



ENTREPRISES DE SECURITE PRIVEES ET INDUSTRIE MARITIME

Cadre et problématiques

**Union marine et maritime universelle
Président, Guillaume Loonis-Quélen**

L'EUROPE FACE A LA PIRATERIE MARITIME
Conférence internationale organisée par l'Union des avocats européens
Tribunal de commerce de Marseille, le 28 octobre 2011

www.uae.lu

INTRODUCTION: ENTREPRISES DE SECURITE PRIVEES (ESP)

- **Justifications de leur utilisation**
 - Exécutions / tortures / bouclier humain / refus d'embarquer / coût
 - *Beluga Nomination*
 - Février 2011. Communiqué de presse de l'ISF
 - Les limites actuelles: Forces navales/zone et Mesures passives
 - Pas de prise avec gardes armés sont à bord
- **Qui sont-elles et comment s'organisent - elles ?**
 - Essentiellement : UK, USA et Australie
 - *Security Association for Maritime Industry (SAMI)*
- **Activités : Services de sûreté maritime**
 - Formation
 - Code ISPS
 - Convoyage
 - Logistique rançon
- **Risques ?**
 - Ne pas suivre les orientations des clients
 - Achat d'une ESP par un réseau criminel
 - Bavures
 - Trafics
 - Augmentation de la violence
- **Plan : les enjeux juridiques?**
 - Construction réglementation internationale / nationale
 - Statut des ESP à bord
 - Partenaires économiques à informer
 - Approvisionnement en armes
 - Autorité pendant attaque
 - Qualification en acte de piraterie

CADRE INTERNATIONAL

PUBLIC

- **Déclaration réglant divers points de droit maritime. Paris, 16 avril 1856**
 - Fin de la course et des lettres de marque
- **Convention internationale contre le recrutement, l'utilisation, le financement et l'instruction de mercenaires, 1989**
 - Pas universelle + coutume internationale autorise
- **Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982**
 - ESP ne sont pas des navires de guerre donc leur action est fondée sur la LEGITIME DEFENSE
- **OMI**
 - Contraignant : SOLAS + ISPS + SUA
 - Non contraignant: Circulaires 1405rev1, 1406rev1 et 1408
- **CICR et Suisse, Document de Montreux, 2008**
 - Pas applicable aux ESP maritime?
 - Partie II sert néanmoins de guide aux ESP

HYBRIDE

- **BMP 4. Intertanko, ITF, IMB, Eunavfor, ...**
 - *Avoid being a victim of piracy.*
"Do not be vulnerable": "Provide additional personal protection to bridge teams"
 - Décision d'utiliser une ESP :
 - à la discrétion des armateurs
 - en accord avec la législation de l'Etat du pavillon
- **Code de conduite international des entreprises de sécurité privées, 2010. Initiative de plusieurs gouvernements (dont la Suisse) et des ESP avec le soutien du DCAF (*Democratic Control of Armed Forces*)**
 - Signataires : 211 sociétés, 40% sont maritimes car la SAMI exige engagement de ses membres
 - Application incertaine au maritime car notion d'« Environnements complexes »

Filiation



CADRES NATIONAUX

FRANCE

- **ESP à bord? Non**
 - Loi n°2003-340 du 14 avril 2003 relative à la répression de l'activité de mercenaire, mais:
 - ESP en mer n'ont pas d'activités de mercenariat.
 - » Pas de contrat avec un Etat
 - » Non participation aux hostilités
 - Loi n°83-629 du 12 juillet 1983 relative aux activités privées de sécurité. Maritime est hors champ d'application de la loi
 - Solution: Art. 122-5 et s CP: légitime défense
- **Possession d'armes à bord? Non**

Prohibition dans la pratique

ETATS UNIS

- **EPS à bord? Oui**
 - 1937 *US Neutrality Act*. Mercenaires autorisés seulement à l'étranger
 - *Marine Security Directive 104-6*. Décision de l'armateur pour ESP / pavillon US
 - *Port Security Advisory (3-09)*. Légitime défense
- **Possession d'armes à bord? Oui**
 - *Department of Homeland Security*
 - Licence temporaire :4 ans, ou
 - Dispense pour utilisation personnelle pour tout citoyen (trois armes non automatiques et 1'000 munitions)
 - Textes
 - *Arms Export Control Act (AECA) 1976*
 - *International Traffic in Arms Regulations (ITAR) 1998*
 - *PSA 4-09*. Guide les options

