



Assemblée générale

Distr. générale
4 août 2022
Français
Original : anglais

Soixante-dix-septième session

Point 68 de l'ordre du jour provisoire*

Droit des peuples à l'autodétermination

Utilisation de mercenaires comme moyen de violer les droits de l'homme et d'empêcher l'exercice du droit des peuples à disposer d'eux-mêmes

Note du Secrétaire général

Le Secrétaire général a l'honneur de transmettre à l'Assemblée générale, conformément à la résolution [75/171](#) de l'Assemblée et à la résolution [42/9](#) du Conseil des droits de l'homme, le rapport du Groupe de travail sur l'utilisation de mercenaires comme moyen de violer les droits de l'homme et d'empêcher l'exercice du droit des peuples à disposer d'eux-mêmes.

* [A/77/150](#).



Rapport du Groupe de travail sur l'utilisation de mercenaires comme moyen de violer les droits de l'homme et d'empêcher l'exercice du droit des peuples à disposer d'eux-mêmes

Résumé

Dans le présent rapport, le Groupe de travail sur l'utilisation de mercenaires comme moyen de violer les droits de l'homme et d'empêcher l'exercice du droit des peuples à disposer d'eux-mêmes examine les violations des droits de l'homme et du droit humanitaire commises par les entreprises de services de sécurité et de défense, les mercenaires et les acteurs apparentés dans le contexte maritime. En particulier, les entreprises de services de sécurité et de défense ont été déployées en mer de plus en plus fréquemment ces dernières années comme réponse directe aux défis posés par la piraterie dans de nombreuses régions du monde, souvent en complément de l'action d'acteurs de la sécurité publique. L'isolement qui caractérise l'environnement marin ainsi que l'absence ou la faiblesse des cadres réglementaires créent une situation où le manque de surveillance et de supervision favorise la multiplication des atteintes aux droits de l'homme des gens de mer par le personnel de sûreté privé. Parallèlement, les droits des travailleurs de ce personnel sont aussi fortement menacés. Malheureusement, ces violations sont commises en toute impunité. La prolifération des armes ainsi que la réglementation et la gestion déficientes dans ce domaine constituent également des sujets de préoccupation. Dans le rapport, le Groupe de travail presse les États de veiller à ce que les entreprises de services de sécurité et de défense opérant dans le contexte maritime soient correctement supervisées et réglementées, et que les victimes d'atteintes commises par ces acteurs puissent bénéficier d'un accès à la justice et à un recours effectif.

Aux fins de l'établissement du présent rapport, le Groupe de travail était composé de Sorch MacLeod (Présidente), Jelena Aparac, Ravindran Daniel, Chris Kwaja et Carlos Salazar Couto.

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction	4
II. Définitions	5
III. Contexte	6
A. Facteurs favorisant le recours aux entreprises de services de sécurité et de défense dans le contexte maritime	10
B. Rôles, catégories et activités des entreprises de services de sécurité et de défense en mer, ainsi que principaux acteurs concernés	11
IV. Réglementer le rôle et la participation des entreprises de services de sécurité et de défense dans le contexte maritime	12
A. Cadres juridiques et réglementaires applicables	12
B. Rôles et responsabilités des États d'origine, États du pavillon et États côtiers en lien avec les activités de sûreté maritime ainsi que les difficultés, vides juridiques et chevauchements de compétences qu'ils rencontrent dans ce cadre	16
V. Incidence sur les droits de l'homme et le droit international humanitaire	16
A. Emploi de la force et des armes, dont les arsenaux flottants	17
B. Droits des travailleurs	17
C. Droit à la vie	18
D. Torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants	19
E. Privation de liberté	19
F. Exemples supplémentaires de violations des droits de l'homme	19
G. Mécanismes de détermination des responsabilités et de supervision	19
VI. Conclusions et recommandations	20

I. Introduction

1. Le présent rapport est soumis à l'Assemblée générale par le Groupe de travail sur l'utilisation de mercenaires comme moyen de violer les droits de l'homme et d'empêcher l'exercice du droit des peuples à disposer d'eux-mêmes, conformément à la résolution 75/171 de l'Assemblée et à la résolution 42/9 du Conseil des droits de l'homme. Dans le cadre de son mandat, le Groupe de travail surveille, dans différentes régions du monde, les mercenaires et les activités liées au mercenariat, quelles qu'en soient les formes et les manifestations, ainsi que les entreprises de services de sécurité et de défense. En outre, il étudie leurs activités et les conséquences qu'elles peuvent avoir pour les droits de l'homme, en particulier le droit des peuples à disposer d'eux-mêmes.

