 JORF 30 avril 1996
- Abrogé par Ordonnance n°2004-1374 du 20 décembre 2004 - art. 5 (V) JORF 21 décembre 2004

Article 11 (abrogé)

- Abrogé par Loi n°96-359 du 29 avril 1996 - art. 13 JORF 30 avril 1996

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 (abrogé)
--

Chapitre Ier : Des mesures prises à la demande ou avec l'accord d'un Etat partie à la convention précitée faite à Vienne le 20 décembre 1988 (abrogé)

Chapitre II : De la compétence des juridictions françaises (abrogé)

Titre II : Exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer dans la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants et substances psychotropes
--

Article 12

- Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 1 JORF 23 avril 2005
- Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 5 JORF 23 avril 2005
- Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 6 JORF 23 avril 2005

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.

Article 13

- Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 1 JORF 23 avril 2005
- Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 5 JORF 23 avril 2005
- Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 7 JORF 23 avril 2005

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 ou, outre-mer, du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer qui en avise le procureur de la République, les mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international et la présente loi.

Chapitre Ier : Des mesures prises soit à l'encontre d'un navire n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité, soit à la demande ou avec l'accord de l'Etat du pavillon

Article 14

- Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 1 JORF 23 avril 2005
- Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 5 JORF 23 avril 2005
- Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 8 JORF 23 avril 2005
- Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 9 JORF 23 avril 2005

I. - A l'occasion de la visite du navire, le commandant peut faire procéder à la saisie des produits stupéfiants découverts et des objets ou documents qui paraissent liés à un trafic de stupéfiants.

Ils sont placés sous scellés en présence du capitaine du navire ou de toute personne se trouvant à bord de celui-ci.

II. - Le commandant peut ordonner le déroutement du navire vers une position ou un port appropriés lorsque des investigations approfondies qui ne peuvent être effectuées en mer doivent être diligentées à bord.

Le déroutement peut également être ordonné vers un point situé dans les eaux internationales lorsque l'Etat du pavillon en formule expressément la demande, en vue de la prise en charge du navire.

III. - Le compte rendu d'exécution des mesures prises en application de la présente loi ainsi que les produits, objets ou documents placés sous scellés sont remis aux autorités de l'Etat du pavillon lorsque aucune suite judiciaire n'est donnée sur le territoire français.

Chapitre II : De la compétence des juridictions françaises

Article 15

- Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 1 JORF 23 avril 2005
- Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 10 JORF 23 avril 2005

Les auteurs ou complices d'infractions de trafic de stupéfiants commises en haute mer peuvent être poursuivis et jugés par les juridictions françaises lorsque des accords bilatéraux ou multilatéraux le prévoient ou avec l'assentiment de l'Etat du pavillon, ainsi que dans le cas où ces infractions sont commises à bord d'un navire n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité.

L'assentiment mentionné à l'alinéa précédent est transmis par la voie diplomatique aux autorités françaises, accompagné des éléments permettant de soupçonner qu'un trafic de stupéfiants est commis sur un navire. Une copie de ces documents est transmise par tout moyen et dans les plus brefs délais au procureur de la République.

Dans les départements et régions d'outre-mer, dans les collectivités d'outre-mer, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie, le procureur de la République peut ordonner la destruction des seules embarcations dépourvues de pavillon qui ont servi à commettre les infractions de trafic de stupéfiants commises en haute mer, constatées par procès-verbal, lorsqu'il n'existe pas de mesures techniques raisonnablement envisageables pour empêcher définitivement le renouvellement des ces infractions.

Article 16

- Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 1 JORF 23 avril 2005
- Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 5 JORF 23 avril 2005

Outre les officiers de police judiciaire agissant conformément aux dispositions du code de procédure pénale, les agents des douanes ainsi que, 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 de bord des aéronefs de l'Etat, chargés de la surveillance en mer, peuvent constater les infractions en matière de trafic de stupéfiants et en rechercher les auteurs selon les modalités suivantes :

I. - Le procureur de la République compétent est informé préalablement et par tout moyen des opérations envisagées en vue de la recherche et de la constatation des infractions.

Les infractions sont constatées par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire. Ces procès-verbaux sont transmis au procureur de la République dans les plus brefs délais et au plus tard dans les quinze jours qui suivent les opérations. Copie en est remise à la personne intéressée.

II. - Il peut être procédé avec l'autorisation, sauf extrême urgence, du procureur de la République à des perquisitions et à la saisie des produits stupéfiants ainsi que des objets ou documents qui paraissent provenir de la commission d'une

infraction à la législation sur les stupéfiants, ou qui paraissent servir à la commettre. Cette autorisation est transmise par tout moyen.

Les produits, objets ou documents saisis sont placés immédiatement sous scellés.

Les perquisitions et saisies peuvent être opérées à bord du navire en dehors des heures prévues à l'article 59 du code de procédure pénale.

Article 17

- Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 1 JORF 23 avril 2005
- Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 11 JORF 23 avril 2005
- Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 5 JORF 23 avril 2005

En France métropolitaine, le tribunal compétent est soit le tribunal de grande instance situé au siège de la préfecture maritime, soit le tribunal de grande instance du port vers lequel le navire a été dérouté.

Dans les départements d'outre-mer, à Mayotte, à Saint-Pierre-et-Miquelon, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises, le tribunal compétent est la juridiction de première instance en matière correctionnelle située soit au siège du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, soit au port vers lequel le navire est dérouté.

En matière criminelle, les dispositions de l'article 706-27 du code de procédure pénale sont applicables.

Titre III : Dispositions diverses (abrogé)

Titre III : Exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer dans la lutte contre l'immigration illicite par mer

Article 18

- Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 1 JORF 23 avril 2005
- Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 12 JORF 23 avril 2005

Les infractions visées au présent titre sont celles qui, commises en mer, sont définies aux articles L. 622-1 et L. 622-2 du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile, au I de l'article 28 de l'ordonnance n° 2000-371 du 26 avril 2000 relative aux conditions d'entrée et de séjour des étrangers dans les îles Wallis et Futuna, au I de l'article 30 de l'ordonnance n° 2000-372 du 26 avril 2000 relative aux conditions d'entrée et de séjour des étrangers en Polynésie française, au I de l'article 28 de l'ordonnance n° 2000-373 du 26 avril 2000 relative aux conditions d'entrée et de séjour des étrangers à Mayotte, et au I de l'article 30 de l'ordonnance n° 2002-388 du 20 mars 2002 relative aux conditions

d'entrée et de séjour des étrangers en Nouvelle-Calédonie.

Article 19

· Créé par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 12 JORF 23 avril 2005

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, 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.

Article 20

· Créé par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 12 JORF 23 avril 2005

Lorsqu'il existe des motifs raisonnables de soupçonner que les infractions visées à l'article 18 se commettent à bord de l'un des navires visés à l'article 19 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 ou, outre-mer, du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, qui en avisent le procureur de la République, les mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international et la présente loi.

Chapitre Ier : Des mesures prises soit à l'encontre d'un navire n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité, soit à la demande ou avec l'accord de l'Etat du pavillon

Article 21

· Créé par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 12 JORF 23 avril 2005

I. - A l'occasion de la visite du navire, le commandant peut faire procéder à la saisie des objets ou documents qui paraissent liés à la commission des infractions visées à l'article 18.

Ils sont placés sous scellés en présence du capitaine du navire ou de toute personne se trouvant à bord de celui-ci.

II. - Le commandant peut ordonner le déroutement du navire vers une position ou un port appropriés lorsque des investigations approfondies qui ne peuvent être effectuées en mer doivent être diligentées à bord.

Le déroutement peut également être ordonné vers un point situé dans les eaux internationales lorsque l'Etat du pavillon en formule expressément la demande, en vue de la prise en charge du navire.

III. - Le compte rendu d'exécution des mesures prises en application de la présente loi ainsi que les produits, objets ou documents placés sous scellés sont remis aux autorités de l'Etat du pavillon lorsque aucune suite judiciaire n'est donnée sur le territoire français.

Chapitre II : De la compétence des juridictions françaises

Article 22

· Créé par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 12 JORF 23 avril 2005

Les auteurs ou complices d'infractions visées à l'article 18 et commises en haute mer à bord des navires visés à l'article 19 peuvent être poursuivis et jugés par les juridictions françaises lorsque des accords bilatéraux ou multilatéraux le prévoient ou avec l'assentiment de l'Etat du pavillon, ainsi que dans le cas où ces infractions sont commises à bord d'un navire n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité.

L'assentiment mentionné à l'alinéa précédent est transmis par la voie diplomatique aux autorités françaises, accompagné des éléments permettant de soupçonner que les infractions visées à l'article 18 sont commises sur un navire. Une copie de ces documents est transmise par tout moyen et dans les plus brefs délais au procureur de la République.

Article 23

· Créé par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 12 JORF 23 avril 2005

Outre les officiers de police judiciaire agissant conformément aux dispositions du code de procédure pénale, les agents des douanes ainsi que, 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 de bord des aéronefs de l'Etat, chargés de la surveillance en mer, peuvent constater les infractions visées à l'article 18 et en rechercher les auteurs selon les modalités suivantes :

1° Le procureur de la République compétent est informé préalablement et par tout moyen des opérations envisagées en vue de la recherche et de la constatation des infractions.

Les infractions sont constatées par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire. Ces procès-verbaux sont transmis au procureur de la République dans les plus brefs délais et au plus tard dans les quinze jours qui suivent les opérations. La copie en est remise à la personne intéressée ; à défaut, la procédure n'est pas pour autant entachée de nullité ;

2° Il peut être procédé avec l'autorisation, sauf extrême urgence, du procureur de la République à des perquisitions et à la saisie des objets ou documents qui paraissent provenir de la commission des infractions visées à l'article 18 ou qui paraissent servir à les commettre.

Cette autorisation est transmise par tout moyen.

Les produits, documents ou objets saisis sont placés immédiatement sous scellés.

Les perquisitions et saisies peuvent, lorsque l'autorisation du procureur de la République le mentionne, être effectuées à bord du navire en dehors des heures prévues à l'article 59 du code de procédure pénale.

Dans les départements et régions d'outre-mer, dans les collectivités d'outre-mer, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie, le procureur de la République peut ordonner la destruction des seules embarcations dépourvues de pavillon qui ont servi à commettre les infractions visées à l'article 18, constatées par procès-verbal, lorsqu'il n'existe pas de mesures techniques raisonnablement envisageables pour empêcher définitivement le renouvellement de ces infractions.

Article 24

· Créé par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 12 JORF 23 avril 2005

En France métropolitaine, le tribunal compétent est soit le tribunal de grande instance situé au siège de la préfecture maritime, soit le tribunal de grande instance du port vers lequel le navire a été dérouté.

Dans les départements d'outre-mer, à Mayotte, à Saint-Pierre-et-Miquelon, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises, le tribunal compétent est la juridiction de première instance en matière correctionnelle située soit au siège du délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, soit au port vers lequel le navire est dérouté.

Titre IV : Dispositions diverses

Article 25

· Créé par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 12 JORF 23 avril 2005

La présente loi est applicable à Mayotte, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

Code pénal

- Partie législative
 - LIVRE Ier : Dispositions générales.
 - TITRE III : Des peines.
 - CHAPITRE II : Du régime des peines.
 - Section 1 : Dispositions générales.
 - Sous-section 5 : De la période de sûreté.

Article 132-23

Modifié par Loi n°2005-1549 du 12 décembre 2005 - art. 3 JORF 13 décembre 2005

En cas de condamnation à une peine privative de liberté, non assortie du sursis, dont la durée est égale ou supérieure à dix ans, prononcée pour les infractions spécialement prévues par la loi, le condamné ne peut bénéficier, pendant une période de sûreté, des dispositions concernant la suspension ou le fractionnement de la peine, le placement à l'extérieur, les permissions de sortir, la semi-liberté et la libération conditionnelle.

La durée de la période de sûreté est de la moitié de la peine ou, s'il s'agit d'une condamnation à la réclusion criminelle à perpétuité, de dix-huit ans. La cour d'assises ou le tribunal peut toutefois, par décision spéciale, soit porter ces durées jusqu'aux deux tiers de la peine ou, s'il s'agit d'une condamnation à la réclusion criminelle à perpétuité, jusqu'à vingt-deux ans, soit décider de réduire ces durées.

Dans les autres cas, lorsqu'elle prononce une peine privative de liberté d'une durée supérieure à cinq ans, non assortie du sursis, la juridiction peut fixer une période de sûreté pendant laquelle le condamné ne peut bénéficier d'aucune des modalités d'exécution de la peine mentionnée au premier alinéa. La durée de cette période de sûreté ne peut excéder les deux tiers de la peine prononcée ou vingt-deux ans en cas de condamnation à la réclusion criminelle à perpétuité.

Les réductions de peines accordées pendant la période de sûreté ne seront imputées que sur la partie de la peine excédant cette durée.

- Partie législative
 - LIVRE II : Des crimes et délits contre les personnes.
 - TITRE II : Des atteintes à la personne humaine.
 - CHAPITRE IV : Des atteintes aux libertés de la personne.
 - Section 1 : De l'enlèvement et de la séquestration.

Article 224-1

Modifié par Ordonnance n°2000-916 du 19 septembre 2000 - art. 3 (V) JORF 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002

Le fait, sans ordre des autorités constituées et hors les cas prévus par la loi, d'arrêter, d'enlever, de détenir ou de séquestrer une personne, est puni de vingt ans de réclusion criminelle.

Les deux premiers alinéas de l'article 132-23 relatif à la période de sûreté sont applicables à cette infraction.

Toutefois, si la personne détenue ou séquestrée est libérée volontairement avant le septième jour accompli depuis celui de son appréhension, la peine est de cinq ans d'emprisonnement et de 75000 euros d'amende, sauf dans les cas prévus par l'article 224-2.

Article 224-2

L'infraction prévue à l'article 224-1 est punie de trente ans de réclusion criminelle lorsque la victime a subi une mutilation ou une infirmité permanente provoquée volontairement ou résultant soit des conditions de détention, soit d'une privation d'aliments ou de soins.

Elle est punie de la réclusion criminelle à perpétuité lorsqu'elle est précédée ou accompagnée de tortures ou d'actes de barbarie ou lorsqu'elle est suivie de la mort de la victime.

Les deux premiers alinéas de l'article 132-23 relatif à la période de sûreté sont applicables aux infractions prévues par le présent article.

Article 224-3

Modifié par Loi n°2004-204 du 9 mars 2004 - art. 6 JORF 10 mars 2004

L'infraction prévue par l'article 224-1 est punie de trente ans de réclusion criminelle lorsqu'elle est commise à l'égard de plusieurs personnes.

Les deux premiers alinéas de l'article 132-23 relatif à la période de sûreté sont applicables à cette infraction.

Toutefois, si la personne détenue ou séquestrée ou toutes les personnes détenues ou séquestrées sont libérées volontairement dans le délai prévu par le troisième alinéa de l'article 224-1, la peine est de dix ans d'emprisonnement, sauf si la victime ou l'une des victimes a subi l'une des atteintes à son intégrité physique mentionnées à l'article 224-2.

Article 224-4

Si la personne arrêtée, enlevée, détenue ou séquestrée l'a été comme otage soit pour préparer ou faciliter la commission d'un crime ou d'un délit, soit pour favoriser la fuite ou assurer l'impunité de l'auteur ou du complice d'un crime ou d'un délit, soit pour obtenir l'exécution d'un ordre ou d'une condition, notamment le versement d'une rançon, l'infraction prévue par l'article 224-1 est punie de trente ans de réclusion criminelle.

Les deux premiers alinéas de l'article 132-23 relatif à la période de sûreté sont applicables à cette infraction.

Sauf dans les cas prévus à l'article 224-2, la peine est de dix ans d'emprisonnement si la personne prise en otage dans les conditions définies au premier alinéa est libérée volontairement avant le septième jour accompli depuis celui de son appréhension, sans que l'ordre ou la condition ait été exécuté.

Article 224-5

Lorsque la victime de l'un des crimes prévus aux articles 224-1 à 224-4 est un mineur de quinze ans, la peine est portée à la réclusion criminelle à perpétuité si l'infraction est punie de trente ans de réclusion criminelle et à trente ans de réclusion criminelle si l'infraction est punie de vingt ans de réclusion criminelle.

Les deux premiers alinéas de l'article 132-23 relatif à la période de sûreté sont applicables dans les cas prévus par le présent article.

Article 224-5-1

Créé par Loi n°2004-204 du 9 mars 2004 - art. 12 JORF 10 mars 2004

Toute personne qui a tenté de commettre les crimes prévus par la présente section est exempte de peine si, ayant averti l'autorité administrative ou judiciaire, elle a permis d'éviter la réalisation de l'infraction et d'identifier, le cas échéant, les autres auteurs ou complices.

La peine privative de liberté encourue par l'auteur ou le complice d'un des crimes prévus à la présente section est réduite de moitié si, ayant averti l'autorité administrative ou judiciaire, il a permis de faire cesser l'infraction ou d'éviter que l'infraction n'entraîne mort d'homme ou infirmité permanente et d'identifier, le cas échéant, les autres auteurs ou complices. Lorsque la peine encourue est la réclusion criminelle à perpétuité, celle-ci est ramenée à vingt ans de réclusion criminelle.

Article 224-5-2

Créé par Loi n°2004-204 du 9 mars 2004 - art. 6 JORF 10 mars 2004

Lorsque les infractions prévues par le premier alinéa de l'article 224-1 et par les articles 224-2 à 224-5 sont commises en bande organisée, les peines sont portées à 1 000 000 Euros d'amende et à :

1° Trente ans de réclusion criminelle si l'infraction est punie de vingt ans de réclusion criminelle ;

2° La réclusion criminelle à perpétuité si l'infraction est punie de trente ans de réclusion criminelle.

Les deux premiers alinéas de l'article 132-23 relatif à la période de sûreté sont applicables dans les cas prévus aux 1° et 2°.

- Section 1 : De l'enlèvement et de la séquestration.

Article 224-6

Le fait de s'emparer ou de prendre le contrôle par violence ou menace de violence d'un aéronef, d'un navire ou de tout autre moyen de transport à bord desquels des personnes ont pris place, ainsi que d'une plate-forme fixe située sur le plateau continental, est puni de vingt ans de réclusion criminelle.

Les deux premiers alinéas de l'article 132-23 relatif à la période de sûreté sont applicables à cette infraction.

Article 224-7

L'infraction définie à l'article 224-6 est punie de la réclusion criminelle à perpétuité lorsqu'elle est accompagnée de tortures ou d'actes de barbarie ou s'il en est résulté la mort d'une ou de plusieurs personnes.

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

Article 224-8

Modifié par Ordonnance n°2000-916 du 19 septembre 2000 - art. 3 (V) JORF 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002

Le fait par quiconque, en communiquant une fausse information, de compromettre sciemment la sécurité d'un aéronef en vol ou d'un navire est puni de cinq ans d'emprisonnement et de 75000 euros d'amende.

La tentative de l'infraction prévue au présent article est punie des mêmes peines.

Article 224-8-1

Créé par Loi n°2004-204 du 9 mars 2004 - art. 12 JORF 10 mars 2004

Toute personne qui a tenté de commettre les crimes prévus par la présente section est exempte de peine si, ayant averti l'autorité administrative ou judiciaire, elle a permis d'éviter la réalisation de l'infraction et d'identifier, le cas échéant, les autres auteurs ou complices.

La peine privative de liberté encourue par l'auteur ou le complice d'un des crimes prévus à la présente section est réduite de moitié si, ayant averti l'autorité administrative ou judiciaire, il a permis de faire cesser l'infraction ou d'éviter que l'infraction n'entraîne mort d'homme ou infirmité permanente et d'identifier, le cas échéant, les autres auteurs ou complices. Lorsque la peine encourue est la réclusion criminelle à perpétuité, celle-ci est ramenée à vingt ans de réclusion criminelle.

- Partie législative
 - LIVRE III : Des crimes et délits contre les biens.
 - TITRE II : Des autres atteintes aux biens.
 - CHAPITRE Ier : Du recel et des infractions assimilées ou voisines.
 - Section 2 : Des infractions assimilées au recel ou voisines de celui-ci.

Article 321-6-1

Créé par Loi n°2006-64 du 23 janvier 2006 - art. 24 JORF 24 janvier 2006

Les peines prévues par l'article 321-6 sont portées à cinq ans d'emprisonnement et 150 000 Euros d'amende lorsque les crimes et délits sont commis par un mineur sur lequel la personne ne pouvant justifier ses ressources a autorité.

Elles sont portées à sept ans d'emprisonnement et 200 000 Euros d'amende lorsque les infractions commises constituent les crimes ou délits de traite des êtres humains, d'extorsion ou d'association de malfaiteurs, ou qu'elles constituent les crimes ou délits de trafic de stupéfiants, y compris en cas de relations habituelles avec une ou plusieurs personnes faisant usage de stupéfiants.

Elles sont portées à dix ans d'emprisonnement et 300 000 Euros d'amende lorsqu'il s'agit d'une infraction mentionnée à l'alinéa précédent commise par un ou plusieurs mineurs.

- Partie législative
 - LIVRE IV : Des crimes et délits contre la nation, l'Etat et la paix publique.

TITRE V : De la participation à une association de malfaiteurs.

Article 450-1

Modifié par Ordonnance n°2000-916 du 19 septembre 2000 - art. 3 (V) JORF 22 septembre 2000 en vigueur le 1er janvier 2002

Constitue une association de malfaiteurs tout groupement formé ou entente établie en vue de la préparation, caractérisée par un ou plusieurs faits matériels, d'un ou plusieurs crimes ou d'un ou plusieurs délits punis d'au moins cinq ans d'emprisonnement.

Lorsque les infractions préparées sont des crimes ou des délits punis de dix ans d'emprisonnement, la participation à une association de malfaiteurs est punie de dix ans d'emprisonnement et de 150000 euros d'amende.

Lorsque les infractions préparées sont des délits punis d'au moins cinq ans d'emprisonnement, la participation à une association de malfaiteurs est punie de cinq ans d'emprisonnement et de 75000 euros d'amende.

Article 450-2

Toute personne ayant participé au groupement ou à l'entente définis par l'article 450-1 est exempte de peine si elle a, avant toute poursuite, révélé le groupement ou l'entente aux autorités compétentes et permis l'identification des autres participants.

