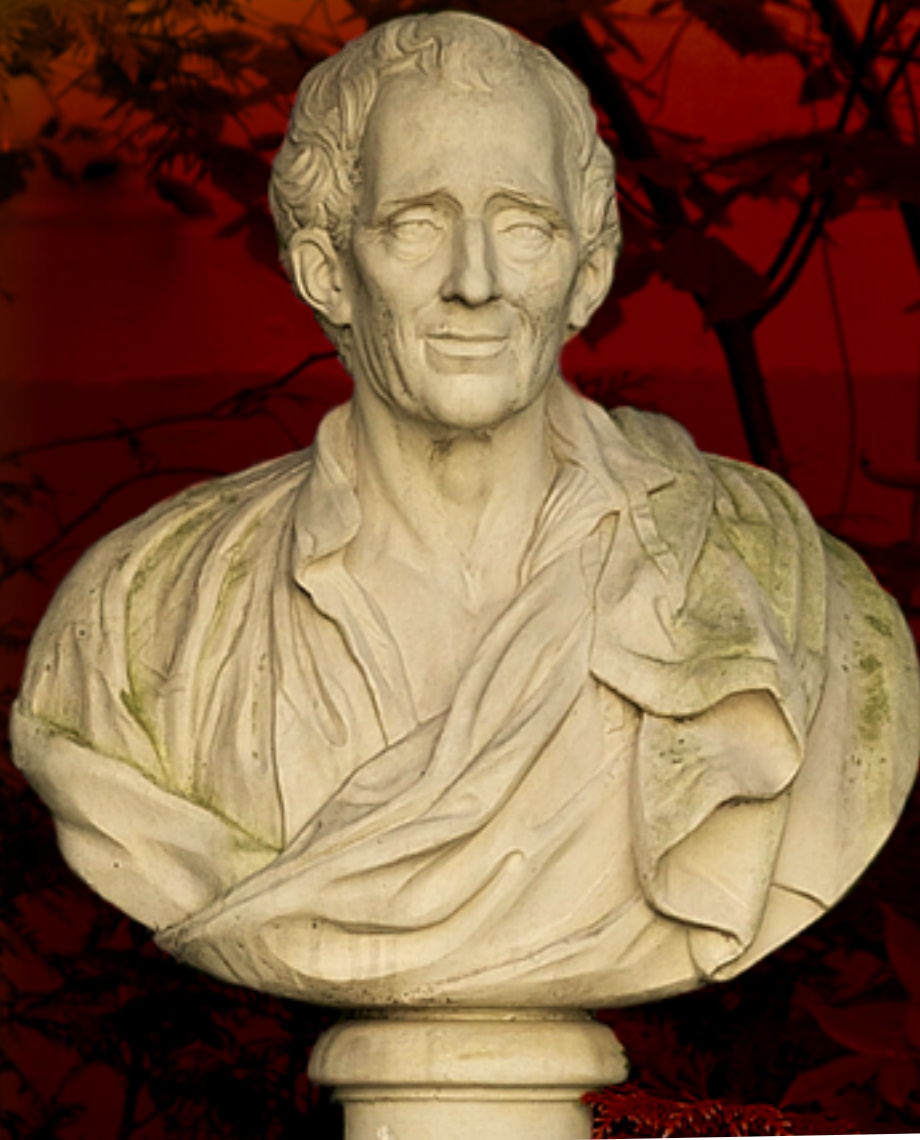


N°3 | Octobre
2015

Montesquieu Law Review

La lutte contre la piraterie maritime en droit français

Gaël Piette, Professeur de droit privé, université de Bordeaux



Programme financé par l'ANR-
10-IDEX-03-02

FORUM
MONTESQUIEU
Faculté de droit et science politique

université
de **BORDEAUX**

Droit commercial

La lutte contre la piraterie maritime en droit français

Gaël Piette, Professeur à l'Université de Bordeaux

La piraterie maritime exerce une certaine fascination sur l'imaginaire collectif. Les amateurs de littérature se passionnent pour les aventures de Long John Silver (1) ou de Rackham le Rouge (2). Ceux qui préfèrent le grand écran se délectent des fourberies de Jack Sparrow (3) ou de Zarina (4). Les passionnés de sport américain, enfin, suivent les exploits, ou les péripéties selon les saisons, des Pittsburgh Pirates ou des Tampa Bay Buccaneers.