2. Le présent rapport a été élaboré en s'appuyant sur des travaux de recherche documentaire approfondis, les contributions rassemblées au cours d'une consultation virtuelle multipartite d'experts tenue le 24 février 2022 et les réponses reçues suite à un appel à contributions écrites¹. Nous souhaitons remercier celles et ceux qui nous ont fait profiter de leur expertise.

3. Dans ses précédents rapports, le Groupe de travail s'est surtout intéressé au recours de plus en plus fréquent aux mercenaires et aux acteurs apparentés ainsi qu'aux entreprises de services de sécurité et de défense dans des contextes terrestres, et aux conséquences croissantes pour les droits de l'homme que cela entraîne. Cependant, l'utilisation de plus en plus fréquente, ces dernières années, d'entreprises de services de sécurité et de défense pour relever les défis que posent la piraterie et les autres menaces pour la sûreté maritime ainsi que les activités liées au mercenariat dans le domaine maritime, signalées dans plusieurs rapports, constituent une évolution géostratégique cruciale, qui pourrait avoir des effets préjudiciables sur la jouissance des droits de l'homme².

4. Par conséquent, dans le présent rapport, le Groupe de travail examine la fourniture en pleine croissance de services et de produits militaires et de sécurité dans le domaine maritime par les entreprises de services de sécurité et de défense ainsi que son incidence sur les droits de l'homme. D'autre part, la demande toujours croissante pour des services meilleur marché exacerbe la concurrence, ce qui entraîne une dégradation de la qualité des services de sécurité privée en mer et partant, des atteintes aux droits de l'homme. Les armateurs affichent un vernis de conformité aux normes en vigueur grâce à la certification, par exemple, mais ne respectent pas vraiment lesdites normes en mer. Le fait qu'il est pratiquement impossible de faire appliquer une compétence en haute mer, en raison de l'isolement de ce milieu, ne fait qu'aggraver ces problèmes. Autres facteurs aggravants : des cadres réglementaires faibles ou non existants et des normes incohérentes sur l'ensemble du secteur, en particulier en ce qui concerne l'emploi de la force et les droits des travailleurs. L'obligation de répondre des violations des droits de l'homme et des droits des travailleurs n'existe pas.

5. Même si le Groupe de travail a obtenu un certain nombre d'informations sur les activités maritimes liées au mercenariat, y compris en ce qui concerne le transport d'armes et de matériel par mer, il est apparu clairement au cours de la préparation de ce rapport qu'il existe peu d'informations dans le domaine public sur cet aspect spécifique de la sûreté maritime, voire d'intérêt pour celui-ci³. L'on a également constaté qu'il n'existe pas d'informations exhaustives sur la situation des victimes

¹ Voir <https://www.ohchr.org/fr/calls-for-input/2022/call-inputs-report-maritime-security>.

² Consultation d'experts.

³ Consultation d'experts.

des mercenaires, des acteurs apparentés et des entreprises de services de sécurité et de défense dans le contexte maritime. Cette thématique n'ayant pas retenu l'attention ni fait l'objet d'études, il s'est révélé impossible d'offrir un tableau complet de la question, ce qui confirme la nécessité urgente de poursuivre les recherches et les travaux sur le sujet.