Article 450-3

Modifié par LOI n°2008-776 du 4 août 2008 - art. 70

Les personnes physiques coupables de l'infraction prévue par l'article 450-1 encourrent également les peines complémentaires suivantes :

1° L'interdiction des droits civiques, civils et de famille, suivant les modalités prévues par l'article 131-26 ;

2° L'interdiction, suivant les modalités prévues par l'article 131-27, soit d'exercer une fonction publique ou d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, soit d'exercer une profession commerciale ou industrielle, de diriger, d'administrer, de gérer ou de contrôler à un titre quelconque, directement ou indirectement, pour son propre compte ou pour le compte d'autrui, une entreprise commerciale ou industrielle ou une société commerciale. Ces interdictions d'exercice peuvent être prononcées cumulativement ;

3° L'interdiction de séjour, suivant les modalités prévues par l'article 131-31.

Peuvent être également prononcées à l'encontre de ces personnes les autres peines complémentaires encourues pour les crimes et les délits que le groupement ou l'entente avait pour objet de préparer.

Article 450-4

Modifié par LOI n°2009-526 du 12 mai 2009 - art. 124

Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2, de l'infraction définie à l'article 450-1 encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues par l'article 131-38, les peines prévues par l'article 131-39.

L'interdiction mentionnée au 2° de l'article 131-39 porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise.

Article 450-5

Modifié par Loi n°2006-64 du 23 janvier 2006 - art. 24 JORF 24 janvier 2006

Les personnes physiques et morales reconnues coupables des infractions prévues au deuxième alinéa de l'article 450-1 et à l'article 321-6-1 encourent également la peine complémentaire de confiscation de tout ou partie de leurs biens, quelle qu'en soit la nature, meubles ou immeubles, divis ou indivis.

Code de procédure pénale

- Partie législative
 - LIVRE Ier : De l'exercice de l'action publique et de l'instruction.
 - TITRE II : Des enquêtes et des contrôles d'identité.
 - CHAPITRE Ier .Des crimes et délits flagrants

Article 53

Modifié par Loi n°2004-204 du 9 mars 2004 - art. 77 JORF 10 mars 2004

Est qualifié crime ou délit flagrant le crime ou le délit qui se commet actuellement, ou qui vient de se commettre. Il y a aussi crime ou délit flagrant lorsque, dans un temps très voisin de l'action, la personne soupçonnée est poursuivie par la clameur publique, ou est trouvée en possession d'objets, ou présente des traces ou indices, laissant penser qu'elle a participé au crime ou au délit.

A la suite de la constatation d'un crime ou d'un délit flagrant, l'enquête menée sous le contrôle du procureur de la République dans les conditions prévues par le présent chapitre peut se poursuivre sans discontinuer pendant une durée de huit jours.

Lorsque des investigations nécessaires à la manifestation de la vérité pour un crime ou un délit puni d'une peine supérieure ou égale à cinq ans d'emprisonnement ne peuvent être différées, le procureur de la République peut décider la prolongation, dans les mêmes conditions, de l'enquête pour une durée maximale de huit jours.

- Partie législative
 - LIVRE Ier : De l'exercice de l'action publique et de l'instruction
 - TITRE II : Des enquêtes et des contrôles d'identité
 - CHAPITRE Ier : Des crimes et des délits flagrants

Article 63

Modifié par Loi n°2002-307 du 4 mars 2002 - art. 2 JORF 5 mars 2002

L'officier de police judiciaire peut, pour les nécessités de l'enquête, placer en garde à vue toute personne à l'encontre de laquelle il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner qu'elle a commis ou tenté de commettre une infraction. Il en informe dès le début de la garde à vue le procureur de la République.

La personne gardée à vue ne peut être retenue plus de vingt-quatre heures. Toutefois, la garde à vue peut être prolongée pour un nouveau délai de vingt-quatre heures au plus, sur autorisation écrite du procureur de la République. Ce magistrat peut subordonner cette autorisation à la présentation préalable de la personne gardée à vue.

Sur instructions du procureur de la République, les personnes à l'encontre desquelles les éléments recueillis sont de nature à motiver l'exercice de poursuites sont, à l'issue de la garde à vue, soit remises en liberté, soit déférées devant ce magistrat.

Pour l'application du présent article, les ressorts des tribunaux de grande instance de Paris, Nanterre, Bobigny et Créteil constituent un seul et même ressort.

- Partie législative
 - LIVRE IV : De quelques procédures particulières
 - TITRE IX : Des infractions commises hors du territoire de la République
 - CHAPITRE II : De l'exercice des poursuites et de la juridiction territorialement compétente

Article 693

Modifié par Loi n°2000-595 du 30 juin 2000 - art. 5 JORF 1er juillet 2000

La juridiction compétente est celle du lieu où réside le prévenu, celle de sa dernière résidence connue, celle du lieu où il est trouvé, celle de la résidence de la victime ou, si l'infraction a été commise à bord ou à l'encontre d'un aéronef, celle du lieu d'atterrissage de celui-ci. Ces dispositions ne sont pas exclusives de l'application éventuelle des règles particulières de compétence prévues par les articles 697-3, 705, 706-1 et 706-17.

Lorsque les dispositions de l'alinéa précédent ne peuvent recevoir application, la juridiction compétente est celle de Paris, à moins que la connaissance de l'affaire ne soit renvoyée à une juridiction plus voisine du lieu de l'infraction par la Cour de cassation statuant sur la requête du ministère public ou à la demande des parties.

- Partie législative
 - LIVRE IV : De quelques procédures particulières

Titre XXV : De la procédure applicable à la criminalité et à la délinquance organisées

Article 706-73 Modifié par Loi n°2007-1598 du 13 novembre 2007 - art. 5 JORF 14 novembre 2007

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° ;

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°.

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.

Article 706-74

Créé par Loi n°2004-204 du 9 mars 2004 - art. 1 JORF 10 mars 2004 en vigueur le 1er octobre 2004

Lorsque la loi le prévoit, les dispositions du présent titre sont également applicables :

1° Aux crimes et délits commis en bande organisée, autres que ceux relevant de l'article 706-73 ;

2° Aux délits d'association de malfaiteurs prévus par le deuxième alinéa de l'article 450-1 du code pénal autres que ceux relevant du 15° de l'article 706-73 du présent code.

Article 706-75

Créé par Loi n°2004-204 du 9 mars 2004 - art. 1 JORF 10 mars 2004 en vigueur le 1er octobre 2004

La compétence territoriale d'un tribunal de grande instance et d'une cour d'assises peut être étendue au ressort d'une ou plusieurs cours d'appel pour l'enquête, la poursuite, l'instruction et le jugement des crimes et délits entrant dans le champ d'application des articles 706-73, à l'exception du 11°, ou 706-74, dans les affaires qui sont ou apparaîtraient d'une grande complexité.

Cette compétence s'étend aux infractions connexes.

Un décret fixe la liste et le ressort de ces juridictions, qui comprennent une section du parquet et des formations d'instruction et de jugement spécialisées pour connaître de ces infractions.

Code de la défense

- Partie législative
 - PARTIE 1 : PRINCIPES GENERAUX DE LA DEFENSE.
 - LIVRE V : ACTION DE L'ÉTAT EN MER
 - TITRE II : OPÉRATIONS EN MER
 - Chapitre unique : Exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer

Section 1 : Police en mer.

Article L1521-1

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

Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 3 JORF 23 avril 2005

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 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.

Article L1521-2

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

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

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

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

Article L1521-3

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

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

Article L1521-4

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

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

Article L1521-5

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

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

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

Le commandant ou le commandant de bord peut également ordonner le déroutement du navire vers une position ou un port appropriés dans les cas suivants :

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

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

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

Article L1521-6

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

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

Article L1521-7

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

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

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

Article L1521-8

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

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

- Partie législative
 - PARTIE 1 : PRINCIPES GENERAUX DE LA DEFENSE.
 - LIVRE V : ACTION DE L'ÉTAT EN MER
 - TITRE II : OPÉRATIONS EN MER
 - Chapitre unique : Exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer

Section 2 : Sanctions pénales.

Article L1521-9

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

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

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

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

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

Article L1521-10

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

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

Code de la justice militaire

- Partie législative
 - LIVRE Ier : ORGANISATION ET COMPÉTENCE DE LA JUSTICE MILITAIRE
 - TITRE II : COMPÉTENCE

Article L121-7

Sont justiciables du tribunal aux armées tous auteurs ou complices d'une infraction contre les forces armées françaises ou contre leurs établissements ou matériels, si elle est réprimée par la loi pénale française.

Résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies

Nations Unies

S/RES/1816 (2008)**



Conseil de sécurité

Distr. générale
6 novembre 2008

Résolution 1816 (2008)

**Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 5902^e séance,
le 2 juin 2008**

Le Conseil de sécurité,

Rappelant ses résolutions antérieures et les déclarations de son président concernant la situation en Somalie,

Profondément préoccupé par la menace que les actes de piraterie et les vols à main armée commis contre des navires font peser sur l'acheminement effectif, les délais d'acheminement et la sécurité de l'acheminement de l'aide humanitaire en Somalie, sur la sécurité des routes maritimes commerciales et sur la navigation internationale,

Se déclarant préoccupé de ce qu'il ressort des rapports trimestriels publiés depuis 2005 par l'Organisation maritime internationale (OMI) que des actes de piraterie et des vols à main armée continuent de se produire, en particulier dans les eaux situées au large des côtes somaliennes,

Affirmant que le droit international, tel qu'édicté 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 le vol à main armée, parmi d'autres activités menées sur les océans,

Réaffirmant les dispositions du droit international concernant la répression de la piraterie, en particulier la Convention, et rappelant que ces dispositions établissent les principes directeurs d'une coopération aussi totale que possible dans la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, y compris, entre autres mesures, pour ce qui est d'arraisonner, de fouiller et de saisir les navires se livrant ou soupçonnés de se livrer à des actes de piraterie et d'appréhender les personnes se livrant à de tels actes en vue de les traduire en justice,

Réaffirmant qu'il respecte la souveraineté, l'intégrité territoriale, l'indépendance politique et l'unité de la Somalie,

** Deuxième nouveau tirage pour raisons techniques.



S/RES/1816 (2008)

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 proches des côtes du pays ou dans ses eaux territoriales et d'en assurer la sécurité,

Déplorant les récents incidents au cours desquels des navires ont été attaqués ou détournés dans les eaux territoriales de la Somalie ou en haute mer, au large de ses côtes, y compris l'attaque ou le détournement de navires affrétés par le Programme alimentaire mondial et de nombreux navires commerciaux, déplorant les graves répercussions de ces attaques sur l'acheminement effectif, les délais d'acheminement et la sécurité de l'acheminement de l'aide alimentaire et des autres secours humanitaires destinés aux populations somaliennes, et déplorant les graves dangers que ces attaques représentent pour les navires, leurs équipages, leurs passagers et leur cargaison,

Prenant acte des lettres datées des 5 juillet et 18 septembre 2007 que le Secrétaire général de l'OMI a adressées au Secrétaire général au sujet des problèmes de piraterie au large des côtes somaliennes et la résolution A.1002 (25) de l'OMI, dans laquelle les gouvernements ont été vivement engagés à accroître leurs efforts en vue de prévenir et de réprimer, dans le respect des dispositions du droit international, les actes de piraterie et les vols à main armée commis contre des navires, où qu'ils se produisent, et *rappelant* le communiqué conjoint de l'OMI et du Programme alimentaire mondial en date du 10 juillet 2007,

Prenant note de la lettre datée du 9 novembre 2007 que le Secrétaire général a adressée au Président du Conseil de sécurité pour l'informer que le Gouvernement fédéral de transition de la Somalie a besoin et serait heureux de recevoir une aide internationale pour faire face au problème,

Prenant note en outre de la lettre que le Représentant permanent de la République somalienne auprès de l'Organisation des Nations Unies a adressée au Président du Conseil de sécurité le 27 février 2008 pour lui indiquer que le Gouvernement fédéral de transition demandait au Conseil de l'aider, d'urgence, à assurer la sécurité des eaux territoriales somaliennes et des eaux internationales situées au large des côtes du pays, afin d'y garantir la sécurité du transport maritime et de la navigation,

Constatant que les actes de piraterie et les vols à main armée subis par 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. *Condamne et déplore* tous 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. *Engage* les États dont les navires de guerre et les aéronefs militaires opèrent en haute mer au large des côtes somaliennes, ou dans l'espace aérien international situé au large de ces côtes, à faire preuve de vigilance à l'égard des actes de piraterie et des vols à main armée, et, dans cet esprit, *engage* en particulier les États désireux d'emprunter les routes maritimes commerciales situées au large des côtes somaliennes à renforcer et coordonner, en coopération avec le

Gouvernement fédéral de transition, l'action menée pour décourager les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer;

3. *Engage également* tous les États à coopérer entre eux, avec l'OMI et, le cas échéant, avec les organisations régionales compétentes, au sujet des actes de piraterie et des vols à main armée commis dans les eaux territoriales de la Somalie et en haute mer au large de ses côtes et à se communiquer toutes informations y relatives, et à prêter assistance aux navires menacés ou attaqués par des pirates ou des voleurs armés, conformément au droit international applicable;

4. *Engage en outre* les États à coopérer avec les organisations intéressées, y compris l'Organisation maritime internationale, afin de veiller à ce que les navires ayant faculté de battre leur pavillon national reçoivent des directives et une formation appropriées concernant les techniques d'évitement, d'évasion et de défense, et à éviter la zone pour autant que possible;

5. *Demande* aux États et aux organisations intéressées, y compris l'Organisation maritime internationale, 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 la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes et des côtes des pays voisins;

6. *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);

7. *Décide* que, pour une période de six mois à compter de l'adoption de la présente résolution, les États qui coopèrent avec le Gouvernement fédéral de transition à 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;

8. *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;

9. *Affirme* que l'autorisation donnée dans la présente résolution s'applique à la seule situation en Somalie et n'affecte 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 qu'elle ne peut être regardée comme établissant

un droit international coutumier, et affirme en outre que la présente autorisation n'a été donnée qu'à la suite de la réception de la lettre datée du 27 février 2008 adressée au Président du Conseil de sécurité par le Représentant permanent de la République somalienne auprès de l'Organisation des Nations Unies et transmettant l'accord du Gouvernement fédéral de transition;

10. *Demande* aux États participants de coordonner entre eux les mesures qu'ils prennent en application des paragraphes 5 et 7 ci-dessus;

11. *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, témoins et personnes détenues dans le cadre d'opérations menées en vertu de la présente résolution;

12. *Prie* les États qui coopèrent avec le Gouvernement fédéral de transition de l'informer dans un délai de trois mois de l'application des mesures qu'ils auront prises en exécution de l'autorisation découlant du paragraphe 7 ci-dessus;

13. *Prie* le Secrétaire général de lui rendre compte, dans les cinq 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;

14. *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;

15. *Entend suivre* la situation et, le cas échéant, envisager de reconduire pour des périodes supplémentaires l'autorisation découlant du paragraphe 7 ci-dessus si le Gouvernement fédéral de transition lui en fait la demande;

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



Résolution 1838 (2008)

**Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 5987^e séance,
le 7 octobre 2008**

Le Conseil de sécurité,

Rappelant ses résolutions 1814 (2008) et 1816 (2008),

Profondément préoccupé par la multiplication récente des actes de piraterie et des vols à main armée commis contre des navires au large des côtes somaliennes et par la grave menace que ces actes font peser sur l'acheminement effectif, les délais d'acheminement et la sécurité 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 activités de pêche menées conformément au droit international,

Constatant avec inquiétude que des actes de piraterie de plus en plus violents sont commis à l'aide d'armes de plus en plus lourdes, dans une zone de plus en plus étendue au large des côtes somaliennes, à l'aide de moyens de grande portée tels que des navires de ravitaillement, dénotant une organisation et des méthodes d'attaque plus sophistiquées,

Réaffirmant que le droit international, tel qu'édicté 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 le vol à main armée, parmi d'autres activités maritimes,

Saluant la contribution apportée par certains États depuis novembre 2007 à la protection des convois maritimes du Programme alimentaire mondial, 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 et la planification en cours d'une éventuelle opération navale militaire de l'Union européenne, ainsi que d'autres initiatives internationales et nationales prises aux fins de la mise en œuvre des résolutions 1814 (2008) et 1816 (2008),

Notant que des organismes humanitaires ont récemment indiqué que d'ici la fin de l'année, pas moins de 3,5 millions de Somaliens seront tributaires de l'aide alimentaire humanitaire, et que les compagnies maritimes agissant pour le compte du Programme alimentaire mondial ne livreront pas d'aide alimentaire à la Somalie si elles ne sont pas escortées par des unités de la marine de guerre, *se déclarant résolu* à assurer la sécurité à long terme des livraisons du Programme alimentaire



S/RES/1838 (2008)

mondial à la Somalie et *rappelant* que dans sa résolution 1814 (2008), il avait prié le Secrétaire général d'apporter son appui à l'action de protection des convois maritimes du Programme alimentaire mondial,

Réaffirmant qu'il respecte la souveraineté, l'intégrité territoriale, l'indépendance politique et l'unité de la Somalie,

Prenant note 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, ainsi qu'avec les organisations régionales, pour fournir des notifications préalables venant s'ajouter à celles qui sont déjà fournies conformément au paragraphe 7 de la résolution 1816 (2008) en vue de lutter contre la piraterie et les vols à main armée en mer au large des côtes somaliennes,

Rappelant que dans la déclaration de son président en date du 4 septembre 2008 (S/PRST/2008/33), il se félicitait de la signature à Djibouti d'un accord de paix et de réconciliation et rendait hommage pour ses efforts constants à M. Ahmedou Ould-Abdallah, Représentant spécial du Secrétaire général pour la Somalie, et *soulignant* combien il importe de promouvoir un règlement global et durable en Somalie,

Rappelant également que dans la déclaration de son président en date du 4 septembre 2008 (S/PRST/2008/33), il a noté que dans l'Accord de Djibouti, les parties ont demandé à l'ONU d'autoriser et de déployer une force internationale de stabilisation dans un délai de 120 jours et *attendant avec intérêt* le rapport que le Secrétaire général doit lui présenter dans les 60 jours, notamment une description détaillée et consolidée d'une force multinationale réalisable, ainsi qu'un plan d'opération détaillé pour une opération de maintien de la paix des Nations Unies réalisable,

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

Considérant que les actes de piraterie ou de 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 actes de piraterie et vols à main armée commis contre des navires au large des côtes somaliennes;

2. *Demande* à tous les États intéressés par la sécurité des activités maritimes de participer activement à la lutte contre la piraterie visant des navires se trouvant en haute mer au large des côtes somaliennes, en particulier en y déployant des navires de guerre ou des aéronefs militaires, conformément au droit international, tel qu'édicte dans la Convention;

3. *Demande* à tous les États dont les navires de guerre ou les aéronefs militaires opèrent au large des côtes somaliennes, en haute mer ou dans l'espace

aérien surjacent, d'utiliser tous les moyens nécessaires au large des côtes somaliennes, en haute mer ou dans l'espace aérien surjacent, en conformité avec le droit international tel qu'édicté dans la Convention, pour réprimer les actes de piraterie;

4. *Demande instamment* à tous les États qui en ont les moyens de coopérer avec le Gouvernement fédéral de transition dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée commis en mer, conformément aux dispositions de sa résolution 1816 (2008);

5. *Demande instamment* aussi à tous les États et à toutes les organisations régionales de continuer à agir, conformément aux dispositions de sa résolution 1814 (2008), pour protéger les convois maritimes du Programme alimentaire mondial, ce qui revêt une importance vitale pour l'acheminement de l'aide humanitaire à la population somalienne;

6. *Demande instamment* aux États, conformément en particulier à la résolution A-1002(25) de l'Organisation maritime internationale, de fournir, le cas échéant, aux navires ayant faculté de battre leur pavillon national des conseils et des directives concernant les mesures de protection appropriées destinées à ce qu'ils se protègent contre les attaques ou les mesures à prendre en cas d'attaque ou de menace d'attaque lorsqu'ils naviguent au large des côtes somaliennes;

7. *Demande* aux États et aux organisations régionales agissant aux fins de l'application des paragraphes 3, 4 et 5 ci-dessus de coordonner leur action;

8. *Affirme* que les dispositions de 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 situation, et *souligne* en particulier que cette résolution ne peut être considérée comme établissant un droit international coutumier;

9. *Attend avec intérêt* le rapport qu'il a demandé au Secrétaire général au paragraphe 13 de sa résolution 1816 (2008), et *entend* examiner la situation ayant trait à la piraterie et aux vols à main armée dirigés contre des navires se trouvant au large des côtes somaliennes, dans l'intention, en particulier, de renouveler pour une période supplémentaire, à la demande du Gouvernement fédéral de transition, les autorisations accordées au paragraphe 7 de la résolution 1816 (2008);

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



Conseil de sécurité

Distr. générale
16 décembre 2008

Résolution 1851 (2008)

Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 6046^e 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'édicté 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 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 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 œuvre, 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.

Décisions de l'Union européenne

12.11.2008

FR

Journal officiel de l'Union européenne

L 301/33

III

(Actes pris en application du traité UE)

ACTES PRIS EN APPLICATION DU TITRE V DU TRAITÉ UE

ACTION COMMUNE 2008/851/PESC DU CONSEIL

du 10 novembre 2008

concernant l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vols à main armée en mer, conformément au droit international applicable.

vu le traité sur l'Union européenne, et notamment son article 14, son article 25, troisième alinéa, et son article 28, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

(1) Dans sa résolution 1814 (2008) concernant la situation en Somalie, adoptée le 15 mai 2008, le Conseil de sécurité des Nations unies (CSNU) a demandé aux États et aux organisations régionales, en coordonnant étroitement leur action entre eux, de prendre des mesures pour protéger les navires participant au transport et à l'acheminement de l'aide humanitaire destinée à la Somalie et aux activités autorisées par les Nations unies.