Cette attractivité de l'univers de la piraterie est renforcée par les symboles de celle-ci: le célèbre *Jolly Roger*, les cartes au trésor, et autres crochets et jambes de bois.

Malgré ce folklore, la piraterie a toujours constitué un fléau pour les navires de tous pavillons. Elle représente d'une part un risque pour la sécurité des équipages. Ce n'est plus seulement le navire qui est visé, mais aussi son équipage, dont la libération est monnayable par le biais de rançons (5). La piraterie a d'autre part un coût exorbitant. Elle aurait un impact économique global de 7 à 12 milliards de dollars par an (6), lié à l'augmentation des primes d'assurance, à la diminution d'activité économique de certains Etats (Egypte, Seychelles, etc.), à la dépréciation des marchandises en cas de détournement et de retenue du navire, ou encore à l'allongement des trajets pour éviter les zones concernées (consommation augmentée de carburant, de fret, etc.) (7).

Si elle a semblé un temps appartenir à l'histoire maritime, la piraterie est redevenue une question d'actualité. Ces dernières années, le Bureau Maritime International (BMI) a recensé plus de 200 attaques pirates par an. Entre le 1er janvier et le 2 mai 2015, 74 attaques pirates avaient été signalées au BMI.

Les zones géographiques les plus concernées sont le Golfe de Guinée, une partie de l'Océan Indien (Sud de la Mer Rouge, Golfe d'Aden et large des côtes somaliennes) et l'Asie du Sud-Est (Mer de Chine méridionale, détroits de Malacca et de Singapour notamment). Pour mesurer l'étendue du problème, il suffit de remarquer que 80% du trafic maritime à destination de l'Europe transite par le Golfe d'Aden (8).

Le pirate est communément défini (Littré) comme « celui qui n'a de commission d'aucun gouvernement, et qui court les mers pour piller ». Cicéron voyait déjà dans les pirates des ennemis communs de tous (*communis hostis omnium*) (9). Sir Edward Coke reprenait l'idée en écrivant « *Pirata est hostis humani generis* » (10). Il ressort de ces définitions l'idée que le pirate n'agit que pour son compte, et est un ennemi commun. C'est d'ailleurs ce critère qui permet de distinguer le pirate du corsaire. Le corsaire est autorisé par une lettre de course à attaquer, en temps de guerre seulement, tout navire marchand battant pavillon d'un Etat ennemi. Le corsaire exerce ainsi son activité avec l'autorisation de son gouvernement, et selon les lois de la guerre (11).

La Convention de Montego Bay (CMB), Convention des Nations Unies du 10 décembre 1982 sur le Droit de la mer, définit la piraterie comme 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 contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ou dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat (CMB, art. 101).

La qualification du pirate en ennemi du genre humain explique que les articles 100 et suivants de la CMB organisent une compétence universelle, en affirmant notamment que « 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 ».

Cependant, les dispositions de la CMB ne sont pas d'applicabilité directe (12). Elles ne peuvent être invoquées directement par un particulier à l'encontre d'un Etat. Il est par conséquent nécessaire que chaque Etat adopte dans son droit interne les textes aptes à mettre en oeuvre la CMB et à lutter contre la piraterie.

Pour s'en tenir au droit français, le constat n'est que moyennement enthousiasmant. La définition de la piraterie maritime est déficiente (I), les réponses répressives sont partielles (II) et le droit commercial maritime est peu adapté (III).

I. Une définition de la piraterie maritime déficiente

La définition de la piraterie par l'article 101 de la CMB aboutit à soumettre la qualification d'acte de piraterie à la réunion de trois conditions.

D'abord, l'acte doit être commis en haute mer ou « dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ». Pour l'essentiel, la qualification de piraterie est donc limitée aux actes perpétrés dans les eaux internationales. A ces eaux, il faut ajouter la zone économique exclusive, par renvoi de l'article 58.2 de la CMB. Cette extension à la ZEE n'allait pas de soi, car cette zone relève partiellement de la juridiction de l'Etat côtier (art. 56).

