

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 ;</p> <p>- aux navires n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité.</p>		
	CHAPITRE II	CHAPITRE II
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>		
	Article 4	Article 4
	<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>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.



Conseil de sécurité

Distr. générale
7 octobre 2008

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



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 convoier 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 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 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).

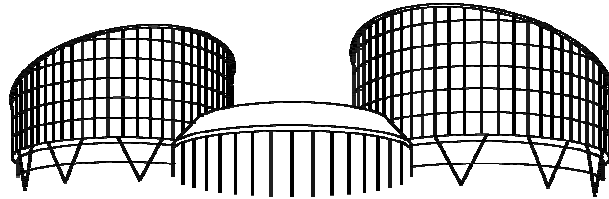
Cependant, comme l'indique à juste titre le présent arrêt en son paragraphe 49, « une telle fin ne saurait justifier tous les moyens ».

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, *Sejdivic 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.