(2) Dans sa résolution 1816 (2008) concernant la situation en Somalie, adoptée le 2 juin 2008, le CSNU s'est déclaré préoccupé par la menace que les actes de piraterie et les vols à main armée commis contre des navires font peser sur l'acheminement de l'aide humanitaire en Somalie, sur la sécurité des routes maritimes commerciales et sur la navigation internationale. Le CSNU a engagé en particulier les États désireux d'emprunter les routes maritimes commerciales situées au large des côtes somaliennes à renforcer et à coordonner, en coopération avec le Gouvernement fédéral de transition (GFT), l'action menée pour décourager les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer. Il a autorisé les États qui coopèrent avec le GFT et dont ce dernier aura préalablement communiqué les noms au secrétaire général des Nations unies, pour une période de six mois à compter de l'adoption de la résolution, à entrer dans les eaux territoriales de la Somalie et à utiliser tous les moyens nécessaires afin de réprimer les actes de piraterie et les

(3) Dans sa résolution 1838 (2008) concernant la situation en Somalie, adoptée le 7 octobre 2008, le CSNU a salué la planification en cours d'une éventuelle opération navale militaire de l'Union européenne (UE), ainsi que d'autres initiatives internationales et nationales prises aux fins de la mise en œuvre des résolutions 1814 (2008) et 1816 (2008) et a demandé instamment à tous les États qui en ont les moyens de coopérer avec le GFT dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée commis en mer, conformément aux dispositions de sa résolution 1816 (2008). Il a demandé aussi instamment à tous les États et à toutes les organisations régionales de continuer à agir, conformément aux dispositions de sa résolution 1814 (2008), pour protéger les convois maritimes du Programme alimentaire mondial (PAM), ce qui revêt une importance vitale pour l'acheminement de l'aide humanitaire à la population somalienne.

(4) Dans ses conclusions du 26 mai 2008, le Conseil s'est déclaré préoccupé par la recrudescence des actes de piraterie au large des côtes somaliennes, qui compromettent les actions humanitaires et le trafic maritime international dans la région et contribuent à la poursuite des violations de l'embargo sur les armes décrété par les Nations unies. Le Conseil s'est félicité également de la série d'initiatives prises par certains États membres de l'UE en vue d'offrir une protection aux navires du PAM. Il a insisté sur la nécessité d'une plus large participation de la communauté internationale à ces escortes afin que l'aide humanitaire parvienne à la population somalienne.

(5) Le 5 août 2008, le Conseil a approuvé le concept de gestion de crise pour une action de l'UE en vue d'une contribution à la mise en œuvre de la résolution 1816 (2008) du CSNU et à la paix et la sécurité internationales dans la région.

- (6) Le 15 septembre 2008, le Conseil a réaffirmé sa vive préoccupation à l'égard des actes de piraterie et des vols à main armée au large des côtes de la Somalie, déplorant, en particulier, leur récente recrudescence. Concernant la contribution de l'UE à la mise en œuvre de la résolution 1816 (2008) du CSNU sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes, et à la protection, au titre des résolutions 1814 (2008) et 1816 (2008), des navires affrétés par le PAM à destination de la Somalie, le Conseil a décidé de mettre en place à Bruzelles, une cellule de coordination chargée de soutenir les actions de surveillance et de protection menées par certains États membres au large des côtes de la Somalie. Le même jour, le Conseil a approuvé, d'une part, un plan de mise en œuvre pour cette action militaire de coordination (EU NAVCO) et, d'autre part, une option militaire stratégique portant sur une éventuelle opération navale militaire de l'UE, au profit de laquelle les États membres désireux de coopérer avec le GFT en application des dispositions de la résolution 1816 (2008), mettraient à disposition leurs moyens militaires pour dissuader et réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée au large des côtes de la Somalie.
- (7) Le 19 septembre 2008, le Conseil a adopté l'action commune 2008/749/PESC, relative à l'action de coordination militaire de l'Union européenne à l'appui de la résolution 1816 (2008) du Conseil de sécurité des Nations unies (EU NAVCO) (5).
- (8) Au lancement de l'opération militaire Atalanta, les tâches dévolues à la cellule de coordination seront exercées dans le cadre de la présente action commune. Il conviendrait alors de procéder à la fermeture de la cellule de coordination.
- (9) Il convient que le Comité politique et de sécurité (COPS) exerce le contrôle politique de l'opération militaire de l'UE en vue d'une contribution à la dissuasion des actes de piraterie au large des côtes de la Somalie, fournisse la direction stratégique et prenne les décisions appropriées, conformément à l'article 25, troisième alinéa, du traité.
- (10) En application de l'article 28, paragraphe 3, du traité, il convient que les dépenses opérationnelles afférentes à la présente action commune qui ont des implications militaires ou dans le domaine de la défense soient à la charge des États membres, conformément à la décision 2007/384/PESC du Conseil du 14 mai 2007 créant un mécanisme de gestion du financement des coûts communs des opérations de l'Union européenne ayant des implications militaires ou dans le domaine de la défense (Athens) (6) (ci-après dénommé «Athens»).
- (11) L'article 14, paragraphe 1, du traité prévoit que les actions communes fixent les moyens à mettre à la disposition de l'Union. Le montant de référence financier,

couvrent une période de douze mois, pour les coûts communs de l'opération militaire de l'UE, constitue la meilleure estimation actuelle et ne préjuge pas des chiffres définitifs à incorporer dans un budget devant être approuvé conformément aux règles énoncées dans la décision concernant Athens.

- (12) Par lettre en date du 30 octobre 2008, l'UE a envoyé une offre au GFT, conformément au point 7 de la résolution 1816 (2008), qui contient des propositions quant à l'exercice de juridiction par des États autres que la Somalie à l'encontre des personnes appréhendées dans les eaux territoriales de la Somalie qui ont commis ou sont suspectées d'avoir commis des actes de piraterie ou des vols à main armée.
- (13) Conformément à l'article 6 du protocole sur la position du Danemark annexé au traité sur l'Union européenne et au traité instituant la Communauté européenne, le Danemark ne participe pas à l'élaboration et à la mise en œuvre des décisions et actions de l'Union qui ont des implications en matière de défense. Le Danemark ne participe pas à la mise en œuvre de la présente action commune et ne contribue donc pas au financement de l'opération.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE ACTION COMMUNE

Article premier

Mission

1. L'Union européenne (UE) mène une opération militaire à l'appui des résolutions 1814 (2008), 1816 (2008) et 1818 (2008) du Conseil de sécurité des Nations unies (CSNU) d'une manière conforme à l'action autorisée en cas de piraterie en application des articles 100 et suivants de la convention des Nations unies sur le droit de la mer signée à Montego Bay le 10 décembre 1982 (ci-après dénommée «convention des Nations unies sur le droit de la mer») et par le biais, notamment, d'engagements pris avec les États tiers, ci-après dénommée «Atalanta», en vue de contribuer:

- à la protection des navires du PAM qui achèveront l'aide alimentaire aux populations déplacées de Somalie, conformément au mandat de la résolution 1814 (2008) du CSNU.
- à la protection des navires vulnérables naviguant au large des côtes de Somalie, ainsi qu'à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et des vols à main armée au large des côtes de la Somalie, conformément au mandat défini dans la résolution 1816 (2008) du CSNU.

2. Les forces déployées à cet effet opèrent jusqu'à 500 milles marins au large des côtes de la Somalie et des pays voisins, conformément à l'objectif politique d'une opération maritime de l'UE, tel que défini dans le concept de gestion de crise approuvé par le Conseil le 3 août 2008.

(5) JO L 252 du 20.9.2008, p. 39.
 (6) JO L 252 du 13.6.2007, p. 14.

Article 2

Mandat

Atalanta, dans les conditions fixées par le droit international applicable, notamment la convention des Nations unies sur le droit de la mer, et par les résolutions 1816 (2008), 1816 (2008) et 1838 (2008) du CSNU, et dans la limite de ses capacités disponibles:

- a) fournit une protection aux navires affrétés par le PAM, y compris par la présence à bord des navires concernés d'éléments armés d'Atalanta, en particulier lorsqu'ils naviguent dans les eaux territoriales de la Somalie;
- b) protège les navires marchands naviguant dans les zones où elle est déployée, en fonction d'une appréciation des besoins au cas par cas;
- c) surveille les zones au large des côtes de la Somalie, y compris ses eaux territoriales, présentant des risques pour les activités maritimes, en particulier le trafic maritime;
- d) prend les mesures nécessaires, y compris l'usage de la force, pour dissuader, prévenir et intervenir afin de mettre fin aux actes de piraterie ou aux vols à main armée qui pourraient être commis dans les zones où elle est présente;
- e) en vue de l'exercice éventuel de poursuites judiciaires par les États compétents dans les conditions prévues à l'article 12, peut appréhender, retenir et transférer les personnes ayant commis ou suspectées d'avoir commis des actes de piraterie ou des vols à main armée dans les zones où elle est présente et saisir les navires des pirates ou des voleurs à main armée ou les navires capturés à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée et qui sont aux mains de pirates ainsi que les biens se trouvant à leur bord;
- f) établit une liaison avec les organisations et entités, ainsi qu'avec les États agissant dans la région pour lutter contre les actes de piraterie et les vols à main armée au large des côtes de la Somalie, en particulier la force maritime «Combined Task Force 150» agissant dans le cadre de l'opération «Liberté immuable».

Article 3

Nomination du commandant de l'opération de l'UE

Le vice-amiral Phillip Jones est nommé commandant de l'opération de l'UE.

Article 4

Désignation de l'état-major de l'opération de l'UE

L'état-major de l'opération de l'UE est situé à Northwood, Royaume-Uni.

Article 5

Planification et lancement de l'opération

La décision relative au lancement de l'opération militaire de l'UE est arrêtée par le Conseil à la suite de l'approbation du plan d'opération et des règles d'engagement et au vu de la notification par le GFT au Secrétaire général des Nations unies de l'offre

de coopération faite par l'UE en application du point 7 de la résolution 1816 (2008) du CSNU.

Article 6

Contrôle politique et direction stratégique

1. Sous la responsabilité du Conseil, le Comité politique et de sécurité (COPS) exerce le contrôle politique et la direction stratégique de l'opération militaire de l'UE. Le Conseil autorise le COPS à prendre les décisions appropriées, conformément à l'article 25 du traité. Cette autorisation porte notamment sur les compétences nécessaires pour modifier les documents de planification, y compris le plan d'opération, la chaîne de commandement et les règles d'engagement. Elle porte également sur les compétences nécessaires pour prendre des décisions concernant la nomination du commandant de l'opération de l'UE et/ou du commandant de la force de l'UE. Le pouvoir de décision concernant les objectifs et la fin de l'opération militaire de l'UE demeure de la compétence du Conseil, assisté par le Secrétaire général/Haut Représentant (SG/HR).

2. Le COPS rend compte au Conseil à intervalles réguliers.

3. Le COPS reçoit, à intervalles réguliers, des rapports du président du comité militaire de l'UE (CMUE) en ce qui concerne la conduite de l'opération militaire de l'UE. Le COPS peut, le cas échéant, inviter le commandant de l'opération de l'UE et/ou le commandant de la force de l'UE à ses réunions.

Article 7

Direction militaire

1. Le CMUE assure le suivi de la bonne exécution de l'opération militaire de l'UE conduite sous la responsabilité du commandant de l'opération de l'UE.

2. Le CMUE reçoit, à intervalles réguliers, des rapports du commandant de l'opération de l'UE. Il peut, le cas échéant, inviter le commandant de l'opération de l'UE et/ou le commandant de la force de l'UE à ses réunions.

3. Le président du CMUE fait office de point de contact principal avec le commandant de l'opération de l'UE.

Article 8

Cohérence de la réponse de l'UE

La présidence, le SG/HR, le commandant de l'opération de l'UE et le commandant de la force de l'UE veillent à coordonner étroitement leurs activités respectives pour ce qui est de la mise en œuvre de la présente action commune.

Article 9

Relations avec les Nations unies, la Somalie, les pays voisins et les autres acteurs

1. Le SG/HR, en étroite coordination avec la présidence, sert de point de contact principal avec les Nations unies, ses agences spécialisées, les autorités somaliennes et les autorités des pays voisins ainsi qu'avec les autres acteurs concernés. Dans le cadre de ses contacts avec l'Union africaine, le SG/HR est assisté du représentant spécial de l'UE (RSUE) auprès de l'Union africaine, en étroite coordination avec la présidence.

2. Au niveau opérationnel, le commandant de l'opération de l'UE sert de point de contact avec, en particulier, les organisations d'amateurs ainsi que les départements concernés du secrétariat général des Nations unies, de l'Organisation maritime internationale et du PAM.

Article 10

Participation d'États tiers

1. Sans préjudice de l'autonomie décisionnelle de l'UE et du cadre institutionnel unique, et conformément aux orientations pertinentes du Conseil européen, les États tiers peuvent être invités à participer à l'opération.

2. Le Conseil autorise le COPS à inviter des États tiers à proposer une contribution et à prendre, sur recommandation du commandant de l'opération de l'UE et du CMUE, les décisions appropriées concernant l'acceptation des contributions proposées.

3. Les modalités précises de la participation d'États tiers font l'objet d'accords conclus conformément à la procédure prévue à l'article 24 du traité. Le SG/HR, qui assure la présidence, peut négocier ces accords au nom de celle-ci. Si l'UE et un État tiers ont conclu un accord établissant un cadre pour la participation de ce dernier à des opérations de gestion de crise menées par l'UE, les dispositions de cet accord s'appliquent dans le cadre de la présente opération.

4. Les États tiers qui apportent des contributions militaires significatives à l'opération militaire de l'UE ont les mêmes droits et obligations que les États membres participant à l'opération pour ce qui concerne la gestion courante de celle-ci.

5. Le Conseil autorise le COPS à prendre les décisions appropriées concernant l'établissement d'un comité des contributeurs, au cas où des États tiers apporteraient des contributions militaires significatives.

6. Les conditions de transfert, avec un État tiers participant à l'opération, des personnes appréhendées et retenues en vue de l'exercice de la compétence juridictionnelle de cet État, sont arrêtées à l'occasion de la conclusion ou de la mise en œuvre des accords de participation visés au paragraphe 3.

Article 11

Statut des forces placées sous la direction de l'UE

Le statut des forces placées sous la direction de l'UE et de leur personnel, y compris les privilèges, immunités et autres garanties nécessaires à l'accomplissement et au bon déroulement de leur mission, qui:

- sont stationnés ou présents sur le territoire terrestre d'États tiers,
- qui opèrent dans les eaux territoriales d'États tiers ou dans leurs eaux intérieures,

est arrêté conformément à la procédure prévue à l'article 24 du traité. Le SG/HR, qui assure la présidence, peut négocier ces modalités au nom de celle-ci.

Article 12

Transfert des personnes appréhendées et retenues en vue de l'exercice de compétences juridictionnelles

1. Sur la base de l'acceptation de la Somalie quant à l'exercice de leur juridiction par des États membres ou des États tiers, d'une part, et de l'article 105 de la convention des Nations unies sur le droit de la mer, d'autre part, les personnes ayant commis ou suspectées d'avoir commis des actes de piraterie ou des vols à main armée appréhendées et retenues en vue de l'exercice de poursuites judiciaires dans les eaux territoriales de la Somalie ou en haute mer, ainsi que les biens ayant servi à accomplir ces actes, sont transférés:

- aux autorités compétentes de l'État membre ou de l'État tiers participant à l'opération dont le navire, qui a réalisé la capture, bat le pavillon, ou
- si cet État ne peut pas ou ne souhaite pas exercer sa juridiction, à un État membre ou à tout État tiers qui souhaite exercer celle-ci sur les personnes ou les biens mentionnés.

2. Aucune des personnes mentionnées au paragraphe 1 ne peut être transférée à un État tiers, si les conditions de ce transfert n'ont pas été arrêtées avec cet État tiers d'une manière conforme au droit international applicable, notamment le droit international des droits de l'homme, pour garantir en particulier que nul ne soit soumis à la peine de mort, à la torture ou à tout autre traitement cruel, inhumain ou dégradant.

Article 13

Relations avec les États du pavillon des navires protégés

Les conditions régissant la présence à bord des navires marchands, notamment ceux affrétés par le PAM, d'unités appartenant à Atalanta, y compris les privilèges, immunités et autres garanties liées au bon déroulement de l'opération, sont arrêtées avec l'État du pavillon de ces navires.

Article 14

Dispositions financières

1. Les coûts communs de l'opération militaire de l'UE sont gérés par Athena.

2. Le montant de référence financière pour les coûts communs de l'opération militaire de l'UE s'élève à 8,3 millions d'EUR. Le pourcentage du montant de référence visé à l'article 33, paragraphe 3, de la décision concernant Athena est fixé à 90 %.

Article 15

Communication d'informations aux Nations unies et à d'autres tierces parties

1. Le SGHR est autorisé à communiquer aux Nations unies et aux autres tierces parties associées à la présente action commune des informations et des documents classifiés de l'UE établis aux fins de l'opération militaire de l'UE jusqu'au niveau de classification approprié pour chacune d'elles, conformément au règlement de sécurité du Conseil ⁽¹⁾.

2. Le SGHR est autorisé à communiquer aux Nations unies et aux autres tierces parties associées à la présente action commune des documents non classifiés de l'UE concernant les délibérations du Conseil relatives à l'opération qui relèvent du secret professionnel, conformément à l'article 6, paragraphe 1, du règlement intérieur du Conseil ⁽²⁾.

Article 16

Entrée en vigueur et fin

1. La présente action commune entre en vigueur le jour de son adoption.

2. L'action commune 2008/749/PESC est abrogée à compter de la date de fermeture de la cellule de coordination instituée par cette même action commune. Ladite fermeture intervient à la date de lancement de l'opération visée à l'article 6 de la présente action commune.

3. L'opération militaire de l'UE prend fin 12 mois après la déclaration de capacité opérationnelle initiale de l'opération, sous réserve de la prolongation des résolutions 1814 (2008) et 1816 (2008) du CSNU.

4. La présente action commune est abrogée après le retrait de la force de l'UE, conformément aux plans approuvés pour la fin de l'opération militaire de l'UE, et sans préjudice des dispositions pertinentes de la décision concernant Athènes.

Article 17

Publication

1. La présente action commune est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

2. Les décisions du COPS concernant les nominations d'un commandant de l'opération de l'UE et/ou d'un commandant de la force de l'UE ainsi que les décisions du COPS concernant l'acceptation des contributions des États tiers et l'établissement d'un comité des contributeurs sont également publiés au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Fait à Bruxelles, le 10 novembre 2008.

Par le Conseil

Le président

B. KOUCHNER

⁽¹⁾ Décision 2001/264/CE du Conseil du 19 mars 2001 adoptant le règlement de sécurité du Conseil (JO L 101 du 31.4.2001, p. 1).

⁽²⁾ Décision 2004/318/CE, fixation du Conseil du 22 mars 2004 portant adoption de son règlement intérieur (JO L 108 du 13.4.2004, p. 22).

Jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme

Arrêt « Rigopoulos » et arrêts « Medvedyev »

QUATRIÈME SECTION

DÉCISION FINALE

SUR LA RECEVABILITÉ

de la requête n° **37388/97**
présentée par Angelos RIGOPOULOS
contre l'Espagne

La Cour européenne des Droits de l'Homme (quatrième section), siégeant en chambre le 12 janvier 1999 en présence de

M. M. Pellonpää, *président*,
M. G. Ress,
M. J.A. Pastor Ridruejo,
M. L. Caflisch,
M. J. Makarczyk,
M. I. Cabral Barreto,
M^{me} N. Vajić, *juges*,

et de M. V. Berger, *greffier de section* ;

Vu l'article 34 de la Convention de sauvegarde des Droits de l'Homme et des Libertés fondamentales ;

Vu la requête introduite le 7 août 1997 par Angelos RIGOPOULOS contre l'Espagne et enregistrée le 18 août 1997 sous le n° de dossier **37388/97** ;

Vu les rapports prévus à l'article 49 du règlement de la Cour ;

Vu les observations présentées par le gouvernement défendeur le 15 juin 1998 et les observations en réponse présentées par le requérant le 31 juillet 1998 ;

Après en avoir délibéré ;

Rend la décision suivante :

EN FAIT

Le requérant est un ressortissant grec né en 1946, résidant en Espagne. Devant la Commission, il est représenté par M^e Juan Molins Otero, avocat au barreau de Madrid.

a. Circonstances particulières de l'affaire

Les faits, tels qu'ils ont été présentés par les parties, peuvent se résumer comme suit.

Dans le cadre d'une enquête judiciaire portant sur un trafic international de stupéfiants, le tribunal central d'instruction n° 1 de l'*Audiencia Nacional* fut informé que le navire *Archangelos*, battant pavillon panaméen, naviguait avec un chargement de cocaïne sur l'océan Atlantique, en direction de l'Europe. Après avoir obtenu l'autorisation verbale de l'ambassade du Panama en Espagne, conformément à l'article 17 §§ 3 et 4 de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes faite à Vienne le 20 décembre 1988, le juge d'instruction ordonna par décision du 20 janvier 1995 l'arraisonnement et la fouille du bateau, qui se trouvait dans la zone de haute mer de l'océan Atlantique, à environ 3000 milles nautiques des Iles Canaries (soit 5556 km).

Le 23 janvier 1995, le navire espagnol *Petrel I* du service de contrôle douanier arraisonna le bateau *Archangelos*. Après un échange de coups de feu avec plusieurs membres de l'équipage qui s'étaient barricadés dans la salle des machines, l'équipage, composé de quatorze personnes, se rendit et le navire put reprendre la route le 26 janvier 1995. Les membres de l'équipage ressortissants de différents Etats, comprenaient deux Espagnols, ainsi que le requérant, capitaine du navire, de nationalité grecque. Le requérant fut transféré dans le navire de la police des douanes espagnoles, où il fut placé sous le contrôle de la police.

A la suite de la fouille du navire *Archangelos*, les agents de la police des douanes saisirent soixante-huit paquets de cocaïne dont le poids total s'élevait à 2713 kg. La poudre stupéfiante était déposée sur des roues, elles-mêmes placées sur des rails, dans des conditions permettant de la jeter à la mer très rapidement.

Le 23 janvier 1995, le tribunal central d'instruction de Madrid ordonna le secret de l'instruction pour une durée d'un mois.

Le 26 janvier 1995, le tribunal central d'instruction rendit une ordonnance, dans laquelle il constatait en premier lieu que l'*Archangelos* était convoyé par le service de contrôle douanier vers les îles Canaries où, selon les prévisions, il ne devait pas arriver avant le 4 février suivant. Le tribunal déclara que, compte tenu de ce que l'échéance des premières soixante-douze heures depuis l'arraisonnement du bateau était proche - délai au terme duquel une personne détenue devait être soit mise en liberté, soit présentée à l'autorité judiciaire conformément au code de procédure pénale -, il convenait de régulariser la situation des membres de l'équipage détenus. A ce sujet, le juge d'instruction, eu égard aux circonstances particulières de l'affaire et, notamment, à la distance où se trouvait le navire ainsi qu'à l'important chargement de drogue saisi, ordonna la détention provisoire des membres de l'équipage dont le requérant.