STATUT DES GARDES

SURNUMERAIRES

- **OMI. MSC 90/20/1. septembre 2011**
 - “The Group considered the issue of the differing practices of categorizing PCASP as **supernumeraries** rather than as crew or passengers”
- **Contexte et définition**
 - il y a 50 ans, compétences techniques spécialisées non à bord
 - toute personne à bord qui n'est pas sur rôle d'équipage et n'est pas non plus un passager muni d'un titre de transport
 - travail temporaire à bord d'un navire
- **Question: Indispensable ou non à l'exploitation du navire ?**
 - Veille

CONSEQUENCES

- **Critères sélection ESP (OMI Circ. 1405 rev1): ISM et ISPS**
- **Mais,**
- **Pas de formation à la profession de marin**
 - Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Manille : attaque pirate / communication et positionnement / tanker)
- **Conflit entre OMI et OIT: définition du « marin »**
 - C185 PIM
 - La Convention du travail maritime, 2006
- **Interdiction de débarquer pour les marins ?**
 - Méfiance Etat du port si présence de gardes armés à bord
 - Application C185?

RISQUES DE NE PAS INFORMER LES PARTENAIRES ECONOMIQUES

ASSUREUR ET P&I

- Si pas respect obligation d’informer alors pas couverture
- Examen du contrat entre armateur / ESP
 - Obligations
 - Clause de responsabilité
- P&I
 - Couverture des surnuméraires

CHARGEUR

Si dommage dus à négligence ESP.
Alors litige possible sur le fondement du
connaissance au motif que navire n’était
pas état de navigabilité

AFFRETEUR

Si changement de route sur
décision de ESP et que cette déviation n’est
pas suffisamment rapide alors
possible atteinte à la charte-partie

APPROVISIONNEMENT EN ARMES

LUTTE CONTRE LE TRAFIC D'ARMES

SOLUTIONS PRATIQUES: CIRCULAIRES OMI (1405, 1406 et 1408)

- **Contexte**
 - Risque de coup d'Etat: Egypte, Erythrée, Yémen
 - Donc interdiction armes
 - Solution onéreuse : Djibouti
 - Donc: tentation au trafic
- **Code de conduite des ESP**
 - S'abstenir « *de tout transfert illicite* »
 - Contrôle
 - Possibilité de retirer Certificat
- **Code ISPS**
 - « *empêcher l'introduction d'armes* »
non autorisées à bord des navires
- **Armateurs**
 - Documents de transport
 - Emballage adapté
 - Inventaire complet
 - Zones exigeant séparation
- **Etat du pavillon**
 - Autorisation ?
 - Si oui, quelles exigences minimales concernant le transport des armes ?
- **Etats du port et côtiers**
 - stockage avant embarquement
 - autorisation de Etat du pavillon

AUTORITE DU CAPITAINE OU DU CHEF D'EQUIPE ESP?

DEROGATION CONTRACTUELLE ?

- **Autorité du capitaine fondée sur:**
 - **OMI**
 - SOLAS
 - ISPS
 - **France**
 - Code disciplinaire et pénal de la marine marchande
 - Loi RIF n°2005-412 du 3 mai 2005
 - **Etats Unis**
 - Port Security Advisory 3-09
 - Témoignage du Capitaine Phillips
- *Maersk Alabama*

SOLUTION

- **Préparation au voyage**

Règles d'engagement sont prévues précisément dans le contrat entre ESP/armateur

 - Approbation par l'Etat du pavillon
 - Acceptées par le capitaine
- **Pendant attaque**
 - Capitaine
 - Reste informé par ESP
 - Décide de la riposte
 - ESP
 - maintien du droit à la légitime défense

QUALIFICATION EN ACTE DE PIRATERIE OU VOL A MAIN ARMEE EN MER

HAUTE MER

- **Pas de privatisation des pouvoirs de police**
 - Seuls les navires d’Etat sont habilités :
 - se saisir d’un navire pirate
 - droit de visite
- **Hors légitime défense : piraterie**
 - Définition de la piraterie
 - Assimilation du navire à un navire pirate sur le fondement du contrôle du navire (attention au transfert d’autorité!)