Même étendue à la ZEE, cette délimitation géographique de la piraterie est trop restrictive. Elle aboutit à écarter cette qualification lorsque l'infraction est commise dans les eaux territoriales d'un Etat. Or, le passé a montré que de pareilles hypothèses existent. Pour le navire assailli, son équipage et éventuellement ses passagers, il n'y a guère de différence entre la piraterie commise en haute mer et celle commise en mer territoriale.

C'est ainsi que la Cour de cassation a pu estimer que « l'abordage et le pillage d'un navire, même commis en bande et à force ouverte ne constituent pas (un acte de piraterie), dès lors qu'ils ont été accomplis dans les eaux territoriales d'un Etat souverain et qu'ils relevaient en conséquence de l'autorité de cet Etat » (13).

Ensuite, l'acte doit être commis par l'équipage ou les passagers d'un navire à l'encontre d'un autre navire, ou de personnes et de biens situés à son bord (CMB, art. 101). Pour schématiser, la piraterie maritime, c'est donc depuis un navire contre un navire (et ce qui est à bord). Or, cette restriction est inopportune.

Certes, la jurisprudence française apprécie sagement la notion de navire, puisque des embarcations telles qu'un zodiac (14) ou une planche à voile (15) ont pu être qualifiées de navire. Il n'en demeure pas moins que si des actes de piraterie commis à bord d'une planche à voile

paraissent improbables, la limite établie par l'article 101 pose des difficultés. Un acte de violence commis à l'encontre d'un navire par des personnes qui étaient à son bord (détournement par des passagers ou membres d'équipage), ou qui se trouvent à bord d'un hélicoptère ne pourra être qualifié d'acte de piraterie. Il en sera vraisemblablement de même d'un acte commis à l'encontre d'une plate-forme pétrolière (16). Or, ces hypothèses ne sont pas purement théoriques: le coût humain, environnemental et économique d'un acte de « piraterie » commis envers une plate-forme de forage pétrolier serait désastreux.

Enfin, la qualification d'acte de piraterie suppose que ses auteurs aient agi « à des fins privées » (CMB, art. 101). En d'autres termes, la piraterie suppose un but lucratif (vol, demande de rançon, etc.), et non un but politique ou religieux. La limite vise à distinguer l'acte de piraterie de l'acte de terrorisme (17).

Il résulte de la combinaison de ces conditions que l'acte de piraterie est trop strictement délimité. Si cela n'a pas empêché le droit français d'apporter des réponses répressives, celles-ci demeurent partielles.

II. Des réponses répressives partielles

Le législateur français a longtemps sous-estimé le problème de la piraterie maritime. Il suffit pour s'en convaincre de constater que le texte le plus précis sur la question, la loi du 10 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime, a été abrogée en 2007 (18). La lecture des travaux préparatoires nous apprend qu'il était nécessaire selon nos parlementaires de procéder à « l'abrogation explicite de dispositions législatives devenues désuètes ou sans objet et que l'impératif de sécurité juridique impose de faire disparaître définitivement et expressément de notre ordre juridique ». Pendant ce temps, durant l'année 2007, le BMI recensait 263 attaques pirates à travers le monde...

Les premières réponses furent internationales. L'Union Européenne a créé la Mission EUNAVFOR Atalanta, qui consiste à faire patrouiller dans le Golfe d'Aden et l'Océan Indien des navires et des avions militaires, ainsi qu'embarquer des commandos à bord des navires du Programme alimentaire mondial ravitaillant la Somalie et des navires de commerce traversant cette zone. Cette mission a été prolongée au moins jusqu'au 12 décembre 2016.

L'ONU, en 2008, par le biais de trois résolutions (19), a souhaité lutter contre la pratique consistant à commettre des actes de piraterie en haute mer et à se réfugier dans les eaux territoriales somaliennes pour empêcher les navires des Etats membres de l'ONU de les poursuivre. Ces résolutions ont instauré un « droit de poursuite inverse » (20), qui permet à ces navires d'entrer dans les eaux territoriales de la Somalie afin de réprimer les actes de piraterie commis en haute mer, et d'y utiliser, 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 ces actes de piraterie (21).