Selon le Gouvernement, le 24 janvier 1995, les membres de l'équipage arrêtés, parmi lesquels le requérant, furent informés qu'ils étaient en situation de détenus et furent informés de leurs droits. Le 27 janvier 1995, les détenus se virent communiquer la décision du juge d'instruction ordonnant leur placement en détention. Ces actes figurent dans le journal de bord du *Petrel I*. Par ailleurs, les

détenus furent invités à dire quelles personnes ils souhaitaient informer de leur détention. Le requérant, pour sa part, demanda à ce que sa détention fut communiquée à Mme R.T. En outre, la détention fut communiquée aux ambassades respectives des Etats dont les détenus étaient ressortissants. En outre, dès le 31 janvier 1995, le requérant disposa d'un avocat à Las Palmas et à Madrid. A cet égard, son avocat lui adressa dès le 31 janvier 1995 un courrier en anglais l'informant que son épouse avait pris contact avec des avocats de Londres pour se charger de sa défense.

Selon le requérant, la décision du 26 janvier 1995 ne lui fut communiquée que le 2 février 1995, comme il ressort de la décision du juge d'instruction prise à cette date. Par ailleurs, aucune communication ne fut jamais établie, ni même par radiotéléphone, entre le juge d'instruction et lui pendant la durée de sa détention sur le *Petrel I*. Le requérant soutient qu'il ne fut informé de ses droits en tant que détenu dans les formes prévues par la loi qu'à son arrivée au port de Las Palmas. Par ailleurs, il ne peut reconnaître aucun caractère probant aux brèves indications reportées dans le journal de bord du *Petrel I* et, en tout état de cause, il n'est pas possible de prétendre qu'étant de nationalité grecque et privé de la présence d'un interprète et d'un avocat il aurait pu comprendre, ne serait-ce que vaguement, la teneur de la décision du 26 janvier 1995.

L' *Archangelos* et le *Petrel I* arrivèrent à Las Palmas (Grande-canarie) le 7 février 1995, à 7h30 du matin. Au port de Las Palmas, les détenus furent pris en charge par une commission judiciaire. Celle-ci, avec l'assistance d'un interprète, notifia au requérant la décision du tribunal central d'instruction ordonnant son placement en détention provisoire. Par ailleurs, il fut informé de ses droits en présence d'un avocat et d'un interprète de l'anglais vers l'espagnol. Ce même jour, les détenus furent transférés par avion à Madrid et présentés le 8 février 1995 à l'autorité judiciaire, devant laquelle ils furent interrogés en présence de leurs conseils et d'interprètes.

Les 16 et 27 février 1995, le requérant présenta un recours tendant à l'annulation de la procédure et à sa mise en liberté en alléguant la violation de droits fondamentaux. Par une décision du 22 mars 1995, le tribunal central d'instruction rejeta le recours. Sur appel du requérant, la deuxième chambre de l'*Audiencia Nacional*, par un arrêt du 23 avril 1996, rejeta le recours d'appel.

Le requérant forma un recours d'*amparo* devant le Tribunal constitutionnel en se plaignant de ce que sa détention ne se fût pas effectuée dans le respect de la loi, qu'il n'avait pas été aussitôt traduit devant l'autorité judiciaire et qu'il n'avait pas été informé immédiatement et de façon intelligible de ses droits et des motifs de sa détention. Il invoqua l'article 17 §§ 1, 2 et 3 de la Constitution espagnole (droit à la liberté et à la sûreté). Par un arrêt du 10 février 1997, la haute juridiction rejeta le recours. Dans son arrêt, le Tribunal constitutionnel déclara à titre préliminaire que, nonobstant le fait que la mise en détention du requérant avait eu lieu en haute mer, l'exécution d'une décision judiciaire restait assujettie à la Constitution espagnole et, notamment, au respect des droits et libertés fondamentaux et ce, conformément à la jurisprudence posée par la Cour européenne des Droits de l'Homme, dans ses arrêts *Drozd et Janousek c. France et Espagne* et *Loizidou c. Turquie*.

S'agissant tout d'abord du grief tiré de l'article 17 § 1 de la Constitution, le Tribunal constitutionnel nota que l'arraisonnement et la fouille du navire panaméen avaient été autorisés par le tribunal central d'instruction et ce, après qu'il avait été indiqué que le navire en question était utilisé pour le trafic de cocaïne, qu'à son bord se trouvaient deux ressortissants espagnols et que la fouille avait été autorisée par le Panama. A cet égard, la haute juridiction rappela que l'article 23 § 4 de la loi organique du pouvoir judiciaire du 1er juillet 1985 attribuait compétence aux juridictions espagnoles pour les actes commis par des Espagnols et des étrangers hors du territoire national lorsque ces actes étaient constitutifs d'infractions, telles que précisément le trafic de stupéfiants.

Le tribunal ajouta que l'exécution de la mesure litigieuse sur un navire marchand étranger naviguant en haute mer pouvait être contraire aux normes du droit international, le navire relevant de la juridiction de l'Etat du pavillon. Dès lors, toute exception à ce principe de droit international devait se fonder sur une norme de droit qui, en l'occurrence, était constituée par l'article 17 §§ 3 et 4 combiné avec l'article 4 §§ 1 et 3 de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes faite à Vienne le 20 décembre 1988, instrument auquel l'Espagne et le Panama étaient Parties contractantes.

Aux termes de ces dispositions, il est possible pour tout Etat, après avoir obtenu l'autorisation de l'Etat dont le navire bat pavillon, d'adopter toute mesure adéquate concernant le navire utilisé pour le trafic de stupéfiants ainsi que les membres de l'équipage. Le Tribunal constata que la mesure adoptée par le tribunal central d'instruction respectait toutes les exigences découlant de la Convention en question. En conséquence, la détention du requérant était légalement prévue par la loi et s'était déroulée dans le respect des normes internationales applicables.

Pour ce qui est du grief tiré de l'article 17 § 2 de la Constitution, le Tribunal constitutionnel rappela que toute détention se prolongeant au-delà de soixante-douze heures devait être autorisée par l'autorité judiciaire. Or, en l'espèce, le tribunal central d'instruction, par ordonnance motivée du 26 janvier 1995, avait décidé le placement en détention provisoire du requérant. Ce faisant, il y avait eu un contrôle juridictionnel de la privation de liberté du requérant au terme de la période constitutionnelle de garde à vue.

Quant au grief tiré de l'article 17 § 3 de la Constitution, le Tribunal constitutionnel, après avoir rappelé la spécificité des circonstances de l'affaire par rapport aux détentions qui se produisent sur le territoire national, observa que le service douanier s'était borné à arraisonner le navire, à le fouiller puis, une fois découvert l'important chargement de cocaïne, à le convoyer à Las Palmas (Grand-canarie) où le requérant avait été mis à la disposition du juge d'instruction.

Le 9 décembre 1997, le requérant fut libéré sous caution.

Par un arrêt du 13 octobre 1998, l'*Audiencia Nacional* le reconnut coupable du délit de trafic de stupéfiants et le condamna à la peine de neuf ans d'emprisonnement et à une amende de 200 millions de pesetas.

b. Droit interne et international pertinent

1. Constitution espagnole

Artículo 17

« 1. Toda persona tiene derecho a la libertad y a la seguridad. Nadie puede ser privado de su libertad, sino con la observancia de lo establecido en este artículo y en los casos y en la forma previstos en la ley.

2. La detención preventiva no podrá durar más del tiempo estrictamente necesario par la realización de las averiguaciones tendentes al esclarecimiento de los hechos, y, en todo caso, en el plazo máximo de setenta y dos horas, el detenido deberá ser puesto en libertad o a disposición de la autoridad judicial.

3. Toda persona detenida debe ser informada de forma inmediata, y de modo que le sea comprensible, de sus derechos y de las razones de su detención, no pudiendo ser obligado a declarar. Se garantiza la asistencia de abogado al detenido en las diligencias policiales y judiciales, en los términos que la ley establezca.

4. La ley regulará un procedimiento de *habeas corpus* para producir la inmediata puesta a disposición judicial de toda persona detenida ilegalmente. Asimismo, por ley se determinará el plazo máximo de duración de la prisión provisional. »

(Traduction)

Article 17

« 1. Toute personne a droit à la liberté et à la sûreté. Nul ne peut être privé de sa liberté si ce n'est conformément aux dispositions du présent article et dans les cas et dans les formes prévus par la loi.

2. La garde à vue ne peut durer que le temps strictement nécessaire aux vérifications ayant pour but l'éclaircissement des faits, et, en tout cas, le détenu doit être mis en liberté ou à la disposition de l'autorité judiciaire dans le délai maximum de soixante-douze heures.

3. Toute personne arrêtée doit être informée immédiatement, et de manière intelligible, de ses droits et des raisons de sa détention, et ne peut pas être obligée à faire de déclaration. L'assistance d'un avocat est garantie à la personne détenue durant l'enquête policière et les poursuites judiciaires, dans les termes établis par la loi.

4. La loi établit une procédure d'*habeas corpus* pour mettre immédiatement à la disposition des autorités judiciaires toute personne arrêtée illégalement. De même, la loi déterminera la durée maximale de la détention provisoire. »

2. Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes

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.

(...)

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 les Parties ou à tous autres accords ou arrangements conclus par ailleurs entre elles, 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.

(...) »

GRIEF

Le requérant se plaint de n'avoir été présenté à l'autorité judiciaire qu'après seize jours de détention en haute mer et allègue la violation de l'article 5 § 3 de la Convention.

PROCÉDURE

La requête a été introduite le 7 août 1997 devant la Commission européenne des Droits de l'Homme et enregistrée le 18 août 1997.

Le 16 avril 1998, la Commission a décidé de porter le grief du requérant concernant le fait de n'avoir été présenté à l'autorité judiciaire qu'après seize jours de détention (article 5 § 3 de la Convention) à la connaissance du gouvernement défendeur, en l'invitant à présenter par écrit ses observations sur sa recevabilité et son bien-fondé. Elle a déclaré la requête irrecevable pour le surplus.

Le Gouvernement a présenté ses observations le 15 juin 1998 et le requérant y a répondu le 31 juillet 1998.

Le 15 septembre 1998 la Commission a décidé d'accorder au requérant le bénéfice de l'assistance judiciaire.

A compter du 1er novembre 1998, date d'entrée en vigueur du Protocole n° 11 à la Convention, et en vertu de l'article 5 § 2 de celui-ci, la requête est examinée par la Cour conformément aux dispositions dudit Protocole.

EN DROIT

Le requérant se plaint de n'avoir été présenté à l'autorité judiciaire qu'après seize jours de détention en haute mer et allègue la violation de l'article 5 § 3 de la Convention, qui se lit comme suit :

« 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. (...) »

Le gouvernement défendeur fait valoir que les exigences de l'article 5 § 3 de la Convention ne peuvent être appliquées *in abstracto*. En l'espèce, toute l'opération eut lieu sous le contrôle de l'autorité judiciaire : les investigations préliminaires, l'arraisonnement du navire, la détention et le placement en détention du requérant. Par ailleurs, le requérant fut dûment informé de ses droits et des décisions judiciaires le concernant. En outre, il ne fut soumis à aucun interrogatoire jusqu'à sa mise à disposition judiciaire à Madrid. Le Gouvernement précise que, si l'*Archangelos* fut arraisonné le 23 janvier 1995, ce n'est que le 26 janvier 1995, date à laquelle le chef machiniste fut détenu, que le navire recommença à naviguer et ce pour des raisons de sécurité. A l'arrivée à Las Palmas, tout était prêt pour les accueillir et les transférer le plus rapidement possible à Madrid pour être mis à la disposition du juge d'instruction. Par ailleurs, dès le 31 janvier 1995, un cabinet d'avocats avait pris la

défense du requérant. Celui-ci d'ailleurs ne fit part à aucun moment d'aucune plainte au sujet de délais excessifs pour être traduit devant le juge.

Pour ce qui est de l'existence d'autres possibilités permettant de traduire le requérant devant le juge dans un délai plus bref, le Gouvernement tient à souligner qu'à supposer que cela eût été possible, un transfert plus rapide aurait dû concerner également les treize autres détenus qui avaient les mêmes droits que le requérant. A cet égard, il fait valoir que le contact radiophonique avec le juge d'instruction était techniquement plus que problématique compte tenu du nombre de détenus, de leurs nationalités, de la désignation d'avocats, etc. Quant au transport du juge sur le navire, le Gouvernement précise que le *Petrel I* disposait d'un emplacement pour hélicoptères mais il est évident qu'eu égard à la distance à laquelle se trouvait l'*Archangelos* et les contraintes techniques de ce moyen de locomotion, cette possibilité était pratiquement irréalisable.

Le requérant, se référant à l'accord souscrit entre l'Espagne et le Royaume-Uni tendant à la répression du trafic illicite de stupéfiants aurait pu demander le concours de ce pays pour l'arraisonnement de l'*Archangelos* puisque l'île de l'Ascension est située à environ 890 milles nautiques du point d'arraisonnement. Le requérant estime en tout état de cause que le délai de seize jours de transfert par voie maritime ne saurait, en aucun cas, être présenté comme constituant un délai « normal » au sens de l'article 5 § 3 de la Convention. Il fait valoir que le délai de trois jours pendant lequel l'*Archangelos* n'a pas pu naviguer ne correspond pas à la réalité. En effet, selon le journal de bord du *Petrel I* ce retard n'a été que d'environ quarante-trois heures et non de soixante-douze comme le prétend le gouvernement. Il estime que compte tenu de la vitesse moyenne du *Petrel I*, (quatorze nœuds) il aurait pu parcourir les 3.000 milles jusqu'à toucher le port espagnol en neuf jours seulement.

Quant au contrôle par l'autorité judiciaire, le requérant conteste la thèse du gouvernement. En effet, dans sa décision du 2 février 1995, le juge central d'instruction précise que la décision prise le 26 janvier 1995 doit être notifiée, ce qui contredit l'affirmation du gouvernement selon laquelle les détenus auraient été informés de la décision du 26 janvier 1995 immédiatement. Par ailleurs, aucune communication n'a jamais été établie, ni même par radiotéléphone, entre le juge d'instruction et lui pendant la durée de sa détention sur le *Petrel I*. Le requérant soutient qu'il n'a été informé de ses droits en tant que détenu dans les formes prévues par la loi qu'à son arrivée au port de Las Palmas. Par ailleurs, il ne peut reconnaître aucun caractère probant aux brèves indications reportées dans le journal de bord du *Petrel I* et, en tout état de cause, il n'est pas possible de prétendre qu'étant de nationalité grecque et privé de la présence d'un interprète et d'un avocat il aurait pu comprendre, ne serait-ce que vaguement, la teneur de la décision du 26 janvier 1995. En conclusion, il estime que le fait d'avoir été privé pendant seize jours de toute information sur les poursuites judiciaires le concernant constitue une violation de l'article 5 § 3 de la Convention.

La Cour rappelle l'importance du paragraphe 3 de l'article 5 qui, conjuguée au paragraphe 1 c), assure des garanties contre les privations arbitraires de liberté. L'exigence de « promptitude », notamment, protège les justiciables contre une détention prolongée aux mains des autorités policières ou administratives.

Elle rappelle également que l'article 5 § 3 de la Convention impose au juge ou à tout autre magistrat l'obligation 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. Il pose, en outre, l'obligation d'entendre personnellement la personne traduite devant lui (arrêt *Schiesser c. Suisse* du 4 décembre 1979, série A n° 34, p. 13, § 31). Il découle notamment de ce qui précède qu'une privation de liberté selon l'article 5 § 1 c) ne peut se poursuivre au-delà d'un délai répondant à la notion de « aussitôt traduit » que si le juge ou tout autre magistrat a personnellement entendu l'intéressé et examiné les raisons qui militent pour ou contre la détention.

La Cour rappelle cependant qu'il faut examiner chaque cas d'espèce, en fonction de ses caractéristiques particulières, pour déterminer si les autorités ont respecté l'exigence de promptitude (arrêts de *Jong, Baljet et van den Brink c. Pays-Bas* du 22 mai 1984, série A n° 77, pp. 24-25, § 52 ; *Brogan et autres c. Royaume-Uni* du 28 novembre 1988 série A n° 145-B, p. 32, § 59). Elle rappelle également que des circonstances exceptionnelles peuvent justifier un délai plus long avant d'être traduit devant l'autorité judiciaire (cf. affaire de *Jong, Baljet et van den Brink c. Pays-Bas* précitée, rapport Comm. du 11.10.82, série A n° 77, p. 36, § 89).

En l'espèce, il n'est pas douteux que le requérant a été privé de liberté, s'est trouvé retenu dans le navire appartenant au service des douanes espagnoles et ce, pendant une période de seize jours sans avoir été « aussitôt traduit » devant le juge d'instruction et que la privation s'inscrit sans conteste dans le cadre de l'article 5 de la Convention. Se pose donc la question de savoir si cette privation de liberté a respecté les conditions énoncées à l'article 5 § 3 de la Convention.

La Cour rappelle que le point de savoir si la condition de célérité posée par l'article 5 § 3 de la Convention se trouve ou non remplie doit s'apprécier en premier lieu à la lumière des dispositions législatives en vigueur dans le pays concerné (affaire *McGoff c. Suède*, rapport Comm. du 15 juillet 1983, série A n° 83, p. 31, § 28). A cet égard, elle note qu'aussi bien l'*Audiencia Nacional* que le Tribunal constitutionnel, suprême garant des droits et libertés fondamentaux en Espagne, ont estimé, après un examen minutieux des circonstances exceptionnelles de la présente affaire, que la détention du requérant était intervenue sur ordre et sous le contrôle strict du tribunal central d'instruction et dans le respect de la législation applicable en la matière.

La Cour estime nonobstant que, de prime abord, le délai de seize jours n'apparaît pas comme conciliable avec la notion d'« aussitôt traduit » énoncée par l'article 5 § 3 de la Convention. En conséquence, seules des circonstances tout à fait exceptionnelles pourraient justifier un tel délai. Dès lors elle doit examiner si, dans le cas présent, on se trouve en présence de telles circonstances exceptionnelles.

La Cour note sur ce point que la détention du requérant s'est prolongée pendant seize jours au motif que l'arraisonnement du navire qu'il commandait se trouvait dans la zone de haute mer de l'océan Atlantique à une distance considérable du territoire espagnol, plus de 5500 km, et qu'il a fallu pas moins de seize jours pour arriver au port de Las Palmas (Grande-canarie). Sur ce point, le requérant admet lui-

même qu'en raison d'actes de résistance de la part de certains membres de l'équipage, l'*Archangelos* ne put reprendre sa route que quarante-trois heures après l'arraisonnement. Or ce retard ne saurait être imputable aux autorités espagnoles. En définitive, c'est l'ensemble de ces circonstances qui ont empêché que le requérant ne soit traduit plus tôt devant l'autorité judiciaire. Compte tenu de ce qui précède, la Cour considère qu'il existait donc une impossibilité matérielle d'amener physiquement le requérant devant le juge d'instruction dans un délai plus court. La Cour note à cet égard, qu'une fois arrivé à Las Palmas, le requérant fut transféré à Madrid par avion et que, le lendemain, il fut traduit devant l'autorité judiciaire. Par ailleurs, la Cour estime peu réalistes les observations du requérant concernant la possibilité pour les autorités espagnoles de solliciter l'aide des autorités britanniques afin que l'*Archangelos* soit dérouté vers l'île de l'Ascension, laquelle se trouve tout de même à environ 890 milles nautiques, soit environ 1600 km du lieu de l'arraisonnement.

Dans ces conditions, la Cour estime que, compte tenu des circonstances tout à fait exceptionnelles de la présente affaire, on ne saurait conclure que le délai qui s'est écoulé entre le moment de la mise en détention du requérant et sa présentation au juge d'instruction a excédé la promptitude telle qu'elle est conçue au paragraphe 3 dudit article. Il s'ensuit que le restant de la requête doit être rejeté comme étant manifestement mal fondé, en application de l'article 35 § 3 de la Convention.

Par ces motifs, la Cour, à l'unanimité,

DÉCLARE LE RESTANT DE LA REQUÊTE IRRECEVABLE.

Vincent Berger Matti Pellonpää
Greffier Président

CINQUIÈME SECTION

AFFAIRE MEDVEDYEV ET AUTRES c. FRANCE

(Requête n° 3394/03)

ARRÊT

STRASBOURG

10 juillet 2008

Renvoi devant la Grande Chambre

01/12/2008

Cet arrêt deviendra définitif dans les conditions définies à l'article 44 § 2 de la Convention. Il peut subir des retouches de forme.

En l'affaire Medvedyev et autres c. France,

La Cour européenne des Droits de l'Homme (cinquième section), siégeant en une chambre composée de :

Peer Lorenzen, *Président*,
Jean-Paul Costa,
Karel Jungwiert,
Renate Jaeger,
Mark Villiger,
Isabelle Berro-Lefèvre,
Mirjana Lazarova Trajkovska, *juges*,
et de Claudia Westerdiek, *greffière de section*,

Après en avoir délibéré en chambre du conseil les 13 mai et 17 juin 2008,

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

PROCÉDURE

1. A l'origine de l'affaire se trouve une requête (n° 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 Martínez, ressortissants chiliens (« les requérants »).

2. Les requérants sont représentés par M^e Patrick Spinosi, avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de cassation. Le gouvernement français (« le Gouvernement ») est représenté par M^{me} Edwige Belliard, directrice des Affaires juridiques au ministère des Affaires étrangères.

3. Le 11 janvier 2006, la Cour a décidé de communiquer la requête au Gouvernement. Se prévalant de l'article 29 § 3 de la Convention, elle a décidé que seraient examinés en même temps la recevabilité et le bien-fondé de l'affaire.

4. Invités à produire des observations en vertu de l'article 36 § 1 de la Convention, les gouvernements grec, roumain et ukrainien n'ont pas fait usage de cette faculté.

5. Une audience s'est déroulée en public au Palais des droits de l'Homme, à Strasbourg, le 13 mai 2008 (article 54 § 3 du règlement).

