



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

droit international

Question écrite n° 106959

Texte de la question

M. Daniel Paul attire l'attention de M. le ministre de la défense et des anciens combattants sur la permanence d'actes de piraterie maritime dans l'océan Indien qui menacent des navires battant pavillon français. La loi du 5 janvier 2011, relative à « la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer », améliore certes la situation antérieure. Elle détermine les infractions pénales constitutives d'actes de piraterie ; elle reconnaît la compétence des juridictions françaises à juger des actes de piraterie commis hors du territoire national ; elle crée un régime de privation de liberté pour les personnes appréhendées et retenues en mer, à bord d'un navire. La loi confère aux commandants de navires de l'État des pouvoirs de police judiciaire, pour constater les infractions, pour appréhender les auteurs et leurs complices, pour retenir des pirates présumés jusqu'à leur remise à une autorité judiciaire. L'adoption récente, par l'ONU, à l'unanimité, du plan Lang, va sans doute renforcer ces dispositions. Au-delà de la construction de tribunaux et de prisons, l'objectif est aussi de développer des actions économiques en direction des populations des pays côtiers concernés, en particulier la pêche et l'élevage. Pour autant, le problème de la sécurité des marins et des navires risque de demeurer encore longtemps. De quels moyens disposent les commandants pour « appréhender » les auteurs des actes de piraterie ? Est-il envisagé d'armer les officiers et les équipages pour qu'ils s'opposent aux actes de piraterie et défendent le navire et la cargaison ? Le Gouvernement est-il favorable à la présence, à bord des navires, d'agents de sécurité privés, armés, distincts des marins, pour satisfaire aux exigences des compagnies d'assurance, avec tous les risques que cela comporte ? La présence de membres de la marine nationale à bord des navires battant pavillon français est-elle envisagée ? Sinon, la *task force* internationale est-elle la seule réponse privilégiée ? Il souhaite donc connaître la politique de la France à cet égard.

Texte de la réponse

Les différents points évoqués par l'honorable parlementaire font l'objet des réponses suivantes : 1. La loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer vise à renforcer les capacités d'intervention de la France contre les actes de piraterie dont la recrudescence est constatée en haute mer. S'agissant des prérogatives juridiques dont disposent les commandants des bâtiments de la marine nationale pour rechercher, constater les infractions, et appréhender leurs auteurs et complices, celles-ci sont définies par 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 et par le code de la défense, modifiés et complétés par la loi du 5 janvier 2011 précitée. Les commandants disposent désormais d'une équipe de visite, constituée de membres d'équipage spécialement entraînés et éventuellement accompagnés de fusiliers-marins, habilitée à mener l'investigation sur les navires soupçonnés ou pris à participer à des actes de piraterie. Les modalités de recours à la coercition et à l'emploi de la force sont définies : lorsque le bâtiment français opère au profit de l'opération de l'Union européenne (UE) « Atalanta » (mission militaire et diplomatique mise en oeuvre par l'Union européenne, dans le cadre de sa force navale [EUNAVFOR], afin de lutter contre l'insécurité dans le golfe d'Aden et l'océan Indien), par les règles opérationnelles d'engagement soumises à la validation de la France avant leur adoption par le comité politique et de sécurité de l'UE ; lorsque le bâtiment agit dans un cadre

opérationnel strictement national, au titre de l'action de - l'État en mer, par le code de la défense et le décret n° 95-411 du 19 avril 1995 relatif aux modalités de recours à la coercition et de l'emploi de la force en mer. Conformément aux articles L. 1521-11 et suivants du code de la défense, introduits par la loi du 5 janvier 2011, les commandants peuvent décider de mettre en oeuvre des mesures de restriction et de privation de liberté à l'égard des personnes appréhendées, en liaison avec l'autorité judiciaire. Ces mesures sont contrôlées par le juge des libertés et de la détention. 2. La question relative à l'armement des officiers civils et de leurs équipages leur permettant d'assurer eux-mêmes la défense de leurs navires et de leurs cargaisons ne relève pas de la compétence du ministre de la défense et des anciens combattants, mais de celle des ministres chargés de l'intérieur et des affaires maritimes. 3. S'agissant de l'opportunité d'une présence, à bord des navires civils navigant sous pavillon français, d'agents de sécurité privés, armés, distincts des marins, pour satisfaire aux exigences des compagnies d'assurance, cette hypothèse n'est pour l'instant pas autorisée en France. Toutefois, l'augmentation de la menace pesant sur ces marins, le caractère limité des ressources militaires permettant leur protection et le recours croissant des armateurs aux opérateurs de sécurité privée conduisent l'État français à s'interroger actuellement sur l'ouverture de cette possibilité, dans un cadre parfaitement maîtrisé. 4. Concernant les demandes des armateurs, naviguant sous pavillon français, relatives à la présence de membres de la Marine nationale à bord de leur navire, elles sont traitées par le Premier ministre qui détermine alors la pertinence de chaque requête au regard des intérêts français et d'une analyse sécuritaire détaillée produite par le ministère de la défense et des anciens combattants. À titre indicatif, depuis la fin de l'année 2009, les armées françaises assurent ainsi la protection permanente d'une douzaine de navires battant pavillon français, naviguant dans l'océan Indien. 5. Enfin, le déploiement de l'opération « Atalanta » et des différentes opérations nationales au large de la Somalie ne constitue que le volet militaire d'une campagne plus globale menée par la communauté internationale contre la piraterie maritime dans l'océan Indien. Coordonnée par le groupe de contact sur la piraterie (groupe de contact international de lutte contre la piraterie, mis en place en 2009, pour améliorer notamment la coordination entre les États ou organisations qui y participent) qui rassemble, depuis 2009, plus d'une quarantaine d'États et d'organisations internationales, ses efforts se concentrent sur : les activités de (re)construction des capacités policières, judiciaires et pénitentiaires (menées sur les territoires somalien, kenyan et seychellois par les agences spécialisées des Nations unies) ; les travaux juridiques destinés à améliorer les législations nationales en matière de piraterie (mise en place par l'Organisation maritime internationale du code de conduite de Djibouti) ; les consultations et négociations politiques visant à renforcer, au sein des différentes factions somaliennes, l'autorité du gouvernement fédéral de transition somalien ; la coordination des différentes coalitions agissant militairement contre la piraterie, chargées de mettre en place des dispositifs de protection collectifs ou de zone et d'assurer la protection individualisée des seuls navires affrétés par le Programme alimentaire mondial (PAM) et la mission des Nations-Unies en Somalie (AMISOM).

Données clés

Auteur : [M. Daniel Paul](#)

Circonscription : Seine-Maritime (8^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 106959

Rubrique : Relations internationales

Ministère interrogé : Défense et anciens combattants

Ministère attributaire : Défense et anciens combattants

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 26 avril 2011, page 4117

Réponse publiée le : 27 septembre 2011, page 10328