En ce qui concerne le droit interne, la réponse répressive du droit français s'est faite selon deux axes.

D'une part, la loi du 5 janvier 2011 (22) a défini un cadre juridique qui permet aux tribunaux français de juger des actes commis en dehors du territoire français, lorsqu'aucun Etat n'a

revendiqué sa compétence (23). La particularité de cette loi est qu'elle ne crée pas d'infraction de piraterie, et qu'elle ne définit même pas la notion (24). Ce texte renvoie à des infractions préexistantes susceptibles de constituer des actes de piraterie lorsqu'elles sont commises dans le cadre de la définition donnée par la CMB: il s'agit des infractions de détournement de navire ou d'aéronef (C. pén., art. 224-6 et s.), d'enlèvement et de séquestration (C. pén., art. 224-1 et s.) et d'association de malfaiteurs (C. pén., art. 450-1 et s.).

Cette loi établit également un cadre légal à l'intervention de l'Etat et aux conditions de privation de liberté à bord des navires, afin de se conformer à la décision *Medvedyev* (25).

Au stade de la recherche de l'infraction, les commandants de navires d'Etat peuvent procéder à des mesures de contrôle dès lors qu'ils ont un « motif raisonnable » de soupçonner qu'un acte de piraterie a été commis ou va être commis. Il est alors possible de « procéder à la reconnaissance du navire, en invitant son capitaine à en faire connaître l'identité et la nationalité ». Une équipe sera éventuellement envoyée sur le navire suspect pour contrôler les documents de bord et procéder aux vérifications prévues par le droit international et le droit français (C. déf., art. L. 1521-3).

Sont organisés ou clarifiés les pouvoirs des commandants des navires d'Etat pour mettre en oeuvre certaines mesures de coercition et des mesures conservatoires à l'égard des objets ou documents qui paraissent liés à la commission des infractions. Le commandant peut ordonner le déroutement du navire vers une position ou un port appropriés pour procéder à des constatations approfondies ou pour remettre les personnes appréhendées ainsi que les objets et documents ayant fait l'objet de mesures conservatoires. Les officiers de police judiciaire ou le commandant dûment habilité peuvent aussi procéder à la saisie des objets ou documents liés à la commission des infractions, sur autorisation du procureur de la République territorialement compétent. Il est intéressant de relever que cette autorisation du procureur n'est pas exigée en cas d' « extrême urgence ». Après cette saisie, ils peuvent également procéder sur autorisation du procureur à la destruction des embarcations dépourvues de pavillon qui ont servi à commettre les infractions.

La loi de 2011, enfin, modifie le Code de la défense, afin d'assurer le respect des droits des personnes faisant l'objet de mesures restrictives ou privatives de liberté à bord des navires. Les commandants de navires d'Etat doivent, dans le cas de telles mesures, en aviser le préfet maritime ou, outre-mer, le délégué du Gouvernement pour l'action de l'Etat en mer, qui en informe dans les plus brefs délais le procureur territorialement compétent (C. déf., art. 1521-12). La personne retenue doit bénéficier dans un premier temps d'un examen de santé, dans un délai de 24 heures. Dans un second temps, dans les dix jours suivants, un examen médical doit être réalisé. Ces examens font l'objet d'un compte rendu se prononçant, notamment, sur l'aptitude au maintien de la mesure restrictive ou privative de liberté. Ce compte rendu est transmis dans les plus brefs délais au procureur (C. déf., art. 1521-13).

Parallèlement, dans les 48 heures suivant la mise en oeuvre des mesures de restriction ou de privation de liberté, le procureur doit saisir le juge des libertés et de la détention (JLD) pour qu'il statue sur leur prolongation éventuelle pour une durée maximale supplémentaire de 120 heures, renouvelable (C. déf., art. 1521-14). Le JLD peut alors communiquer avec la personne retenue.

Dès son arrivée sur le sol français, la personne retenue est mise à la disposition de l'autorité judiciaire (C. déf., art. 1521-18).