Ont comparu :

– *pour le Gouvernement*

M^{me} Anne-Françoise Tissier, sous-directrice des droits de l'homme à la direction des affaires juridiques au ministère des affaires étrangères et européennes, *agente*,

M. Mostafa Mihraje, conseiller des Affaires étrangères la sous-direction des droits de l'homme de la direction des affaires juridiques au ministère des Affaires étrangères et européennes, *conseil*,

M. François Martineau, chef du bureau du droit de la mer à la direction centrale du commissariat de la marine nationale,

M. Elie Renard, magistrat à la direction des affaires criminelles et des grâces du ministère de la Justice,

M. Serge Segura, sous-directeur du droit de la mer, des pêches et de l'Antarctique à la direction des affaires juridiques au ministère des Affaires étrangères et européennes, *conseillers*.

– *pour les requérants*

M^e Patrice Spinosi, *conseil*.

La Cour a entendu M^e Spinosi et M^{me} Tissier en leurs déclarations ainsi qu'en leurs réponses aux questions de juges.

EN FAIT

I. LES CIRCONSTANCES DE L'ESPÈCE

6. Les requérants faisaient partie de l'équipage d'un cargo dénommé *Le Winner* et battant pavillon cambodgien.

7. Dans le cadre de la lutte internationale contre les trafics de stupéfiants, les autorités françaises apprirent que ce navire était susceptible de transporter des quantités importantes de drogue.

8. Par un télégramme diplomatique daté du 7 juin 2002, l'ambassade de France à Phnom Penh informa le ministère de la Défense à Paris que, suite à une demande présentée par l'Office central de répression du trafic illicite de Stupéfiants (« OCRTIS ») sollicitant l'autorisation d'intercepter le *Winner*, le ministre des Affaires étrangères cambodgien avait, à la demande de l'ambassade, donné personnellement l'accord de son gouvernement.

Le Gouvernement produit une note verbale datée du 7 juin 2002, adressée par le ministère des Affaires étrangères cambodgien à l'ambassade de France à Phnom Penh, aux termes de laquelle :

« Le ministère des affaires étrangères et de la coopération internationale (...) se référant à sa note n° 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 (...) appartenant à (...) aux îles Marshall. (...) »

9. Le commandant de l'avis *Lieutenant de vaisseau Le Hénaff* fut chargé par les autorités maritimes françaises de procéder à l'interception du *Winner*.

10. Le 13 juin 2002 à 6 heures, le bâtiment français repéra, au large des îles du Cap Vert, un navire de commerce navigant à faible vitesse, n'arborant aucun pavillon mais identifié comme étant le *Winner* ; il fut procédé à sa reconnaissance suivant les règles du droit international et, par mesure de sécurité, une embarcation rapide fut mise à l'eau. Le cargo changea alors brutalement de cap, cherchant à gêner l'approche de l'avis. Interrogé sur la fréquence internationale, le bateau demeura muet. Dans le même temps, des colis furent jetés à la mer depuis la plage arrière par des membres de l'équipage. L'avis déclina alors son identité et demanda au *Winner* de stopper tout en arborant le signal du code international SQ (« stoppez sinon j'ouvre le feu sur vous ») ; en l'absence de réponse, et le navire ne déployant toujours pas son pavillon, il fut procédé à un tir de semonce, puis à des tirs d'arrêt. Simultanément, ordre fut donné à l'embarcation mise à l'eau de récupérer les colis jetés à la mer ; elle ne parvint à en repêcher qu'un ; les vérifications ultérieures firent apparaître qu'il contenait 80 à 100 kg d'un produit stupéfiant ayant l'apparence de la cocaïne.

11. Trois **autres** colis furent jetés à la mer. Le cargo n'ayant pas cessé sa route et manœuvrant pour empêcher l'embarcation rapide de l'approcher, le préfet maritime de l'Atlantique donna l'ordre d'effectuer des tirs au but sur son avant. Le *Winner* stoppa alors, et une équipe d'intervention monta à bord et s'en rendit maître par la force des armes ; l'un des membres de l'équipage, blessé par balle, fut évacué sur l'avis où le médecin du bord le prit en charge, avant d'être transféré à l'hôpital de Brest où il mourut une semaine plus tard. Le reste de l'équipage fut consigné dans les cabines du *Winner* sous la garde des marins du commando. Un remorqueur fut dépêché de Brest pour prendre en charge le navire lequel, sur ordre du préfet maritime et à la demande du procureur de la République de Brest, fut dérouté sur le port de Brest sous escorte de l'avis *Commandant Bouan*.

12. 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.

13. 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.

14. Le 26 juin 2002, à 8 heures 45, le *Winner* entra dans le port de Brest sous escorte ; l'équipage et la cargaison furent remis aux officiers de police judiciaire agissant sur commission rogatoire de l'un des juges d'instruction, lesquels notifièrent immédiatement aux intéressés leur placement en garde à vue et les droits afférents.

15. Le Gouvernement affirme que les deux juges d'instruction se sont déplacés les vingt-quatrième et quarante-huitième heures pour notifier à chacun la prolongation de leur garde à vue.

16. Le 28 juin 2002, MM. Viorel Petcu, Puiu Dodica, Nicolae Balaban et Nicu Stelian Manolache furent mis en examen et placés en détention provisoire et sous mandat de dépôt. Il en alla de même le 29 juin 2002 pour MM. Oleksandr **Medvedyev**, Bory Bilenikin, Georgios Boreas, Sergio Cabrera Leon, Guillermo Luis Eduar Sage Martinez et deux **autres** membres de l'équipage (MM. Oleksandor Litetski et Symeon Theophanous).

17. Les onze personnes susmentionnées saisirent la chambre de l'instruction de la cour d'appel de Rennes d'une requête en nullité des pièces de la procédure ; invoquant en particulier l'article 5 de la Convention, ils dénonçaient le caractère illégal de l'interception du *Winner* et l'irrégularité de leur détention à bord pendant treize jours. 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.

18. Dans cet arrêt, la chambre de l'instruction rappelle que la lutte internationale contre le trafic de stupéfiants est régie par 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 12 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, toutes trois ratifiées par la France. Elle retient que si le Cambodge n'a quant à lui pas signé la convention de Vienne qui prévoit en son article 17.3 des dérogations au principe traditionnel de la « loi du pavillon », cela ne privait pas les autorités françaises de la possibilité de « 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 », sur le fondement de l'article 108 de la convention de Montego Bay et « par référence » à la convention du 30 mars 1961. Selon la chambre, 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 les éléments d'information nécessaire lui permettant d'apprécier souverainement le bien fondé de la demande. La chambre juge ensuite que le télégramme diplomatique du 7 juin 2002 émanant de l'ambassade de France établit l'existence d'un « accord donné sans restrictions ni réserves, par le gouvernement du Cambodge à l'opération d'arraisonnement projetée avec toutes ses conséquences, et fait foi jusqu'à preuve contraire ».

19. La chambre considère cependant que cet accord ne dispensait pas les autorités françaises de se conformer aux règles de procédures prévues par la convention de Vienne et les articles 12 et suivants de loi du 15 juillet 1994 modifiée. Or, souligne-t-elle, les autorités n'ont pas manqué à cette obligation dans les circonstances de la cause. La chambre retient en effet, au vu des procès-verbaux dressés par le commandant du *Lieutenant de Vaisseau Le Hénaff* que, lorsque l'avis est arrivé en vue du *Winner* celui-ci « n'arborait aucun pavillon » et son commandant « non seulement n'a[vait] pas répondu aux demandes d'identification contrairement aux règles du droit international et n'a[vait] pas stoppé son navire, mais faisant preuve d'un comportement agressif, a[vait] 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 », et que les membres de l'équipage du *Winner* jetaient à la mer des colis contenant de la cocaïne en quantité. Il y avait donc, d'après la chambre, des « motifs raisonnables » de soupçonner que le *Winner* se livrait à un trafic de drogue, de sorte qu'« 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 consignés dans ses cabines et à la prise en charge de la conduite du navire », le commandant de l'avis s'était « strictement conformé » aux stipulations de l'article 17.4 de la convention de Vienne (« 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 ») et aux dispositions de la loi du 15 juillet 1994 modifiée, qui 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 (articles 1 à 10), et prévoit la mise en œuvre des mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international dans le cas particulier de la lutte contre le trafic de stupéfiants (articles 12 à 14).

20. La chambre rejette ensuite la thèse des requérants selon laquelle l'article 13 de la loi du 15 juillet 1994 modifiée ne prévoit que des mesures d'assistance de nature administrative exclusives de toute coercition à l'égard des personnes, cet article mentionnant 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 l'article 17.4 c) de la convention de Vienne en matière de trafic de stupéfiants prévoyant expressément « la prise de mesures appropriées à l'égard des personnes qui se trouvent à bord ». Si, admet la chambre, la nature de ces mesures n'est pas précisée, ce texte « emporte pour le moins la possibilité pour l'autorité marine responsable, de limiter si nécessaire, la liberté d'aller et de venir de l'équipage du navire arraisonné, sauf à vider cette disposition de toute signification et mettre gravement en danger la sécurité des hommes de prise en charge du navire ». Sur ce tout dernier point, elle considère « 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 la force le contrôle du bateau » ; elle en déduit que « le fait d'avoir consignés les membres de l'équipage du *Winner* dans les cabines (...) 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 ».

21. Enfin, la chambre considère 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 détournement, d'appliquer les règles ordinaires de la garde à vue et de la présentation à un magistrat ». Elle en déduit que les 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 § 3 de la Convention et ne constituent pas une rétention illégale. Elle relève ne outre qu'en l'espèce, dès l'arrivée du *Winner*, les membres de l'équipage ont été remis à des officiers de police judiciaire et placés en garde à vue avec notification immédiate de leurs droits, puis présentés au juge d'instruction.

22. Le pourvoi formé par les requérants (au moyen notamment d'une violation de l'article 5 § 3 de la Convention) fut rejeté par un arrêt de la chambre criminelle de la Cour de cassation du 15 janvier 2003. Selon la haute juridiction, « en statuant ainsi, et dès lors que le Cambodge, Etat du pavillon, a[vait] expressément et sans restriction, autorisé les autorités françaises à procéder à l'arraisonnement du *Winner* et que seules [avaient] 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 [avaient] été régulièrement placées en garde à vue dès leur débarquement sur le territoire français, la chambre de l'instruction [avait] justifié sa décision ».

23. Par un arrêt du 28 mai 2005, la cour d'assises spéciale d'Ille-et-Vilaine déclara MM. Georgios Boreas, Symeon Theophanous, Guillermo Sage Martinez et Sergio Cabrera Leon coupables de tentative d'importation non autorisée de stupéfiants commise en bande organisée et les condamna respectivement à vingt ans, dix-huit ans, dix ans et trois ans d'emprisonnement ; elle déclara les **autres** requérants acquittés des accusations portées contre eux. L'issue de l'appel qui fut ensuite interjeté n'a pas été précisée par les parties.

II. LE DROIT INTERNE ET INTERNATIONAL PERTINENT

24. La France est partie à la convention des Nations Unies « contre le trafic illicite des stupéfiants et substances psychotropes », faite à Vienne le 20 décembre 1988, dont l'article 17 ainsi rédigé :

« 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. »

En revanche, la France n'a pas signé l'accord « 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 » fait à Strasbourg le 31 janvier 1995 et entré en vigueur le 1^{er} mai 2000.

25. Inséré par la loi n° 96-359 du 29 avril 1996 « relative au trafic de stupéfiants en haute mer et portant adaptation de la législation française à l'article 17 de la convention des Nations Unies contre le trafic illicite des stupéfiants et substances psychotropes faite à Vienne le 20 décembre 1988 », l'article 13 de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 « relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer » est libellé comme il suit (dans sa version applicable à l'époque des faits de la cause) :

« 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. »

L'article 12 de la loi précise (dans sa version applicable à l'époque des faits de la cause) que l'article 13 s'applique, outre aux navires battant pavillon français, « aux navires battant pavillon d'un Etat partie à la convention de Vienne du 20 décembre 1988 autre que la France, ou régulièrement immatriculés dans un de ces Etats, à la demande ou avec l'accord de l'Etat du pavillon » (dans sa version modifiée par la loi n° 2005-371 du 22 avril 2005, l'article 12 vise les « navires battant pavillon d'un Etat qui a sollicité l'intervention de la France ou agréé sa demande d'intervention ») et « aux navires n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité ». Il ajoute que « la recherche, la constatation, la poursuite et le jugement des infractions constitutives de trafic de stupéfiants et commises en mer » sont en outre régies par les dispositions suivantes (dans leur version applicable à l'époque des faits de la cause) :

« Chapitre Ier. - Des mesures prises à la demande ou avec l'accord d'un Etat partie à la convention précitée faite à Vienne le 20 décembre 1988

Article 14

I. - Lorsqu'il décide la visite du navire, à la demande ou avec l'accord d'un Etat partie à la convention précitée, le commandant peut faire procéder à la saisie des produits stupéfiants découverts et des objets ou documents qui paraissent liés à un trafic de stupéfiants.

Ils sont placés sous scellés en présence du capitaine du navire ou de toute personne se trouvant à bord de celui-ci.

II. - Le commandant peut ordonner le déroutement du navire vers une position ou un port appropriés lorsque des investigations approfondies qui ne peuvent être effectuées en mer doivent être diligentées à bord.

Le déroutement peut également être ordonné vers un point situé dans les eaux internationales lorsque l'Etat du pavillon en formule expressément la demande, en vue de la prise en charge du navire.

III. - Le compte rendu d'exécution des mesures prises en application de l'article 17 de la convention de Vienne ainsi que les produits, objets ou documents placés sous scellés sont remis aux autorités de l'Etat du pavillon lorsque aucune suite judiciaire n'est donnée sur le territoire français.

Chapitre II. - De la compétence des juridictions françaises

Article 15

Les auteurs ou complices d'infractions de trafic de stupéfiants commises en haute mer peuvent être poursuivis et jugés par les juridictions françaises lorsque des accords bilatéraux ou multilatéraux ou des arrangements particuliers sont conclus entre les Etats parties à la convention de Vienne.

Les arrangements particuliers sont transmis par la voie diplomatique aux autorités françaises, accompagnés des éléments permettant de soupçonner qu'un trafic de stupéfiants est commis sur un navire.

Une copie de ces documents est transmise par tout moyen et dans les plus brefs délais au procureur de la République.

Article 16

Outre les officiers de police judiciaire agissant conformément aux dispositions du code de procédure pénale, les agents des douanes ainsi que, 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 de bord des aéronefs de l'Etat, chargés de la surveillance en mer, peuvent constater les infractions en matière de trafic de stupéfiants et en rechercher les auteurs selon les modalités suivantes :

I. - Le procureur de la République compétent est informé préalablement et par tout moyen des opérations envisagées en vue de la recherche et de la constatation des infractions.

Les infractions sont constatées par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire. Ces procès-verbaux sont transmis au procureur de la République dans les plus brefs délais et au plus tard dans les quinze jours qui suivent les opérations. Copie en est remise à la personne intéressée.

II. - Il peut être procédé avec l'autorisation, sauf extrême urgence, du procureur de la République à des perquisitions et à la saisie des produits stupéfiants ainsi que des objets ou documents qui paraissent provenir de la commission d'une infraction à la législation sur les stupéfiants, ou qui paraissent servir à la commettre. Cette autorisation est transmise par tout moyen.

Les produits, objets ou documents saisis sont placés immédiatement sous scellés.

Les perquisitions et saisies peuvent être opérées à bord du navire en dehors des heures prévues à l'article 59 du code de procédure pénale. »

26. La France est également partie à la convention unique sur les stupéfiants du 30 mars 1961, dont l'article 35 est ainsi libellé :

« 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. »

27. Quant aux articles 108 et 110 de la convention des Nation Unies sur le droit de la mer faite à Montego Bay le 15 décembre 1982, ils sont rédigés comme il suit :

« 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. »

EN DROIT

I. SUR LA VIOLATION ALLÉGUÉE DE L'ARTICLE 5 §§ 1 ET 3 DE LA CONVENTION

28. Les requérants se disent victimes d'une privation arbitraire de liberté. Ils soulignent tout d'abord qu'ils ont été détenus sur le *Winner* durant treize jours sous la surveillance des forces militaires françaises sans que cette détention ait été contrôlée par une autorité judiciaire, et en déduisent qu'ils n'ont pas été « aussitôt » traduits devant un juge comme l'exige cette disposition. Ils dénoncent aussi l'imprécision des textes fondant cette privation de liberté. Ils invoquent l'article 5 de la Convention, dont les paragraphes 3 et 5 sont ainsi libellés :

« 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 ;

(...)

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. Thèses des parties

1. Le Gouvernement

29. Le Gouvernement souligne la nécessité de prendre en compte, dans le cadre de l'analyse des circonstances de l'espèce, les impératifs de la lutte contre le trafic illicite de stupéfiants et de la responsabilité collective des Etats dans ce domaine. Il ajoute que c'est pour assumer sa part de cette responsabilité que la France est intervenue en l'espèce, mobilisant à ses frais pendant plusieurs jours deux bâtiments de la marine nationale.

30. Ceci étant, le Gouvernement, admet qu'à bord du *Winner*, les requérants étaient privés de liberté au sens de l'article 5 de la Convention, ceci durant treize jours (du 13 juin 2002, date de l'interception du bateau, au 26 juin 2002, date de son arrivée au port de Brest). Cependant, il considère que cette privation de liberté était conforme aux exigences dudit article, soulignant tout d'abord qu'elle s'est effectuée « selon les voies légales » comme l'exige le premier paragraphe de cette disposition.

31. A cet égard, le Gouvernement se réfère à trois conventions internationales. Premièrement : la convention de Montego Bay sur le droit de la mer du 15 décembre 1982, dont l'article 108 pose le principe d'une coopération entre les Etats pour la répression du trafic illicite de stupéfiants auquel se livrent, en violation des conventions internationales, des navires navigant en haute mer puisqu'il prévoit qu'un Etat qui a de sérieuses raisons de penser qu'un navire battant son pavillon se livre à un tel trafic peut demander la coopération d'**autres** Etats pour y mettre fin, et dont l'article 110 autorise les Etats à arraisonner un navire en haute mer s'ils ont de sérieuses raisons de soupçonner qu'il est sans nationalité. Deuxièmement : la convention sur les stupéfiants du 30 mars 1961, ratifiée par la France et signée par le Cambodge, qui prévoit en son article 35 que les Etats signataires s'accordent une assistance mutuelle dans la lutte contre le trafic illicite de stupéfiant. Troisièmement : la convention de Vienne du 19 décembre 1988 contre le trafic illicite des stupéfiants et de substances psychotropes (non ratifiée par le Cambodge), qui organise et améliore la coopération esquissée par la convention de Montego Bay. En particulier, cette dernière prévoit explicitement, lorsqu'il y a « motif raisonnable de soupçon de trafic illicite », la possibilité pour un Etat partie de formuler une demande d'intervention sur un navire étranger auprès des autorités de l'Etat dont il bat pavillon et, en cas d'accord, de visiter ledit navire puis, en cas d'infraction, de prendre « toutes les mesures appropriées à l'égard du navire, des personnes et de la cargaison ».

32. Certes, indique le Gouvernement, le Cambodge n'a pas ratifié la convention de Vienne ; rien n'empêchait cependant la France et ce dernier de s'en inspirer et de conclure, sur le fondement de l'article 108 de la convention de Montego Bay et de la convention du 30 mars 1961, un accord *ad hoc* par lequel les autorités cambodgienne autorisaient la France à arraisonner le *Winner* et à prendre des mesures privatives de liberté. Selon le Gouvernement, les règles du droit international permettent à un Etat d'exercer momentanément sa juridiction sur un bâtiment relevant normalement de la juridiction d'un autre Etat dès lors que ce dernier l'y autorise, fût-ce comme en l'espèce par une « note verbale ». Se référant à la jurisprudence *Plateau continental de la mer Egée* de la Cour internationale de justice (arrêt *Grèce c. Turquie* du 19 décembre 1978), il souligne à cet égard que le formalisme n'est pas déterminant.

33. Le Gouvernement se fonde en outre sur la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer, dont l'article 13 prévoit que lorsqu'il existe des motifs raisonnables de soupçonner qu'un trafic de stupéfiant se commet à bord d'un navire battant pavillon d'un Etat partie à la convention de Vienne ou –tel le *Winner* – n'arborant aucun pavillon, et se trouvant en dehors des eaux territoriales, les commandants des bâtiments 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 et la présente loi. Enfin, le Gouvernement rappelle que l'article L. 1521-5 du code de la défense, dans sa rédaction issue de la loi n° 2005-371 du 22 avril 2005, dispose désormais que « pendant le transit consécutif au détournement, les commandants de bord 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 ».

34. Selon le Gouvernement, en renvoyant aux « mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international et la [loi du 15 juillet 1994] » et aux « mesure appropriées », les normes applicables étaient suffisamment précises pour fonder une privation de liberté dans les conditions requises par l'article 5 § 1 de la Convention. En se livrant à un trafic illicite de stupéfiant en haute mer, les requérants ne pouvaient au demeurant que s'attendre à ce que leur navire soit intercepté par tout Etat luttant contre ce fléau. A cela s'ajouterait le fait qu'en autorisant la France à procéder à l'« interception », au « contrôle » et à « l'engagement de procédures judiciaires » à l'encontre du *Winner*, les autorités cambodgiennes auraient aussi – cela en serait la conséquence nécessaire – autorisé le détournement du navire vers la France et la privation de liberté de son équipage.

35. Ensuite, renvoyant à la décision *Rigopoulos c. Espagne* du 12 janvier 1999 (n° 37388/97, *Recueil des arrêts et décisions* 1999-II), le Gouvernement soutient que, vu les circonstances exceptionnelles de l'espèce, il doit être considéré que les requérants ont été « aussitôt traduit[s] devant un juge ou un autre magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires », comme l'exige l'article 5 § 3 de la Convention.