MER TERRITORIALE

- **Compétence de l’Etat côtier**
 - Non respect du passage inoffensif
 - Droits de protection de l’Etat côtier
 - Juridiction pénale de l’Etat côtier à bord de navires étrangers
- **Togo: piraterie naissante et deux problèmes:**
 - Mer territoriale: 30 au lieu de 12 mn
 - Ordonnance du 12 août 1971 (transposition Loi française de 1825)

CONCLUSION: VERS LA CERTIFICATION?

- **Prévisions**

- Accroissement du nombre d'ESP embarquées
- Développement armement
- Extension géographique
 - Méditerranée : Canal Suez
 - Mers territoriales déclarées à 30 ou 200 mn:
 - Non ratification CNUDM: Salvador / Equateur / Pérou
 - Ratification CNUDM: Libéria / Bénin / Somalie / Togo

- **France**

- 2012. Rapport - Commission Défense Assemblée nationale
- Projet de loi ?

- **Code de conduite des ESP**

- Rédaction d'une « Annexe maritime », mais: problèmes à résoudre:
 - Détention ?
 - Approvisionnement ?
 - Environnements complexes?
- Mai 2012. Mécanisme indépendant de contrôle

- **Union européenne**

- 12 octobre 2011. Déclaration de deux eurodéputés
- Résolution du Parlement?
- Action extérieure de l'UE?

UNION MARINE ET MARITIME UNIVERSELLE

Qui est l'UMMU?

Créée le 18 décembre 2006, l'UMMU est une ONG internationale établie à Genève. Conforme aux fins et principes de la Charte des Nations Unies, sa mission est de promouvoir le rôle et la contribution de la société civile.

Activités

L'UMMU s'engage pour le développement des activités humaines en mer en fournissant les services suivants:

- service juridique
- assistance technique
- formation et communication
- organisation d'événements
- réalisation de projets.

Secteurs

- Commerce et industrie
- Droits humains, justice et liberté
- Ecotourisme
- Education, formation et recherche
- Energie
- Environnement
- Météorologie
- Patrimoines culturel, historique et archéologique
- Pêche et alimentation
- Ports
- Propriété intellectuelle
- Ressources naturelles
- Santé
- Sécurité et sûreté
- Technologie
- Transport et navigation
- Travail et affaires sociales

INFORMATIONS JURIDIQUES

Responsabilité

Malgré la grande attention qu'elle porte à la justesse des informations diffusées dans cette présentation, l'UMMU ne peut endosser aucune responsabilité quant à la fidélité, à l'exactitude, à l'actualité, à la fiabilité et à l'intégralité de ces informations.

L'UMMU se réserve expressément le droit de modifier en partie ou en totalité le contenu de cette présentation, de le supprimer ou d'en suspendre temporairement la diffusion, et ce à tout moment et sans avertissement préalable.

L'UMMU ne saurait être tenue responsable des dommages matériels ou immatériels qui pourraient être causés par l'utilisation ou la non-utilisation de cette présentation, et, lors ou suite au téléchargement de celle-ci, le mauvais usage de la connexion ou des problèmes techniques.

Renvois et liens

Les renvois et liens vers d'autres sites Internet ne sont pas de la responsabilité de l'UMMU. L'accès à ces sites et leur utilisation se font aux risques des utilisateurs. L'UMMU déclare expressément qu'elle n'a aucune influence sur la forme, le contenu et les offres des sites auxquels elle renvoie. Les informations et services offerts par ces sites dépendent entièrement de la responsabilité de leurs auteurs.

L'UMMU rejette toute responsabilité pour de tels sites Internet.

Droits d'auteur

Droits d'auteur: 2011 UMMU. Union marine et maritime universelle.

Les informations que recèlent le site de l'UMMU sont mises à la disposition du public. Le téléchargement ou la copie de textes, d'illustrations, de photographies ou d'autres données n'entraînent aucun transfert de droits sur les contenus.

Les droits d'auteur et tous les autres droits liés aux textes, illustrations, photographies et autres données placés sur le site Internet de l'UMMU sont sa propriété exclusive ou celle des détenteurs expressément cités. Toute reproduction est subordonnée à l'autorisation écrite préalable du détenteur des droits.