Très clairement, le droit français a tiré les enseignements de la jurisprudence *Medvedyev*, notamment par l'intervention, dans un délai de 48 heures, du juge des libertés et de la détention, et non simplement du procureur (26).

D'autre part, la répression n'ayant guère dissuadé les pirates, certains Etats ont décidé de placer des hommes armés sur les navires battant leur pavillon. La France a dans un premier temps limité cette activité de protection des navires à la Marine Nationale. Cette solution a rapidement montré ses limites. Non seulement, cela représentait un coût non négligeable pour l'Etat, mais il était en outre impossible de donner satisfaction à tous les navires demandant l'attribution d'une équipe (27). Il en résultait un aléa difficilement acceptable par les armateurs, les affréteurs et les chargeurs. Une loi du 1er juillet 2014 a finalement choisi d'admettre la protection des navires par des sociétés privées (28).

Cette loi poursuit en réalité deux objectifs: autoriser les navires marchands battant pavillon français à embarquer des agents de protection privée et encadrer cette pratique. Ce second objectif était considéré comme fondamental, par crainte des mercenaires, et des dérives engendrées par certaines sociétés pratiquant des activités similaires (29).

Le Code des transports (art. L. 5442-4) prévoit désormais que les agents embarqués peuvent employer la force pour assurer la protection des personnes et des biens dans le cadre des dispositions relatives à la légitime défense et à l'état de nécessité. Les agents n'encourront donc aucune poursuite pénale si leur action a respecté les conditions de ces théories: agression actuelle ou imminente et injuste, riposte nécessaire et proportionnée pour la légitime défense, existence d'un danger actuel ou imminent, nécessité et utilité de l'infraction et absence de faute préalable de l'agent pour l'état de nécessité.

La loi de 2014 souhaite mettre en place un encadrement extrêmement précis des sociétés de protection et de leurs agents.

La société de protection de navires doit obtenir une certification (CSI, art. L. 616-1), l'agrément de ses dirigeants et associés, et elle doit tenir un registre de ses activités (C. transp., art. L. 5442-10). En outre, elle doit justifier d'une assurance couvrant sa responsabilité professionnelle (CSI, art. L. 612-5).

Les agents de protection doivent être titulaires d'une carte professionnelle (CSI, art. L. 616-2). Ils doivent porter dans l'exercice de leurs fonctions une tenue qui n'entraîne aucune confusion avec les tenues des forces de police, des forces armées, de l'administration des affaires maritimes ou de la douane françaises (C. transp., art. L. 5442-3).

Des vérifications très précises sont exigées au sujet de la conformité des numéros de série des armes embarquées et des embarquements et débarquements, stockages et déstockages des armes et munitions (C. transp., art. L. 5442-11).

Enfin, ni la société de protection privée, ni ses agents ne peuvent s'immiscer dans le déroulement d'un conflit du travail, ni se livrer à une surveillance relative aux opinions politiques, philosophiques ou religieuses ou aux appartenances syndicales des personnes (CSI, art. L. 621-4). De même, les agents embarqués ne peuvent accomplir des prestations sans rapport avec la protection des personnes ou des biens (C. transp., art. L. 5442-9).

La loi du 1er juillet 2014 souffre de deux faiblesses: elle est imprécise et incomplète.

La loi est imprécise, car elle ne règle pas la question de la responsabilité à bord. Il est prévu que les agents de protection embarqués sont placés sous l'autorité du capitaine (C. transp., art. L. 5442-9). Il ne s'agit que d'une application de l'article L. 5531-1 du même Code, qui confère autorité au capitaine sur toute personne présente à bord, quelle que soit sa nationalité et la cause de sa présence.

Mais puisque ces agents sont placés sous l'autorité du capitaine, qui est responsable en cas de faute de leur part dans l'accomplissement de leur mission? Est-ce le capitaine, et donc l'armateur (30), puisqu'il a autorité sur eux? Ou est-ce la société privée de protection, qui est leur commettant direct, et qui est obligatoirement assurée? Il conviendra certainement de distinguer: si le dommage causé résulte de l'exécution d'un ordre du capitaine, la responsabilité pèserait sur l'armateur, tandis que si le dommage résulte d'un fait « spontané » d'un agent embarqué, la responsabilité incomberait à la société privée de protection.