36. Selon lui, la privation de liberté subie à bord du *Winner* n'a duré que le temps strictement nécessaire au déroutement du navire vers un port français : comme dans l'affaire *Rigopoulos*, les autorités se trouvaient devant l'impossibilité matérielle d'amener physiquement les requérants devant un juge d'instruction dans un délai plus court, eu égard à la distance à parcourir jusqu'à Brest (3 500 km) et au fait qu'en raison des conditions météorologiques et de son mauvais état, le *Winner* ne pouvait avancer qu'à la vitesse de 5 nœuds. Certes, à l'inverse du cas *Rigopoulos*, il n'était pas envisageable que le juge de la liberté et de la détention soit saisi afin de décider du placement en détention provisoire des requérants, une telle décision ne pouvant intervenir qu'après mise en examen, laquelle suppose que le juge d'instruction ait préalablement entendu le ou les intéressés. Cependant, estime le Gouvernement, conformément au droit interne applicable lorsqu'il y a interception en mer, d'une part, la privation de liberté litigieuse s'est déroulée sous le contrôle d'une « autorité judiciaire », le procureur de la République, et, d'autre part, les requérants ont bénéficié des garanties propres à cette procédure spécifique. Sur ce dernier point, le Gouvernement indique que, dans le cadre de cette procédure, aucun interrogatoire ne

peut être mené – ceci « afin de garantir des auditions ultérieures dans un cadre judiciaire » –, la fouille corporelle est exclue, le procureur de la République est informé préalablement des opérations envisagées en vue de la recherche et de la constatation des infractions, et les intéressés reçoivent copie des procès-verbaux de ces opérations. En l'espèce, souligne le Gouvernement, le parquet de Brest a été constamment tenu informé dès le 7 juin 2002, et c'est lui qui a autorisé les saisies et perquisitions et qui, le 24 juin 2002, a ouvert une information « afin de s'assurer que tous les droits de la défense soient préservés dans un cadre judiciaire précis » ; par ailleurs, dès l'interception, le capitaine du *Winner* a reçu copie des procès-verbaux établis par la marine nationale et a été informé de toutes les opérations au fur et à mesure de leur déroulement, et la visite et la fouille se sont déroulées en sa présence.

37. Enfin, le Gouvernement affirme que c'est dans le strict respect du code de procédure pénale qu'à leur arrivée au port de Brest, le 24 juin 2002, les membres de l'équipage ont été placés en garde à vue dans le cadre de l'information judiciaire ouverte contre X, du chef d'infractions à la législation sur les stupéfiants. Le Gouvernement souligne que, dès leur arrivée, les intéressés ont été remis à des officiers de police judiciaire –agissant sur commission rogatoire – qui leur ont notifié leur placement en garde à vue et les droits y afférents ; les deux juges d'instructions se sont déplacés les vingt-quatrième et quarante-huitième heures pour notifier à chacun la prolongation de sa garde à vue. Quant à la garde à vue elle-même, considérant en particulier le nombre des requérants et le besoin de recourir à des interprètes pour procéder à leur interrogatoire, il se trouverait justifié sur toute sa durée par les nécessités de l'enquête.

38. En conclusion, le Gouvernement demande à la Cour de rejeter la requête pour « défaut de fondement ».

2. Les requérants

39. Les requérants contestent la thèse du Gouvernement selon laquelle la privation de liberté qu'ils ont subie à bord du *Winner* était conforme aux « voies légales » au sens de l'article 5 § 1.

40. Premièrement, selon eux, cette privation de liberté était dépourvue de base légale, que l'on envisage celle-ci sous l'angle du droit international ou du droit interne.

41. La convention de Montego Bay serait en effet inapplicable en l'espèce dès lors que, si son article 108 autorise les Etats qui soupçonnent de trafic de stupéfiants un navire battant leur pavillon à demander la coopération à d'autres Etats pour mettre fin au trafic, l'Etat demandeur n'était pas la Cambodge mais la France. Or la seule acceptation de l'Etat cambodgien ne pourrait être assimilée à une demande de coopération faite à la France pour arraisonner un navire battant pavillon cambodgien, seule configuration prévue par l'article 108 de la convention de Montego Bay. Quant à la Convention de Vienne du 20 décembre 1988, elle ne serait pas opposable au Cambodge qui n'y est pas partie, si bien que les navires battant pavillon de cet Etat ne pourraient être abordés en haute mer sur son fondement.

42. S'agissant d'un « prétendu accord bilatéral *ad hoc* » entre la France et le Cambodge, il ressortirait en tout état de cause des écrits mêmes du Gouvernement qu'il ne portait que sur une « demande d'interception » et que les autorités

cambodgiennes se sont bornées à autoriser « l'opération d'arraisonnement » ; en d'**autres** termes, à supposer que ce prétendu accord ait une valeur juridique alors qu'il a une simple note verbale pour support – laquelle de surcroît n'avait pas été versée aux débats dans le cadre de la procédure interne –, il ne justifiait que l'interception du *Winner*, pas la détention de son équipage.

43. La loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 serait pareillement inopérante dès lors que, s'il ressort de ses articles 12 et 13 que les commandants de bord peuvent, en dehors des eaux territoriales, en cas de soupçons de trafic de stupéfiants, exécuter ou faire exécuter « les mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international et la présente loi », cela ne serait possible qu'à l'égard des navires battant pavillon français ou d'un autre Etat partie à la convention de Vienne du 20 décembre 1988, immatriculés dans un de ces Etats, ou n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité. Or, selon les requérants, le *Winner* n'entrait dans aucune de ces catégories. A cet égard, ils soulignent tout particulièrement que le Gouvernement se contredit en soutenant, d'un côté, que, préalablement à l'interception, il a sollicité l'autorisation du Cambodge qu'il tenait pour l'Etat du pavillon et, de l'autre, que ce bateau n'arborait aucun pavillon ou était sans nationalité. Il est selon eux manifeste qu'au moment de l'arraisonnement, les autorités françaises avaient identifié le *Winner* : il n'y aurait jamais eu de doute ni sur la nature du navire abordé ni sur sa nationalité.

44. La cause des requérants se distinguerait ainsi de l'affaire *Rigopoulos* précitée, qui concernait l'interception par les autorités espagnoles d'un navire panaméen et la prise de mesures coercitives à l'égard de l'équipage, l'Espagne et le Panama étant tous deux parties à la convention de Vienne et donc soumis à son article 17.

45. Deuxièmement, en tout état de cause, les dispositions de droit interne et international précitées ne seraient pas suffisamment précises quant aux mesures privatives de liberté susceptibles d'être prises pour pouvoir être qualifiées de loi au sens de l'article 5. Les requérants soulignent à cet égard que l'article 13 de la loi du 15 juillet 1994 se borne à indiquer que les autorités maritimes sont habilitées à exécuter et à faire exécuter « les mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international » et que la convention de Vienne, en son article 17.4 c), ne prévoit que « la prise de mesures appropriées à l'égard des personnes qui se trouvent à bord ». La loi n° 2005-371 du 22 avril 2005, qui prévoit désormais explicitement la possibilité pour les commandants de prendre des mesures de coercition, serait un « aveu implicite » de l'insuffisance des textes antérieurs sur ce point.

46. Sur le terrain de l'article 5 § 3, les requérants mettent en exergue le fait que dans l'affaire *Rigopoulos* précitée, dans laquelle la Cour a jugé manifestement mal fondé un grief similaire au leur, la mesure privative de liberté litigieuse avait été prise par un « magistrat » au sens de cette disposition. Tel n'aurait pas été le cas en leur cause. En effet, à supposer qu'il soit avéré que le procureur de la République était tenu informé pendant toute la durée du transit des opérations se déroulant à bord du *Winner*, il ne s'agirait pas là d'un « magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires » au sens de l'article 5 § 3. Sur ce point, se référant parmi d'**autres** à l'arrêt *Huber c. Suisse* du 23 octobre 1990 (série A n° 188), les requérants soulignent notamment qu'il manque au représentant du ministère public français l'indépendance à l'égard de l'exécutif pour pouvoir être ainsi qualifié, le parquet français étant placé sous l'autorité du gouvernement, via la Chancellerie.

47. Par ailleurs, indiquent les requérants, dans l'affaire *Rigopoulos*, les autorités ont fait au mieux pour rester dans le cadre de la procédure pénale espagnole ; en particulier, la juridiction d'instruction a pris soin de rendre dans les trois jours suivant l'interception, une ordonnance déclarant que, l'échéance du délai légal de soixante-douze heures au terme duquel une personne détenue doit être libérée ou présentée à l'autorité judiciaire approchant, il convenait de régulariser la situation des membres de l'équipage privés de liberté et de les placer en détention provisoire. Rien n'empêchait les autorités françaises de faire de même en leur cause, en contactant un juge par téléphone pour obtenir son accord quant au maintien des membres de l'équipage en détention à bord du *Winner* et en informant ces derniers de leurs droits et des faits dont ils étaient soupçonnés, et en leur permettant de prendre contact avec un avocat et de prévenir leur famille. De surcroît, soulignent les requérants, à leur arrivée à Brest, ils ont été placés en garde à vue durant quarante-huit à soixante-douze heures, comme s'ils venaient d'être arrêtés, alors qu'ils avaient déjà été détenus treize jours à bord. Ils ont ainsi attendu quinze à seize jours avant d'être présentés à un « magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires ».

B. Appréciation de la Cour

1. Sur la recevabilité

48. La Cour constate que la requête n'est pas manifestement mal fondée au sens de l'article 35 § 3 de la Convention. Relevant par ailleurs qu'elle ne se heurte à aucun autre motif d'irrecevabilité, elle la déclare recevable.

2. Sur le fond

49. A titre liminaire, la Cour souligne qu'elle partage le point de vue du Gouvernement 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. Cependant, aussi légitime qu'elle soit, une telle fin ne saurait justifier tous les moyens : lesdits Etats sont tenus de garantir à toute personne relevant de leur juridiction les droits et libertés garantis par la Convention et les Protocoles additionnels qu'ils ont ratifiés, en toutes circonstances et dans les seules limites prévues par ces mêmes textes. Vu l'« importance primordiale » que revêt l'article 5 de la Convention (*McKay c. Royaume-Uni* [GC], arrêt du 3 octobre 2006, n° 543/03, CEDH 2006-X, § 30), ils se doivent d'être spécialement vigilants à cet égard lorsque, comme en l'espèce, une privation de liberté au sens de cette disposition est en cause.

50. Ceci étant souligné, la Cour constate, d'une part, que nul ne conteste qu'entre le 13 juin 2002 (date de l'interception du *Winner*) et le 26 juin 2002 (date de son arrivée au port de Brest) le *Winner* et son équipage étaient sous le contrôle des forces militaires françaises, de sorte que, bien qu'en dehors du territoire français, ils se trouvaient sous la juridiction de la France au sens de l'article 1^{er} de la Convention. Elle relève, d'autre part, que les parties s'accordent à considérer que durant toute cette période à bord du *Winner* – puis durant leur garde à vue – les requérants étaient privés de liberté au sens de l'article 5 de la Convention, « en vue d'être conduit[s] devant l'autorité judiciaire compétente » (article 5 § 1 c)).

51. Tel est aussi le point de vue de la Cour, qui renvoie en sus à la décision *Rigopoulos* précitée.

52. Les parties s'opposent en revanche sur les questions de savoir si la privation de liberté subie par les requérants à bord du *Winner* s'est effectuée « selon les voies légales » comme l'exige le paragraphe 1 de l'article 5 de la Convention, et si, conformément au paragraphe 3 de ce même article, ils ont été « aussitôt traduit[s] devant un juge ou un autre magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires ».

a. Sur l'article 5 § 1

53. La Cour rappelle que l'article 5 § 1 impose avant tout que toute arrestation ou détention ait une base légale en droit interne. Ces termes ne se bornent pas à renvoyer au droit interne ; ils concernent aussi la qualité de la « loi » ; ils la veulent compatible avec la prééminence du droit, notion inhérente à l'ensemble des articles de la Convention. Pour rechercher si une privation de liberté a respecté le « principe de légalité interne », il incombe à la Cour d'apprécier non seulement la législation en vigueur dans le domaine considéré, mais aussi la qualité des **autres** normes juridiques applicables aux intéressés y compris le cas échéant celles qui trouvent leur source dans le droit international. Pareille qualité implique que des normes autorisant une privation de liberté soient suffisamment accessibles et précises afin d'éviter tout danger d'arbitraire ; dans tous les cas, elles doivent offrir une protection adéquate et la sécurité juridique nécessaires pour prévenir les atteintes arbitraires de la puissance publique aux droits garantis par la Convention (*Amuur c. France*, arrêt du 25 juin 1996, *Recueil des arrêts et décisions* 1996-III, §§ 50 et 53).

54. La Cour constate que le droit international pose le principe de la liberté de navigation en haute mer, sauf les pouvoirs de contrôle et de coercition des navires par ceux de l'Etat de leur pavillon. Les navires d'Etats tiers peuvent cependant, procéder à de tels contrôles, même sans l'accord préalable de l'Etat du pavillon, en cas de sérieuses raisons de soupçonner que le navire se livre au transport d'esclaves ou à la piraterie, sert à des émissions radiophoniques non autorisées, est sans nationalité ou a en réalité la même nationalité que le navire qui procède au contrôle bien qu'il batte pavillon étranger ou refuse d'arborer son pavillon (voir notamment l'article 110 de la convention de Montego Bay précitée), ou bien lorsque des traités spécifiques le prévoient. L'article 17 de la convention de Vienne contre le trafic illicite des stupéfiants et substances psychotropes (précitée), relatif au « trafic illicite par mer » prévoit ainsi, au-delà de la coopération des Etats parties en vue de mettre fin au trafic illicite (paragraphe 1), la possibilité pour tout Etat partie qui a des « motifs raisonnables de soupçonner » qu'un navire battant le pavillon ou portant une immatriculation d'un autre Etat partie se livre à un tel trafic, de le notifier à cet Etat, de demander confirmation de l'immatriculation et, s'il y a confirmation, de « demander l'autorisation à cet Etat de prendre les mesures appropriées à l'égard de ce navire » (paragraphe 3). Le paragraphe 4 de l'article 17 précise que l'Etat du pavillon peut notamment autoriser l'Etat requérant à arraisonner et visiter le navire et, « si des preuves de participation à un trafic illicite sont découvertes, [à] prendre les mesures appropriées à l'égard du navire, des personnes qui se trouvent à bord et de la cargaison ».

55. Ensuite, la loi du 15 juillet 1994 « relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer », dans sa version modifiée par la loi 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 », habilite les commandants des bâtiments de l'Etat (notamment) chargés de la surveillance en mer, lorsqu'il existe des « motifs raisonnables de soupçonner qu'un trafic de stupéfiants se commet à bord » d'un navire se trouvant en dehors des eaux territoriales et battant pavillon français ou d'un Etat partie à la convention de Vienne susmentionnée, ou régulièrement immatriculés dans un de ces Etats, 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 ladite loi. Quant aux mesures pouvant être ainsi prises « à la demande ou avec l'accord d'un Etat partie à la convention précitée [de] Vienne [du] 20 décembre 1988 » en vertu de cette loi, l'article 14 mentionne la « visite du navire », la « saisie des produits stupéfiants découverts et des objets ou documents qui paraissent liés à un trafic de stupéfiants » et leur mise sous scellés, et le « déroutement du navire » notamment « vers une position ou un port appropriés lorsque des investigations approfondies qui ne peuvent être effectuées en mer doivent être diligentées à bord ».

56. La Cour relève que la chambre de l'instruction de la cour d'appel de Rennes a retenu que, le Cambodge n'étant pas partie à la convention de Vienne susmentionnée, les mesures prises nonobstant le « principe traditionnel de la « loi du pavillon » » par les autorités françaises en haute mer contre le *Winner* et son équipage ne pouvaient trouver leur fondement légal dans les dérogations à ce principe prévues par l'article 17 § 3 de cette convention. La chambre de l'instruction a cependant considéré que cela ne faisait pas obstacle à ce que lesdites autorités « sollicite[nt] 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 ». Selon elle, elles étaient fondées à le faire sur la base de l'article 108 de la convention de Montego Bay, qui prévoit que « 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 » et que « tout Etat qui a de sérieuses raisons de penser qu'un navire battant son pavillon se livre [à un tel trafic] peut demander la coopération d'autres Etats pour mettre fin à ce trafic », et « par référence » à la convention unique sur les stupéfiants du 30 mars 1961 (dont l'article 35 pose le principe d'assistance mutuelle entre les parties dans la lutte contre le trafic illicite). D'après la chambre de l'instruction, les mesures prises en l'espèce à l'égard du *Winner* et de son équipage trouvaient en conséquence leur fondement dans l'accord « donné sans restrictions ni réserves » aux autorités françaises par le gouvernement cambodgien pour « l'opération d'arraisonnement projetées avec toutes ses conséquences », dans la limite quand même du respect par elle des règles de procédures prévues par la convention de Vienne et la loi du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer « 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 commises en mer ». La chambre de l'instruction s'est ensuite

convaincue qu' « en faisant usage de la force pour arraisonner le *Winner* et en prenant des mesures de contrôle et de coercitions 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'était « strictement conformé » aux dispositions de cette loi et aux stipulations de l'article 17 § 4 de la convention de Vienne.

57. La Cour n'est pas entièrement convaincue par cette approche. D'abord, en ce qu'elle renvoie à des conventions internationales auxquelles le Cambodge n'est pas partie. Ensuite, parce qu'elle repose sur des dispositions législatives qui, à l'époque des faits, ne prévoyaient l'intervention extraterritoriale des autorités françaises que – outre 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 des navires n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité. Or il est permis de douter que, dans les circonstances de la cause, le *Winner* entrât dans l'une ou l'autre de ces catégories. La Cour relève d'ailleurs que, dans sa version actuelle (issue de la loi n° 2005-371 du 22 avril 2005), la loi du 15 juillet 1994 vise plus généralement les « navires battant pavillon d'un Etat qui a sollicité l'intervention de la France ou agréé sa demande d'intervention » ; cette modification tend à indiquer que le législateur voyait une insuffisance dans la version applicable à l'époque des faits en ce qu'elle faisait référence aux seuls Etats parties à la convention de Vienne. La Cour constate aussi, à l'instar des requérants, que la thèse du Gouvernement relative à l'applicabilité et au respect en l'espèce desdites dispositions législatives repose sur une contradiction. Il soutient en effet à cette fin qu'au moment de l'interception, le *Winner* n'arborait aucun pavillon, alors qu'il expose à d'**autres** égards que les autorités françaises s'étaient préalablement assurées auprès des autorités du Cambodge de l'immatriculation du bateau dans ce pays, et qu'il ressort de l'arrêt de la chambre de l'instruction qu'il était identifié comme étant le *Winner* avant le début des opérations.

58. Il reste certes que les autorités françaises sont intervenues avec l'accord préalable du Cambodge, ce dont atteste la note verbale du 7 juin 2002 par laquelle le ministre des Affaires étrangères cambodgien déclare confirmer formellement que son gouvernement « autorise les autorités françaises à intercepter, contrôler et engager des poursuites judiciaires » contre « le bateau *Winner* ». La Cour est à cet égard prête à suivre le raisonnement de la chambre de l'instruction en ce qu'il revient à considérer que, vu l'article 108 de la convention de Montego Bay, l'interception et la prise de contrôle du *Winner* par les autorités françaises trouvaient un fondement juridique dans cet accord. En revanche, considérant les termes de la note verbale, elle doute fort que l'on puisse en déduire comme l'a fait la chambre de l'instruction, que cet accord couvre non seulement « l'arraisonnement projeté » mais aussi « toutes ses conséquences », y compris la privation de liberté de treize jours imposée aux membres de l'équipage à bord du navire.

59. En d'**autres** termes, la Cour estime que l'on ne peut déduire de ce seul accord que la détention litigieuse avait une base légale au sens de l'article 5 § 1 de la Convention.

60. Force est par ailleurs de constater que la loi du 15 juillet 1994 n'envisage pas plus précisément une privation de liberté du type et de la durée de celle subie par les

requérants. Ses articles 12 à 14 renvoient en effet à la prise de « mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international et la présente loi » (article 13). Or, comme indiqué précédemment, les mesures prévues par la loi elle-même se résument à l'identification et à la visite du navire, à la saisie et au placement sous scellés des produits stupéfiants découverts à bord, et à l'éventuel déroutement du navire vers un port ou une position appropriée lorsque des investigations approfondies ne peuvent être menées en pleine mer (ou vers un point situé dans les eaux internationales lorsque l'Etat du pavillon en formule expressément la demande, en vue de la prise en charge du navire).

S'agissant du droit international, premièrement, l'article 17 de la convention de Vienne – auquel se réfère dans ce contexte la chambre de l'instruction – se borne en tout état de cause à envisager en son paragraphe 3 la prise par l'Etat intervenant de « mesures appropriées » à l'encontre du navire en question et, en son paragraphe 4, à viser l'arraisonnement et la visite du navire ainsi que, « si des preuves de participation à un trafic illicite sont découvertes », des « mesures appropriées à l'égard du navire, des personnes qui se trouvent à bord et de la cargaison » (article 17 § 4.c.). Deuxièmement, le Gouvernement ne fait état d'aucune disposition de droit international à cet égard plus précise.

61. En outre, la Cour considère que les normes juridiques susévoquées n'offrent pas une protection adéquate contre les atteintes arbitraires au droit à la liberté. En effet, aucune de ces normes ne vise expressément la privation de liberté des membres de l'équipage du navire intercepté. Il s'ensuit qu'elles n'encadrent pas les conditions de la privation de liberté à bord, notamment quant aux possibilités pour les intéressés de contacter un avocat ou des proches. Par ailleurs, elles omettent de la placer sous le contrôle d'une autorité judiciaire (voir, *mutatis mutandis*, l'arrêt *Amuur* précité, § 53). Certes, comme le souligne le Gouvernement, les mesures prises en application de la loi du 15 juillet 1994 le sont sous le contrôle du procureur de la République : il en est avisé par le préfet maritime (article 13 de la loi) et il est « informé préalablement par tout moyen des opérations envisagées en vue de la recherche et de la constatation des infractions » (article 16 de la loi) ; de plus, les intéressés reçoivent copie des procès-verbaux constatant les infractions (*ibidem*) et, à en croire le Gouvernement, aucun interrogatoire ne peut être mené à bord et la fouille corporelle est exclue. Force est cependant de constater que le procureur de la République n'est pas une « autorité judiciaire » au sens que la jurisprudence de la Cour donne à cette notion : comme le soulignent les requérants, il lui manque en particulier l'indépendance à l'égard du pouvoir exécutif pour pouvoir être ainsi qualifié (voir *Schiesser c. Suisse*, arrêt du 4 décembre 1979, série A n° 34, §§ 29-30).

62. En conséquence, et eu égard tout particulièrement à « l'adhésion scrupuleuse à la prééminence du droit » qu'impose l'article 5 de la Convention (voir *McKay* précité, mêmes références), on ne saurait dire que les requérants ont été privés de leur liberté « selon les voies légales », au sens du paragraphe 1 de cette disposition.