La loi est incomplète, car elle renvoie, sur de nombreux points, à des décrets d'application. Depuis sa promulgation, six décrets d'application et quelques arrêtés ont été publiés. Un tel abandon de compétence du législateur au profit du pouvoir exécutif est critiquable. En outre, la qualité des textes d'application laisse parfois à désirer. Un seul exemple permettra de s'en convaincre: l'arrêté du 28 novembre 2014 détermine, en application de l'article L. 5442-1 du Code des transports, les zones dans lesquelles les entreprises privées de protection des navires peuvent exercer leur activité. Ce texte limite cette activité au large de l'Afrique (Afrique de l'Ouest d'une part, Océan Indien et Mer rouge d'autre part). Le pouvoir exécutif français ignorerait-il qu'un tiers de la piraterie mondiale est exercée en Asie?

Les réponses répressives françaises apparaissent partielles: la loi de 2011 ne crée pas d'infraction de piraterie, et celle de 2014 est plus qu'approximative. Le droit commercial maritime, lui, est peu adapté à la problématique de la piraterie.

III. Un droit commercial maritime peu adapté

Le droit commercial maritime traite relativement peu de la piraterie. Certes, les Règles de La Haye Visby qui réglementent le transport maritime font de la piraterie un cas excepté. L'article 4.2.f prévoit que le transporteur n'est pas responsable des pertes et dommages subis par les marchandises lorsqu'elles résultent « du fait d'ennemis publics ». L'expression vise évidemment la piraterie (31).

De même, l'article L. 172-16 du Code des assurances dispose que sauf convention contraire, l'assureur facultés ne couvre pas les dommages et pertes subis par les biens assurés et résultant d'un acte de piraterie.

Ces dispositions mises à part, le droit commercial maritime laisse à ses concepts classiques le soin de régler les questions de piraterie (32).

L'institution du droit maritime la mieux adaptée est l'avarie commune. Cette institution veut que « lorsqu'une dépense est volontairement engagée, ou un sacrifice volontairement fait, dans l'intérêt commun du navire et de la marchandise, dépense et sacrifice sont pris en charge par le navire et par la marchandise, proportionnellement à leur valeur respective » (33). Les exemples les plus fréquemment donnés sont le cas du container jeté à la mer pour éviter que le navire ne coule, ou la cale noyée, avec les marchandises qu'elle contient, afin d'éteindre un incendie.

L'institution des avaries communes est celle que la pratique internationale a retenu pour régler la répartition entre l'armateur, l'affrèteur et les ayants droit à la marchandise des coûts occasionnés par la piraterie, notamment le paiement d'une rançon pour libérer le navire (34). Toutes les conditions de l'institution posées par la Règle A des Règles d'York et d'Anvers sont en effet réunies (35): il y a bien sacrifice intentionnel (paiement de la rançon) fait dans l'intérêt commun pour préserver d'un péril.

Le système de la contribution aux avaries communes étant efficace et bien connu des acteurs du monde maritime, son application aux questions de piraterie est judicieuse.

Il apparaît que le droit commercial maritime parvient finalement, au travers de ses concepts classiques et plus particulièrement l'avarie commune, à répondre de manière à peu près satisfaisante au problème de la piraterie. L'une des questions les plus épineuses demeurant en suspens est celle de l'attitude du capitaine face à un affrèteur qui souhaite envoyer le navire en zone de forte piraterie. Dans le silence du contrat d'affrètement, et malgré les pouvoirs d'appréciation et de décision face au danger reconnu au capitaine (36), des problèmes de responsabilité risquent de se poser. Quid par exemple du capitaine qui, de son propre chef ou sur ordre de l'armateur, refuse d'aller dans une zone et cause un préjudice à l'affrèteur (retard, marchandises périssables, etc.), alors qu'il apparaît ensuite qu'aucun navire ayant fréquenté la zone en question n'a été attaqué? Il nous semble que pourraient utilement être transposées à cette question les solutions dégagées à propos de l'application des clauses de safe port (37).

Les chartes-parties peuvent néanmoins comporter une « deviation clause », qui autorise l'armateur à se dérouter devant certains dangers, notamment en cas de piraterie.

Que la charte ait ou non prévu une deviation clause, les parties devront songer à régler la question de la charge des coûts d'exploitation supplémentaires engendrés par le déroutement.

Enfin, il convient de souligner que les chartes types s'efforcent de régler certaines difficultés en amont. Afin de simplifier la tâche des parties à un contrat d'affrètement, le BIMCO (Baltic and International Maritime Council), plus grande association d'armateurs au monde, a prévu dans sa charte-partie NYPE 93 une clause qui stipule qu'en cas d'immobilisation du navire pour cause de capture par des pirates, le navire sera placé off hire, c'est-à-dire que le paiement du loyer sera suspendu (38).

Le BIMCO a également élaboré des clauses types en 2013 (39). Ces clauses sont favorables à l'armateur, lui permettant de prendre toutes les mesures qu'il juge raisonnables pour faire face au

risque de piraterie: déroutement du navire, navigation en convoi, recours à une escorte, adaptation de la vitesse, navigation de jour ou de nuit uniquement, engagement d'agents de sécurité, etc. En outre, ces clauses prévoient que l'affrèteur devra indemniser l'armateur de tous les coûts supplémentaires engendrés, que les retards seront aux frais de l'affrèteur, et que le paiement du fret n'est pas suspendu.

Au terme de cette étude, il apparaît que le droit commercial maritime, bien que peu adapté, est encore celui qui répond le mieux à la problématique de la piraterie. Les véritables difficultés proviennent surtout de la définition de la piraterie retenue par la CMB, beaucoup trop restrictive, et des réponses répressives françaises, qui mériteraient d'être améliorées.

Notes

- (1) R.-L. Stevenson, *L'île au trésor*, Young folks, 1881.
- (2) Hergé, *Le secret de la Licorne*, Casterman, 1943.
- (3) *Pirates des Caraïbes*, Walt Disney Pictures, 2003.
- (4) *Clochette et la fée pirate*, DisneyToon Studios, 2014.
- (5) O. Purcell, « La détestable expansion de la piraterie », *Gazette CAMP*, n°19, p. 5. Voir également R. Clift et S. Cordonnier, « La piraterie somalienne: le prix d'une vie », *DMF* 2012, p. 408.
- (6) A. Bowden et a., *The economic cost of maritime piracy*, One Earth Future, 2010, p. 2.
- (7) Par exemple, en 2011, le prix du blé livré au Kenya a augmenté de 16 USD la tonne en raison de la piraterie: S. Miribel, « La piraterie: aspects économique, géopolitique et juridique », *DMF* 2011, p. 588.
- (8) R. Broudin, « Actes de piraterie », *Gazette CAMP*, n°28, p. 4.
- (9) *De officiis*, III, XXIX, 107.
- (10) *Institutes of the Laws of England, Third part*, 1644, 113.
- (11) Notons que la Déclaration de Paris du 16 avril 1856 mettant fin à la course n'a jamais été signée par les USA et la Chine (D. Mathonnet, « De quelques remèdes à la piraterie maritime », *DMF* 2011, p. 534).
- (12) CJCE, 3 juin 2008, aff. n°C-308/06, *Intertanko a. c/ Secretary of State for Transport*, *DMF* 2008, p. 892, note L. Grellet.
- (13) Cass. com., 14 fév. 1989, *Sunny Arabella*, n°87-11012, *DMF* 1989, p. 419, obs. P. Bonassies: en l'occurrence la rade de Lagos, au Nigeria.
- (14) Cass. com., 27 nov. 1972, n°70-12596, *Gipsy II*, *DMF* 1973, p. 160, note P. Lureau; CA Rennes, 15 mars 1983, *DMF* 1983, p. 739, note Ph. Godin.
- (15) CA Rennes, 4 mai 1982, *DMF* 1983, p. 40, notes Y.-M. Le Jean et Y. Tassel.
- (16) Le statut de la plate-forme pétrolière est imprécis. Certaines conventions internationales les qualifient de navire, tandis que d'autres écartent une telle qualification. L'un des critères du navire généralement retenu étant l'autonomie de propulsion, la plate-forme pétrolière paraît devoir être qualifiée de bâtiment de mer, mais non de navire. *Adde*, M. Remond-Gouliloud, « Quelques remarques sur le statut des installations pétrolières en mer », *DMF* 1977, p. 675 et 738.
- (17) Lequel relève de la Convention de Rome du 10 mars 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime.
- (18) Loi n°2007-1787 du 20 déc. 2007 relative à la simplification du droit (art. 27).
- (19) Résolutions n°1816, 1838 et 1851.
- (20) P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 2e éd. 2010, n°77 bis.
- (21) Les navires français ont déjà eu recours à ce droit de poursuite inverse, dans deux affaires