63. Partant, il y a eu violation de l'article 5 § 1 de la Convention.

b. Sur l'article 5 § 3

64. Doit également être examinée la question que pose sur le terrain de l'article 5 § 3 de la Convention la durée de la privation de liberté subie par les requérants : treize jours à bord du *Winner* auxquels s'ajoutent – selon les cas – deux ou trois jours de garde à vue à Brest. Sur ce tout dernier point, le Gouvernement affirme certes que les deux juges d'instruction se sont déplacés les vingt-quatrième et quarante-huitième heures pour notifier à chacun des intéressés la prolongation de leur garde à vue. Cette thèse, à l'appui de laquelle le Gouvernement ne produit aucun élément, n'est cependant corroborée ni par l'exposé des faits figurant dans l'arrêt de la chambre de l'instruction de la cour d'appel de Rennes du 3 octobre 2002 ni par aucune pièce du dossier. Il y a lieu de toutes façons de retenir que les requérants n'ont été présentés à « un juge ou un autre magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires » au sens de l'article 5 § 3 qu'au moment de leur comparution devant le juge des libertés et de la détention en vue de leur placement en détention provisoire (le 28 juin 2002 pour les uns, le 29 pour les autres), soit après quinze ou seize jours de privation de liberté.

65. Or comme la Cour l'a souligné dans la décision *Rigopoulos* précitée, un tel délai est en principe incompatible avec l'« exigence de promptitude » qu'expriment les termes « aussitôt traduite » que l'on trouve dans cette disposition. Seules des « circonstances tout à fait exceptionnelles » pourraient le justifier, étant toutefois entendu que rien ne saurait dispenser les Etats parties de l'obligation d'offrir en toutes circonstances aux personnes se trouvant sous leur juridiction des garanties adéquates contre les privations arbitraires de liberté.

66. L'affaire *Rigopoulos* concernait l'interception en haute mer par la police des douanes espagnoles d'un navire battant pavillon panaméen et transportant de la cocaïne, puis la détention de son équipage – dont le requérant, son capitaine – durant seize jours, le temps de son convoiement vers un port espagnol. La Cour a conclu au défaut manifeste de fondement du grief tiré de l'article 5 § 3, au motif que « compte tenu des circonstances tout à fait exceptionnelles de (...) l'affaire, on ne saurait conclure que le délai qui s'est écoulé entre le moment de la mise en détention du requérant et sa présentation au juge d'instruction a excédé la promptitude telle qu'elle est conçue au paragraphe 3 [de l'article 5] ». Elle a relevé au titre de ces circonstances 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 ». Elle a en outre pris 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, celle-ci se trouvant à environ 1 600 km du lieu de l'interception.

67. Au moment de son interception, le *Winner* se trouvait lui aussi en haute mer, loin des côtes françaises, à une distance du même ordre que celle dont il était question dans l'affaire *Rigopoulos*, et rien n'indique que son acheminement vers la

France ait pris plus de temps que nécessaire. Par ailleurs, 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. La présente espèce se rapproche donc grandement de l'affaire *Rigopoulos* : il y avait pareillement une impossibilité matérielle d'amener « physiquement » les requérants devant une telle autorité dans un délai plus bref.

68. S'il est vrai que l'affaire s'en distingue en ce qu'à leur arrivée à Brest, après déjà treize jours de détention en mer, les requérants ont été placés en garde à vue durant deux jours pour les uns, trois jours pour les **autres**, avant d'être présentés à un « juge ou un autre magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires » au sens de l'article 5 § 3 de la Convention, la durée totale de la privation de liberté qu'ils ont ainsi subie demeure comparable à celle que dénonçait le requérant *Rigopoulos*. Par ailleurs, la Cour juge raisonnable l'argument du Gouvernement selon lequel cette garde à vue et sa durée s'expliquent par les nécessités de l'enquête, eu égard au nombre des requérants et à l'obligation de recourir à des interprètes pour procéder à leur interrogatoire. Il reste certes que la détention imposée aux requérants à bord du *Winner* n'était pas sous la supervision d'une « autorité judiciaire » au sens de l'article 5 (le procureur de la République n'ayant pas cette qualité ; paragraphe 61 ci-dessus), alors que la privation de liberté subie par M. *Rigopoulos* était « intervenue sur ordre et sous le contrôle strict » du tribunal central d'instruction de Madrid : à l'inverse de ce dernier, ils n'ont pas bénéficié de la protection contre l'arbitraire qu'offre un encadrement de cette nature. Cet élément, que la Cour a dûment examiné à l'aune du premier paragraphe de l'article 5, ne met toutefois pas en cause le fait que la durée de la privation de liberté subie par les requérants se trouve justifiée par les « circonstances tout à fait exceptionnelles » susévoquées, notamment par l'inévitable délai d'acheminement du *Winner* vers la France.

69. Partant, il n'y a pas eu violation de l'article 5 § 3 de la Convention.

II. SUR L'APPLICATION DE L'ARTICLE 41 DE LA CONVENTION

70. 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

71. Les requérants réclament chacun 10 000 euros (EUR) pour préjudice moral.

72. Le Gouvernement considère que ces demandes sont « excessives, non justifiées et dénuées de tout lien de causalité avec les griefs soulevés ».

73. La Cour considère que les requérants ont subi un tort moral certain, mais estime que le constat de violation auquel elle parvient constitue par lui-même une satisfaction équitable suffisante.

B. Frais et dépens

74. Les requérants réclament 5 000 EUR pour leurs frais et dépens devant la Cour. Ils produisent une demande de provision portant sur un tel montant, établie le 25 septembre 2006 par leur conseil.

75. Le Gouvernement invite la Cour à rejeter les prétentions des requérants.

76. La Cour constate tout d'abord que les requérants ont produit un justificatif pertinent à l'appui de leur demande. Estimant ensuite que le montant réclamé n'est pas excessif, elle y fait droit et alloue 5 000 EUR aux requérants conjointement pour frais et dépens.

C. Intérêts moratoires

77. 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. *Déclare*, à l'unanimité, la requête recevable ;
2. *Dit*, à l'unanimité, qu'il y a eu violation de l'article 5 § 1 de la Convention ;
3. *Dit*, par quatre voix contre trois, qu'il n'y a pas eu violation de l'article 5 § 3 de la Convention ;
4. *Dit*, à l'unanimité, que le constat de violation de l'article 5 § 1 fournit en soi une satisfaction équitable suffisante pour le dommage moral subi par les requérants ;
5. *Dit*, à l'unanimité,
 - a) que l'Etat défendeur doit verser aux requérants conjointement, dans les trois mois à compter du jour où l'arrêt sera devenu définitif conformément à l'article 44 § 2 de la Convention, 5 000 EUR (cinq mille euros), 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, ce montant sera 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, puis communiqué par écrit le 10 juillet 2008 en application de l'article 77 §§ 2 et 3 du règlement.

Claudia Westerdiek Peer Lorenzen Greffière Président

Au présent arrêt se trouve joint, conformément aux articles 45 § 2 de la Convention et 74 § 2 du règlement, l'exposé de l'opinion partiellement dissidente de la juge Berro-Lefèvre, à laquelle se rallient les juges Lorenzen et Lazarova Trajkovska.

OPINION PARTIELLEMENT DISSIDENTE DE LA JUGE BERRO-LEFÈVRE, A
LAQUELLE SE RALLIENT LES JUGES LORENZEN ET
LAZAROV TRAJKOVSKA

Je ne partage pas l'avis de la majorité selon lequel il n'y a pas eu, en l'espèce, violation de l'article 5 § 3 de la Convention, dans une situation où il n'est pas contesté que la détention des requérants a duré treize jours à bord du *Winner*, auxquels s'ajoutent, selon les cas, deux ou trois jours de garde à vue à Brest.

Dans l'affaire *Rigopoulos*, la Cour a conclu au défaut manifeste de fondement du grief tiré de l'article 5 § 3, prenant en compte les circonstances tout à fait exceptionnelles de l'affaire, et l'impossibilité matérielle d'amener physiquement le requérant devant le juge d'instruction dans un délai plus court.

Au moment de son interception, le *Winner* se trouvait lui aussi loin des côtes françaises, et rien n'indique que son acheminement ait pris plus de temps que nécessaire. Il y avait ici aussi une impossibilité matérielle d'amener physiquement les requérants devant une autorité judiciaire dans un délai plus bref.

En revanche, ce qui distingue la présente affaire de l'affaire *Rigopoulos*, c'est qu'à leur arrivée à Brest, après treize jours de détention en mer, les requérants ont été placés en garde à vue pendant deux jours pour les uns, trois jours pour les **autres**, avant d'être présentés à un juge ou un magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires, mis en examen et placés en détention provisoire. Cette mesure a été appliquée à l'ensemble de l'équipage, quel que soit le degré d'implication des requérants dans le trafic allégué, et je note d'ailleurs que certains d'entre eux ont été acquittés par la cour d'assises spéciale d'Ille-et-Vilaine.

Je ne vois pas d'explication raisonnable, et les arguments du Gouvernement sur ce point ne m'ont pas convaincue, au fait que les requérants n'ont pas, dès leur arrivée à Brest, été mis en examen et présentés au juge de la détention et des libertés, alors pourtant que l'opération d'interception était planifiée depuis plusieurs semaines, l'instruction avait été ouverte et des juges d'instruction désignés dès le 24 juin 2002.

Compte tenu des treize jours de privation de liberté déjà subis par les requérants à bord du *Winner*, je considère que les deux ou trois jours de garde à vue supplémentaires qui leur ont été infligés ne s'accordent pas avec l'exigence de promptitude qu'expriment les termes « aussitôt traduite ». Or, cette exigence de promptitude, notamment, protège les justiciables contre une détention prolongée aux mains des autorités policières ou administratives.

L'espèce se distingue encore plus de l'affaire *Rigopoulos* par le fait que la détention imposée aux requérants n'était pas 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, lequel, comme le souligne l'arrêt sur le terrain de l'article 5 § 1 (paragraphe 61), n'a pas cette qualité au sens de la jurisprudence de la Cour (arrêts *Schiesser c. Suisse*, du 4 décembre 1979, série A n° 34, §§ 29-30, et *Huber*

c. Suisse, du 23 octobre 1990, série A n° 188), alors que la privation de liberté subie par A. Rigopoulos est intervenue sous le contrôle strict du tribunal central d'instruction de Madrid – juridiction d'instruction spécialisée, indépendante de l'exécutif.

A. Rigopoulos a été immédiatement et par ordonnance motivée placé en détention provisoire pendant le déroutement du navire, à l'expiration des premières soixante-douze heures de détention, de sorte qu'il y a bien eu dans son cas un contrôle juridictionnel de la privation de liberté au terme de la période légale de garde à vue.

Or, à l'inverse de ce dernier, l'équipage du *Winner* n'a pas bénéficié de la protection contre l'arbitraire qu'offre un encadrement de cette nature. L'arrêt relève cette lacune au paragraphe 68, mais n'en tire aucune conséquence quant à l'article 5 § 3, se bornant à renvoyer aux « circonstances exceptionnelles » de l'affaire.

Je suis consciente que, s'agissant de trafic de stupéfiants, les autorités nationales doivent faire preuve de fermeté à l'égard de ceux qui contribuent à la propagation de ce fléau (voir, par exemple, les arrêts *Maslov c. Autriche*, [GC], n° 1638/08, du 23 juin 2008, § 80, *Dalia c. France*, du 19 février 1998, Recueil 1998-I § 54, et *Baghli c. France*, du 30 novembre 1999, n° 34374/97, CEDH 1999-VIII, § 48).

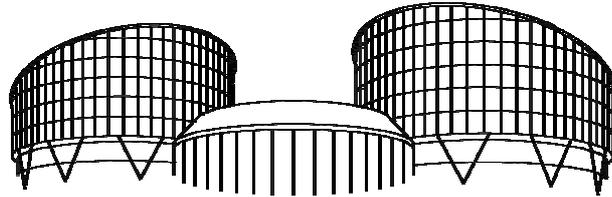
Cependant, comme l'indique à juste titre le présent arrêt en son paragraphe 49, « une telle fin ne saurait justifier tous les moyens ».

La Cour a toujours rappelé l'importance des dispositions de l'article 5 dans le système de la Convention : elles consacrent un droit fondamental de l'homme, à savoir la protection de l'individu contre les atteintes arbitraires de l'Etat à sa liberté (voir, notamment, les arrêts *Saadi c. Royaume-Uni* [GC], du 29 janvier 2008, n° 13229/03, CEDH 2008-..., § 63, *Winterwerp c. Pays Bas*, du 24 octobre 1979, série A n° 33, § 37 et *Brogan et autres c. Royaume Uni*, du 29 novembre 1988, série A, n° 145-B, § 58).

La France ne disposait pas, dans le cas d'espèce, d'un cadre législatif offrant suffisamment de garanties contre les privations arbitraires de liberté, et aucune circonstance exceptionnelle n'a justifié, selon moi, un délai de présentation de quinze ou seize jours devant une autorité judiciaire.

Partant, je considère qu'il y a violation de l'article 5 § 3 de la Convention.

ARRÊT MEDVEDYEV ET AUTRES c. France



**EUROPEAN COURT OF HUMAN RIGHTS
COUR EUROPÉENNE DES DROITS DE L'HOMME**

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 (n° 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 M^c P. Spinosi, avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de cassation. Le gouvernement français (« le Gouvernement ») est représenté par M^{me} 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 1^{er} 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*

M^{me} 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,

M^{me} A.-F. TISSIER, sous-directrice
des droits de l'homme à la direction des
affaires juridiques du ministère
des Affaires étrangères,

M^{me} 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,

M^{me} D. MERRI, chargée d'études à la direction des
Affaires juridiques du ministère
de la Défense, *conseillers ;*

– *pour les requérants*

M^e P. SPINOSI, avocat au Conseil d'Etat et à la
Cour de cassation, *conseil.*

La Cour a entendu en leurs déclarations M^e Spinosi et M^{me} 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 n° 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) régleme 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 déroulement, 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 modifié.

(...) 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 1^{er} 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 n° 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 n° 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 n° 96-359 du 29 avril 1996 « relative au trafic de stupéfiants en haute mer et portant adaptation de la législation française à l'article 17 de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite des stupéfiants et substances psychotropes faite à Vienne le 20 décembre 1988 » 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 n° 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 n° 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 n° 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 n° 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 n° 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], n° 46221/99, CEDH 2005-IV, ainsi que *Freda c. Italie*, (déc.), n° 8916/80, décision de la Commission du 7 octobre 1980, Décisions et rapports (DR) 21, p. 250, *Altmann (Barbie) c. France*, (déc.), n° 10689/83, décision de la Commission du 4 juillet 1984, DR 37, p. 225, *Sánchez Ramirez c. France*, (déc.), n° 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 conférait 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 habilite 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 procéderait 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 n° 161, et *Banković et autres c. Belgique et 16 autres Etats contractants* (dec.) [GC], n° 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], n° 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 n° 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], n° 42326/98, § 22, CEDH 2003-III, *Azinas c. Chypre* [GC], n° 56679/00, § 32, CEDH 2004-III, *Yumak et Sadak c. Turquie* [GC], n° 10226/03, § 72, 8 juillet 2008, et *Mooren c. Allemagne* [GC], n° 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], n° 24952/94, § 44, CEDH 2002-X, *Azinas*, précité, §§ 32 et 37, *Sejdovic c. Italie* [GC], n° 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 forclos 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], n° 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 n° 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 n° 12, *Winterwerp c. Pays-Bas*, 24 octobre 1979, § 37, série A n° 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 n° 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 n° 311, et *Labita c. Italie* [GC], n° 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 n° 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 n° 111, *Amuur*, précité, § 50, *Ilaşcu et autres c. Moldova et Russie* [GC], n° 8787/99, § 461, CEDH 2004-VII, *Assanidze c. Géorgie* [GC], n° 71503/01, § 171, CEDH 2004-II, *McKay c. Royaume-Uni* [GC], n° 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*, n° 28358/95, §§ 50-52, CEDH 2000-III, et *Ječius c. Lituanie*, n° 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 stupéfiant 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.))*, n° 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 n° 34, *Huber c. Suisse*, 23 octobre 1990, série A n° 188, et *Brincat c. Italie*, 26 novembre 1992, série A n° 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 n° 145-B)*, et confirmée récemment dans l'affaire *McKay (McKay c. Royaume-Uni [GC], n° 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 posée par l'article 5 § 3 (*A.C. c. France* (déc.), n° 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 n° 258-B, p. 55, §§ 62-63, *Aquilina c. Malte* [GC], n° 25642/94, § 49, CEDH 1999-III, *Dikme c. Turquie*, n° 20869/92, § 66, CEDH 2000-VIII, et *Öcalan c. Turquie*, n° 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], n° 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*, 1^{er} juillet 1978, série A, n° 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*, arrêt 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 n° 25, § 199) », soit, en un mot, que « le magistrat se penche sur le bien-fondé de la détention » (*T.W.* et *Aquilina*, précités, 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 n° 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 dérotté 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 1^{er} 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.

OPINION EN PARTIE DISSIDENTE COMMUNE DES JUGES
TULKENS, BONELLO, ZUPANČIČ, FURA, SPIELMANN,
TSOTSORIA, POWER ET POALELUNGI

(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.²² 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 Cour²³.

4. Dans l'arrêt *Brogan et autres c. Royaume-Uni*²⁴, 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 juge²⁵.

5. Certes, la Cour a admis, dans la décision *Rigopoulos c. Espagne*²⁶, 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

²² Paladi c. Moldova, arrêt du 10 mars 2009, § 76.

²³ Baranowski c. Pologne du 28 mars 2000, § 57, Goral c. Pologne du 30 octobre 2003, § 57, et Ciszewski c. Pologne du 13 juillet 2004, § 30.

²⁴ 29 novembre 1988.

²⁵ Arrêt du 12 mai 2005, §§ 104-105.

²⁶ Décision du 12 janvier 1999.

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 l'accepter 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.

Loi n°1825-04-10 du 10 avril 1825 pour la sûreté de la navigation
et du commerce maritime (abrogée)

Version consolidée au 22 décembre 2007

TITRE Ier : Du crime de piraterie.

Article 1 (abrogé au 22 décembre 2007)

- Créé par Loi 1825-04-10 Bulletin des lois 8e S., 28, n° 663
- Abrogé par LOI n°2007-1787 du 20 décembre 2007 - art. 27 (V)

Seront poursuivis et jugés comme pirates :

1° Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer quelconque armé et naviguant sans être ou avoir été muni, pour le voyage, de passeport, rôle d'équipage, commission ou autres actes constatant la légitimité de l'expédition ;

2° Tout commandant d'un navire ou bâtiment de mer armé et porteur de commissions délivrées par deux ou plusieurs puissances ou Etats différents.

Article 2 (abrogé au 22 décembre 2007)

- Créé par Loi 1825-04-10 Bulletin des lois 8e S., 28, n° 663
- Abrogé par LOI n°2007-1787 du 20 décembre 2007 - art. 27 (V)

Seront poursuivis et jugés comme pirates :

1° Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français, lequel commettrait à main armée des actes de déprédation ou de violence, soit envers des navires français ou des navires d'une puissance avec laquelle la France ne serait pas en état de guerre, soit envers les équipages ou chargements de ces navires ;

2° Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer étranger, lequel, hors l'état de guerre et sans être pourvu de lettres de marque ou de commissions régulières, commettrait lesdits actes envers des navires français, leurs équipages ou chargements ;

3° Le capitaine et les officiers de tout navire ou bâtiment de mer quelconque qui auraient commis des actes d'hostilité sous un pavillon autre que celui de l'Etat dont il aurait commission.

Article 3 (abrogé au 22 décembre 2007)

- Créé par Loi 1825-04-10 Bulletin des lois 8e S., 28, n° 663
- Abrogé par LOI n°2007-1787 du 20 décembre 2007 - art. 27 (V)

Seront également poursuivis et jugés comme pirates :

1° Tout Français ou naturalisé Français qui, sans l'autorisation du roi, prendrait

commission d'une puissance étrangère pour commander un navire ou bâtiment de mer armé en course ;

2° Tout Français ou naturalisé Français qui, ayant obtenu même avec l'autorisation du roi commission d'une puissance étrangère pour commander un navire ou bâtiment de mer armé, commettrait des actes d'hostilité envers des navires français, leurs équipages ou chargements.

Article 4 (abrogé au 22 décembre 2007)

- Créé par Loi 1825-04-10 Bulletin des lois 8e S., 28, n° 663
- Abrogé par LOI n°2007-1787 du 20 décembre 2007 - art. 27 (V)

Seront encore poursuivis et jugés comme pirates :

1° Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français qui, par fraude ou violence envers le capitaine ou commandant, s'emparerait dudit bâtiment ;

2° Tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français qui le livrerait à des pirates ou à l'ennemi.

Article 5 (abrogé au 22 décembre 2007)

- Créé par Loi 1825-04-10 Bulletin des lois 8e S., 28, n° 663
- Abrogé par LOI n°2007-1787 du 20 décembre 2007 - art. 27 (V)

Dans le cas prévu par le paragraphe 1er de l'article 1er de la présente loi, les pirates seront punis, savoir : les commandants, chefs et officiers, de la peine de la réclusion criminelle à perpétuité et les autres hommes de l'équipage, de celle de la réclusion criminelle à temps de dix à vingt ans.

Tout individu coupable du crime spécifié dans le paragraphe 2 du même article sera puni de la réclusion criminelle à perpétuité.

Article 6 (abrogé au 22 décembre 2007)

- Créé par Loi 1825-04-10 Bulletin des lois 8e S., 28, n° 663
- Abrogé par LOI n°2007-1787 du 20 décembre 2007 - art. 27 (V)

Dans les cas prévus par les paragraphes 1er et 2 de l'article 2, s'il a été commis des déprédations et violences sans homicide ni blessures, les commandants, chefs et officiers seront punis de la réclusion criminelle à perpétuité et les autres hommes de l'équipage seront punis de la réclusion criminelle à perpétuité.

Et si ces déprédations ou violences ont été précédées, accompagnées ou suivies d'homicide ou de blessures, la réclusion criminelle à perpétuité sera indistinctement prononcée contre les officiers et autres hommes de l'équipage.

Le crime spécifié dans le paragraphe 3 du même article sera puni de la réclusion criminelle à perpétuité.

Article 7 (abrogé au 22 décembre 2007)

- Créé par Loi 1825-04-10 Bulletin des lois 8e S., 28, n° 663
- Abrogé par LOI n°2007-1787 du 20 décembre 2007 - art. 27 (V)

La peine du crime prévu par le paragraphe 1er de l'article 3 sera celle de la réclusion criminelle à temps de cinq à dix ans (1).

Quiconque aura été déclaré coupable du crime prévu par le paragraphe 2 du même article sera puni de la réclusion criminelle à perpétuité.

NOTA (1) : l'article 324 de la loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 correctionnalise la peine qui devient une peine de dix ans d'emprisonnement.

Article 8 (abrogé au 22 décembre 2007)

- Créé par Loi 1825-04-10 Bulletin des lois 8e S., 28, n° 663
- Abrogé par LOI n°2007-1787 du 20 décembre 2007 - art. 27 (V)

Dans le cas prévu par le paragraphe 1er de l'article 4, la peine sera celle de la réclusion criminelle à perpétuité contre les chefs et contre les officiers, et celle de la réclusion criminelle à perpétuité contre les autres hommes de l'équipage.

Et si le fait a été précédé, accompagné ou suivi d'homicide ou de blessures, la réclusion criminelle à perpétuité sera indistinctement prononcée contre tous les hommes de l'équipage.

Le crime prévu par le paragraphe 2 du même article sera puni de la réclusion criminelle à perpétuité.

Article 9 (abrogé au 22 décembre 2007)

- Créé par Loi 1825-04-10 Bulletin des lois 8e S., 28, n° 663
- Modifié par Loi 92-1336 1992-12-16 art. 332, art. 373 JORF 23 décembre 1992 en vigueur le 1er septembre 1993
- Modifié par Loi n°92-1336 du 16 décembre 1992 - art. 332 (V) JORF 23 décembre 1992 en vigueur le 1er septembre 1993
- Abrogé par LOI n°2007-1787 du 20 décembre 2007 - art. 27 (V)

Les complices des crimes spécifiés dans le paragraphe 2 de l'article 1er, le paragraphe 3 de l'article 2, le paragraphe 2 de l'article 3 et le paragraphe 2 de l'article 4, seront punis des mêmes peines que les auteurs principaux desdits crimes.

Les complices de tous autres crimes prévus par la présente loi seront punis des mêmes peines que les hommes de l'équipage.

Le tout suivant les règles déterminées par les articles 121-6 et 121-7 du nouveau Code pénal, 61, 62 et 63 du Code pénal (ancien) (1), et sans préjudice, le cas échéant, de l'application des articles 265, 266, 267 et 268 dudit code (2).

NOTA : (1) = articles 434-6, 434-1 à 434-3, 223-6 et 434-12 du nouveau code pénal.

(2) = articles 450-1 et 450-2 du nouveau code pénal.

Article 10 (abrogé au 22 décembre 2007)

- Créé par Loi 1825-04-10 Bulletin des lois 8e S., 28, n° 663
- Abrogé par LOI n°2007-1787 du 20 décembre 2007 - art. 27 (V)

Le produit de la vente des navires et bâtiments de mer capturés pour cause de piraterie sera réparti conformément aux lois et règlements sur les prises maritimes.

Lorsque la prise aura été faite par des navires de commerce, ces navires et leurs équipages seront, quant à l'attribution et à la répartition du produit, assimilés à des bâtiments pourvus de lettres de marque et à leurs équipages.

TITRE II : Du crime de baraterie.
--

Article 11 (abrogé au 22 décembre 2007)

- Créé par Loi 1825-04-10 Bulletin des lois 8e S., 28, n° 663
- Abrogé par LOI n°2007-1787 du 20 décembre 2007 - art. 27 (V)

Tout capitaine, maître, patron ou pilote, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment de commerce, qui, volontairement ou dans une intention frauduleuse, le fera périr par des moyens quelconques, sera puni de la réclusion criminelle à perpétuité.

Article 12 (abrogé au 22 décembre 2007)

- Créé par Loi 1825-04-10 Bulletin des lois 8e S., 28, n° 663
- Abrogé par LOI n°2007-1787 du 20 décembre 2007 - art. 27 (V)

Tout capitaine, maître ou patron, chargé de la conduite d'un navire ou autre bâtiment de commerce, qui, par fraude, détournera à son profit ce navire ou bâtiment, sera puni de la réclusion criminelle à perpétuité.

Article 13 (abrogé au 22 décembre 2007)

- Créé par Loi 1825-04-10 Bulletin des lois 8e S., 28, n° 663
- Abrogé par LOI n°2007-1787 du 20 décembre 2007 - art. 27 (V)

Tout capitaine, maître ou patron qui, volontairement et dans l'intention de commettre ou de couvrir une fraude au préjudice des propriétaires, armateurs, chargeurs, facteurs, assureurs ou autres intéressés,
Jettera à la mer ou détruira sans nécessité tout ou partie du chargement, des vivres ou des effets de bord,
Ou fera fausse route,
Ou donnera lieu, soit à la confiscation du bâtiment, soit à celle de tout ou partie de la cargaison, sera puni de la réclusion criminelle à temps de dix à vingt ans.

Article 14 (abrogé au 22 décembre 2007)

- Créé par Loi 1825-04-10 Bulletin des lois 8e S., 28, n° 663
- Abrogé par LOI n°2007-1787 du 20 décembre 2007 - art. 27 (V)

Tout capitaine, maître ou patron qui, avec une intention frauduleuse,
Se rendra coupable d'un ou de plusieurs des faits énoncés en l'article 236 du Code de commerce (1),
Ou vendra, hors le cas prévu par l'article 237 du même code (1) le navire à lui confié,
Ou fera des déchargements en contravention à l'article 248 (1),
Sera puni de la réclusion criminelle à temps de cinq à dix ans (2).

NOTA :

(1) Abrogé, Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969, art. 42.

(2) L'article 324 de la loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 correctionnalise la peine encourue qui devient une peine de dix ans d'emprisonnement.

Article 15 (abrogé au 22 décembre 2007)

- Créé par Loi 1825-04-10 Bulletin des lois 8e S., 28, n° 663
- Abrogé par LOI n°2007-1787 du 20 décembre 2007 - art. 27 (V)

L'article 386, paragraphe 4, du Code pénal (1) est applicable aux vols commis à bord de tout navire ou bâtiment de mer par les capitaines, patrons, subrécargues, gens de l'équipage et passagers.

L'article 387 du même code (1) est applicable aux altérations de vivres et marchandises commises à bord par les mêmes personnes.

NOTA : (1) Abrogé par la loi n° 92-1336 du 16 décembre 1992 art. 372 et 373.

TITRE III : Poursuites et compétence.
--

Article 16 (abrogé au 22 décembre 2007)

- Créé par Loi 1825-04-10 Bulletin des lois 8e S., 28, n° 663
- Abrogé par LOI n°2007-1787 du 20 décembre 2007 - art. 27 (V)

Lorsque des bâtiments de mer auront été capturés pour cause de piraterie, la mise en jugement des prévenus sera suspendue jusqu'à ce qu'il ait été statué sur la validité de la prise. Cette suspension n'empêchera ni les poursuites, ni l'instruction de la procédure criminelle.

Article 17 (abrogé au 22 décembre 2007)

- Créé par Loi 1825-04-10 Bulletin des lois 8e S., 28, n° 663
- Abrogé par LOI n°2007-1787 du 20 décembre 2007 - art. 27 (V)

S'il y a capture de navires ou arrestation de personnes, les prévenus de piraterie seront jugés par le tribunal maritime du chef-lieu de l'arrondissement maritime dans les ports duquel ils auront été amenés.

Dans tous les autres cas, les prévenus seront jugés par le Tribunal maritime de Toulon, si le crime a été commis dans le détroit de Gibraltar, la mer Méditerranée, ou les autres mers du Levant, et par le Tribunal de Brest, lorsque le crime aura été commis sur les autres mers.

Toutefois, lorsqu'un tribunal maritime aura été régulièrement saisi du jugement de l'un des prévenus, ce tribunal jugera tous les autres prévenus du même crime, à quelque époque qu'ils soient découverts et dans quelque lieu qu'ils soient arrêtés.

Sont exceptés des dispositions du présent article les prévenus du crime spécifié au paragraphe 1er de l'article 3, lesquels seront jugés suivant les formes et par les tribunaux ordinaires.

Article 18 (abrogé au 22 décembre 2007)

- Créé par Loi 1825-04-10 Bulletin des lois 8e S., 28, n° 663
- Abrogé par LOI n°2007-1787 du 20 décembre 2007 - art. 27 (V)

Il sera procédé à l'instruction et au jugement conformément à ce qui est prescrit par le règlement du 12 novembre 1806.

Néanmoins, si, pour quelque cause que ce soit, des témoins ne peuvent être produits aux débats, il y sera suppléé par la lecture des procès-verbaux et de toutes autres pièces qui seront jugés par le tribunal maritime être de nature à éclaircir la vérité.

Article 19 (abrogé au 22 décembre 2007)

- Créé par Loi 1825-04-10 Bulletin des lois 8e S., 28, n° 663
- Abrogé par LOI n°2007-1787 du 20 décembre 2007 - art. 27 (V)

Les complices des crimes de piraterie spécifiés au titre Ier de la présente loi seront jugés par les tribunaux maritimes, ainsi qu'il est prescrit par les deux articles précédents.

Sont exceptés et seront jugés par les tribunaux ordinaires, les prévenus de complicité, Français ou naturalisés Français, autres néanmoins que ceux qui auraient aidé ou assisté les coupables dans le fait même de la consommation du crime.

Et, dans les cas où des poursuites seraient exercées simultanément contre les prévenus de complicité, compris dans l'exception ci-dessus, et contre les auteurs principaux, le procès et les parties seront renvoyés devant les tribunaux ordinaires.

Article 20 (abrogé au 22 décembre 2007)

- Créé par Loi 1825-04-10 Bulletin des lois 8e S., 28, n° 663
- Abrogé par LOI n°2007-1787 du 20 décembre 2007 - art. 27 (V)

Les individus prévenus des crimes ou de complicité des crimes spécifiés au titre II de la présente loi, seront poursuivis et jugés suivant les formes et par les tribunaux ordinaires.

Dispositions générales

Article 21 (abrogé au 22 décembre 2007)

- Créé par Loi 1825-04-10 Bulletin des lois 8e S., 28, n° 663
- Abrogé par LOI n°2007-1787 du 20 décembre 2007 - art. 27 (V)

Art. 21 (Caduc).

Lois belges sur la piraterie maritime

30 DECEMBRE 2009. - **Loi relative à la lutte contre la piraterie maritime (1)**

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

CHAPITRE 1er. - Disposition générale

Article 1er. La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

CHAPITRE 2. - Dispositions visant à lutter contre la piraterie maritime

Art. 2. Pour l'application de la présente loi, on entend par :

1° piraterie : les actes de piraterie maritime constitutifs d'une des infractions définies à l'article 3;

2° navire pirate : le navire dont les personnes qui le contrôlent effectivement se servent ou entendent se servir pour commettre l'un des actes visés à l'article 3. Il en est de même du navire qui a servi à commettre de tels actes tant qu'il demeure sous le contrôle des personnes qui s'en sont rendues coupables;

3° groupe de pirates : l'association de plus de deux personnes, établie dans le temps, qui agit de façon concertée en vue de commettre une infraction de piraterie visée à l'article 3;

4° navire belge : navire battant pavillon belge.

Art. 3. § 1er. Constitue une infraction de piraterie l'un des actes suivants :

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

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

ii) contre un autre navire, des personnes ou des biens à leur bord, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat;

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

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

§ 2. Les actes de piraterie, tels qu'ils sont définis au paragraphe 1er, perpétrés par un navire de guerre ou un navire d'Etat dont l'équipage mutiné s'est rendu maître sont assimilés à des actes commis par un navire privé.

§ 3. Les actes visés aux paragraphes 1^{er} et 2, commis dans un espace maritime autre que la haute mer, sont assimilés à des actes de piraterie tels que définis aux paragraphes 1er et 2, dans la mesure prévue par le droit international.

Art. 4. § 1er. Toute personne qui aura commis une infraction de piraterie visée à l'article 3, § 1er, a) ou b) sera punie de la réclusion de dix ans à quinze ans.

Toute personne qui aura commis une infraction de piraterie visée à l'article 3, § 1er, c) sera punie de la réclusion de cinq ans à dix ans.

§ 2. Toute personne qui participe à une activité d'un groupe de pirates, y compris par la fourniture d'informations ou de moyens matériels au groupe de pirates, ou par toute forme de financement d'une activité du groupe de pirates, en ayant connaissance que cette participation contribue à commettre une infraction de piraterie, sera punie de la réclusion de cinq ans à dix ans.

Tout dirigeant du groupe de pirates sera puni de la réclusion de quinze ans à vingt ans.

§ 3. Les infractions visées au paragraphe premier, seront punies de la réclusion de quinze ans à vingt ans si la violence, la menace, la détention ou la déprédation ont causé soit une maladie paraissant incurable, soit une incapacité permanente physique ou psychique, soit la perte complète de l'usage d'un organe, soit une mutilation grave.

La même peine sera appliquée si le pirate a soumis les personnes se trouvant à bord à des actes visés à l'article 417ter, alinéa premier, du Code pénal.

Les infractions visées au paragraphe premier, seront punies de la réclusion de vingt ans à trente ans si la violence, la menace, la détention ou la déprédation, exercées sans intention de donner la mort, l'ont pourtant causée.

Les infractions visées au paragraphe premier, seront punies de la réclusion à perpétuité si un meurtre ou un assassinat a été commis.

Les infractions visées au paragraphe premier, seront punies de la réclusion de quinze ans à vingt ans si une atteinte grave a été portée à la sécurité de la navigation ou à la protection de l'environnement.

§ 4. A l'exception des peines prévues par le paragraphe 1er, alinéa 2, et le paragraphe 2, les peines seront appliquées, lors même que la consommation du crime aura été empêchée par des circonstances indépendantes de la volonté des auteurs.

Art. 5. § 1er. Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, les commandants des navires de guerre belges ou d'autres navires belges qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet, sont habilités à prendre toute mesure de prévention, de contrôle et de coercition en vue de prévenir ou de faire cesser des actes de piraterie visés aux articles 3 et 4.

§ 2. Ils peuvent :

- accompagner individuellement ou en convoi des navires;
- rechercher les infractions de piraterie et les constater par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire;
- visiter en tout temps les navires qui sont l'objet d'actes de piraterie ainsi que ceux qui sont suspectés de participer à ou de se préparer à participer à de tels actes. A cette fin, ils peuvent exiger la présentation de tous les documents de bord et de toutes les pièces justificatives et les vérifier. Si les soupçons subsistent, ils peuvent pénétrer dans tous les locaux et lieux quelconques à bord;
- embarquer une équipe de protection militaire belge sur un navire civil;
- saisir un navire pirate, ou un navire capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, ainsi que les biens se trouvant à bord;
- saisir tous les documents et tout ce qui pourra servir à la manifestation de la vérité à bord d'un navire pirate.

§ 3. Lorsque l'accès à bord a été refusé ou s'est trouvé matériellement impossible, le commandant du navire visé au paragraphe 1er peut ordonner le déroutement du navire suspecté, avec des motifs suffisants, d'une infraction de piraterie vers la position ou le port appropriés. Ce déroutement se réalise aux frais et risques des personnes qui ont la maîtrise du navire dérouté.

Pendant le transit consécutif à la décision de déroutement, le commandant peut 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.

§ 4. Dans les cas visés par le présent article, si les personnes qui ont la maîtrise effective du navire suspecté de commettre ou d'être l'objet d'une infraction de piraterie refusent expressément ou de fait d'en admettre la visite ou le déroutement, le commandant du navire visé au paragraphe 1er peut, après sommations, recourir à l'encontre de ce navire à des mesures de coercition comprenant, si nécessaire, l'emploi de la force.

Art. 6. Toutes les dispositions du Livre Ier du Code pénal, sans exception du Chapitre VII et de l'article 85, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi.

CHAPITRE 3. - Modification du Code pénal

Art. 7. Dans l'article 137, § 2, du Code pénal, inséré par la loi du 19 décembre 2003, le 6° est complété par les mots « ainsi que les actes de piraterie visés à l'article 3 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime ».

CHAPITRE 4. - Entrée en vigueur

Art. 8. La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

30 DECEMBRE 2009. - Loi relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire (1)

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

CHAPITRE 1ER. - Disposition générale

Article 1er. La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

CHAPITRE 2. - Dispositions concernant la lutte contre la piraterie maritime

Art. 2. § 1er. La personne prise en flagrant délit de piraterie au sens des articles 3 et 4 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime ou à l'égard de laquelle il existe des indices sérieux de culpabilité relatifs à une telle infraction pourra être privée de liberté soit sur l'initiative du commandant d'un navire visé à l'article 5, § 1er, de la loi précitée, soit sur l'initiative du commandant d'une équipe de protection militaire belge embarquée sur un navire civil. Le commandant dresse un procès-verbal avec indication détaillée des circonstances dans lesquelles la privation de liberté s'est effectuée, y compris l'heure précise de celle-ci.

§ 2. Le commandant informe sur le champ, par les moyens de communication les plus rapides, le procureur fédéral de la privation de liberté. Le commandant exécute les ordres donnés par ce magistrat tant en ce qui concerne la privation de liberté que les devoirs à exécuter.

§ 3. La privation de liberté ne peut en aucun cas dépasser vingt-quatre heures. La privation de liberté doit être confirmée dans les vingt-quatre heures par le procureur fédéral. A défaut, l'intéressé est remis en liberté. La décision du procureur fédéral est immédiatement communiquée à l'intéressé par le commandant.

§ 4. Le commandant dresse procès-verbal de la privation de liberté. Ce procès-verbal mentionne l'heure précise de la privation de liberté, la décision du procureur fédéral quant à cette privation de liberté ainsi que l'heure précise de la communication à l'intéressé de la décision du procureur fédéral.

§ 5. Si le procureur fédéral estime qu'une personne privée de liberté pour des actes de piraterie devrait être placée sous mandat d'arrêt, il requiert le juge d'instruction qui peut décerner un mandat d'arrêt provisoire. Le mandat d'arrêt provisoire doit être décerné dans les vingt-quatre heures de la privation de liberté initiale et est valable jusqu'à vingt-quatre heures qui suivent l'arrivée du détenu sur le territoire du Royaume et au maximum un mois.

L'audition de la personne privée de liberté peut se faire par des moyens radio, téléphoniques, audio-visuels ou d'autres moyens techniques qui permettent une transmission directe de la voix entre le juge d'instruction et le suspect tout en garantissant la confidentialité de leurs échanges.

Si l'audition de la personne privée de liberté est impossible en raison de circonstances exceptionnelles, le juge d'instruction doit alors auditionner les personnes qui sont en mesure d'exposer les charges pesant contre cette personne.

Tous les éléments visés au présent paragraphe, y compris les éventuelles circonstances exceptionnelles ayant rendu l'audition de l'intéressé impossible, sont relatés au procès-verbal d'audition.

L'intéressé est immédiatement informé de la décision du juge d'instruction par le commandant et une copie du mandat d'arrêt provisoire lui est délivrée dès que possible. Le commandant consigne dans un procès-verbal l'heure précise à laquelle l'intéressé a été informé de la décision du juge d'instruction ainsi que l'heure précise à laquelle la copie du mandat d'arrêt provisoire lui a été délivrée.

§ 6. Dans l'hypothèse où les poursuites sont exercées en Belgique, l'inculpé sera transféré en Belgique aussi rapidement que les circonstances le permettent.

Dans les vingt-quatre heures de son arrivée sur le territoire du Royaume, il sera présenté physiquement au juge d'instruction et interrogé. Le juge d'instruction vérifie si les délais de vingt-quatre heures qui suivent l'arrivée du détenu sur le territoire du Royaume et d'un mois maximum visés au paragraphe 5, alinéa 1er, ont été respectés. A défaut d'audition dans les vingt-quatre heures ou en cas de non respect des délais visés au paragraphe 5, alinéa 1er, l'inculpé est remis en liberté.

Si le juge d'instruction estime que la détention doit être maintenue, il délivre mandat d'arrêt conformément à l'article 16 de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive.

Art. 3. § 1er. Les infractions de piraterie visées aux articles 3 et 4 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la piraterie maritime, commises à bord d'un navire belge sont réputées commises sur le territoire du Royaume.

§ 2. Le procureur fédéral est compétent pour poursuivre en Belgique toute personne qui, hors du territoire du Royaume, se sera rendue coupable de l'infraction de piraterie visée aux articles 3 et 4 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime lorsque les faits se sont produits contre un navire belge ou lorsque les suspects ont été appréhendés par des militaires belges.

§ 3. Les poursuites visées au paragraphe 2 pourront avoir lieu, même si la personne n'est pas trouvée sur le territoire du Royaume.

§ 4. Le procureur fédéral juge de l'opportunité des poursuites en tenant compte des circonstances concrètes de l'affaire.

Pour autant que cette juridiction présente les qualités d'indépendance, d'impartialité et d'équité, tel que cela peut notamment ressortir des engagements internationaux pertinents liant la Belgique et l'Etat de cette juridiction, il peut décider que, dans l'intérêt d'une bonne administration de la justice et dans le respect des obligations internationales de la Belgique, cette affaire devrait être portée :

- soit devant la juridiction de l'Etat du pavillon du navire contre lequel les faits ont été commis;

- soit devant la juridiction de l'Etat dont l'auteur est ressortissant ou du lieu où il peut être trouvé;

- soit devant la juridiction d'un Etat tiers et ce dès lors que les conditions de ce transfert ont été arrêtées avec cet Etat d'une manière conforme au droit international applicable.

§ 5. Les constitutions de partie civile ne sont recevables qu'après la décision du procureur fédéral d'exercer l'action publique.

§ 6. Les juridictions de Bruxelles sont exclusivement compétentes pour connaître des infractions visées aux articles 3 et 4 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime.

CHAPITRE 3. - Modification du Code judiciaire

Art. 4. Dans l'article 144quater du Code judiciaire, inséré par le loi du 5 août 2003, les mots « et aux articles 3 et 4 de la loi du 30 décembre 2009 relative la lutte contre la piraterie maritime » sont insérés entre les mots « Code pénal » et le mot « seul ».

CHAPITRE 4. - Entrée en vigueur

Art. 5. La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.