célèbres: Cass. crim., 16 sept. 2009, *Le Ponant*, n°09-82777, DMF 2009, p. 932, obs. P. Bonassies; Cass. crim., 17 fév. 2010, *Carré d'As*, n°09-87254, DMF 2011, p. 569, obs. P. Bonassies.

- (22) Loi n°2011-13 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice de pouvoirs de police de l'Etat en mer. Sur ce texte, v. notamment A. Montas, in J.-P. Beurier et a., *Droits maritimes*, Dalloz Action 2015/2016, n°384.26 et s.
- (23) Ph. Delebecque, *Droit maritime*, Précis Dalloz 2014, n°1011.
- (24) Une telle définition aurait de toute façon été soit contradictoire, soit redondante avec la CMB.
- (25) Rendue non pas en matière de piraterie, mais de trafic de stupéfiants: CEDH, 10 juill. 2008, D. 2009, p. 600, obs. J.-F. Renucci; CEDH 29 mars 2010, DMF 2010, p. 1021, obs. P. Bonassies: les requérants avaient été arrêtés en mer, acheminés par un navire militaire français et placés en garde à vue 13 jours après, lors de l'arrivée du navire à Brest. La CEDH a jugé que ce délai de 13 jours violait l'article 5.1 de la Convention.
- (26) La décision *Medvedyev* avait considéré que le procureur n'est pas une autorité judiciaire au sens de la Convention.
- (27) Environ 70% des demandes étaient satisfaites.
- (28) G. Piette, « Lutte contre la piraterie maritime: la loi n°2014-742 du 1er juill. 2014 relative aux activités privées de protection des navires », Lexbase Hebdo, Ed. Affaires, sept. 2014, n°392.
- (29) Il suffit de songer aux démêlés judiciaires qu'ont connu certains employés de la société Blackwater (devenue Academi).
- (30) Le capitaine n'est que le préposé de l'armateur: Cass. com., 18 juin 1951, *Lamoricière*, D. 1951, p.717, note G. Ripert, DMF 1951, p.429.
- (31) Mais il faudra que l'acte ait été commis en haute mer, conformément aux exigences de la CMB: Cass. com., 14 fév. 1989, *Sunny Arabella*, préc.
- (32) Sur les solutions anglaises, v. l'ouvrage fondamental de P. Todd, *Maritime fraud and piracy*, Informa, 2e éd. 2010, not. pp. 39 et s.
- (33) P. Bonassies et Ch. Scapel, *Traité de droit maritime, op. cit.*, n°530.
- (34) Le paiement d'une rançon est licite: London Court of Appeal, janv. 2011, *Bunga Melati Dua*, LMAA Law Review, p. 5.
- (35) Ph. Delebecque, *Droit maritime, op. cit.*, n°1019.
- (36) O. Purcell, « La détestable expansion de la piraterie », préc.
- (37) Sur le détail de ces solutions, v. A. Montas, in J.-P. Beurier et a., *Droits maritimes, op. cit.*, n°343.49.
- (38) Pour une application, Queen's Bench, 13 mars 2012, *Captain Stefanos*, [2012] EWHC 571.
- (39) *Piracy Clause for single voyage charter parties* et *Piracy Clause for time charter parties*.