6. Dans le rapport, le Groupe de travail détermine les contextes dans lesquels les acteurs privés relevant de son mandat interviennent dans la fourniture de services de sécurité et ce qui motive leur emploi. Il définit également les différents types d'acteurs opérant dans le contexte maritime et les services qu'ils fournissent. Puis, il met en évidence l'incidence qu'ont les activités des acteurs privés de la sûreté maritime sur les droits de l'homme, et précise quels sont les dispositions légales applicables et les mécanismes réglementaires appropriés permettant d'établir les responsabilités. Il s'intéresse ensuite aux préoccupations que soulèvent la prolifération des armes en mer, leur réglementation déficiente, leur gestion inadéquate et leur usage inapproprié ainsi que les inquiétudes que suscitent la procédure d'agrément pour les membres du personnel en général et leur formation. En conclusion, le Groupe de travail établit qu'il n'existe pas ou peu de contrôle et de supervision en matière de respect des droits de l'homme en mer, et formule des recommandations pour aider les États, les organismes de réglementation, le secteur maritime et les autres acteurs concernés à remédier à cette situation, notamment en ce qui concerne l'absence d'accès à la justice et à des mécanismes d'établissement des responsabilités pour les victimes de violations des droits de l'homme commises par les entreprises de services de sécurité et de défense dans le contexte maritime.

II. Définitions

7. Le Groupe de travail définit « entreprise de services de sécurité et de défense » comme une société commerciale qui fournit contre rémunération des services militaires ou de sécurité par l'intermédiaire de personnes physiques ou morales, que ces services soient fournis sur terre ou en mer⁴. Les entreprises de services de sécurité et de défense peuvent proposer leurs services et exercer leurs activités sur terre ou en mer, ou les deux.

8. Il faut noter que le secteur de la sûreté maritime et d'autres acteurs utilisent le terme « société privée de sûreté maritime ». Le Groupe de travail n'utilise pas cette terminologie.

9. Alors que certaines caractéristiques et difficultés, tant sur le plan opérationnel que juridique, sont propres à la fourniture de services de sûreté maritime, telles que les opérations de lutte contre la piraterie, les arsenaux flottants et la juridiction maritime, certains aspects recoupent également les opérations de sécurité menées sur terre, tels que la protection des actifs et la fourniture de renseignements de sécurité⁵. Il n'est pas possible de distinguer strictement la sûreté maritime et la sécurité terrestre. Une opération de sûreté maritime peut impliquer un soutien de logistique ou de gestion fourni sur terre ou depuis la terre, ou à partir de plusieurs navires. Il est essentiel d'examiner les différents types de services fournis par ces entreprises de services de sécurité et de défense, étant donné la nature changeante de leurs opérations, les structures sociales complexes employées par le secteur, ses clients et

⁴ Voir A/HRC/15/25, annexe, partie I, art. 2.

⁵ Liss, C. et Schneider, P., « Regulating Private Maritime Security Providers », *Ocean Development & International Law*, vol. 46, 2015, p. 81. Consultable à l'adresse suivante : <https://cogentoa.tandfonline.com/doi/full/10.1080/00908320.2015.1024053>.

les États du pavillon ainsi que les risques que peuvent poser les opérations de sûreté maritime pour les droits de l'homme.

10. Par souci de clarté, par « État du pavillon », on entend « l'État dont un navire bat et a le droit de battre le pavillon » et ses obligations sont définies à l'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer⁶. Tout État a le droit de faire naviguer en haute mer des navires battant son pavillon et la Convention accorde à cet État le droit d'exercer un certain nombre d'obligations et de droits en lien avec les navires qui possèdent sa nationalité⁷. Un État du pavillon exerce donc « la compétence primaire en matière de législation et d'application sur ses navires en haute mer »⁸. Par « État côtier », on entend un État exerçant sa souveraineté sur la mer territoriale dont la largeur est calculée à partir de sa côte ou de sa ligne de base⁹. La Convention accorde certains droits aux États côtiers en fonction de la zone maritime concernée : les eaux intérieures, la mer territoriale, la zone contiguë, sa zone économique exclusive ou la haute mer¹⁰. En vertu de la Convention, un État côtier peut appliquer ses lois et réglementations aux navires étrangers qui transitent par sa mer territoriale pour ce qui est, par exemple, de la sécurité de la navigation. Enfin, par « État du port », on entend une nation permettant un « contrôle par l'État du port » dans ses ports. Un État du port exerce sa compétence sur un navire étranger pour l'inspecter dans un de ses ports afin de vérifier que le navire et son équipage opèrent conformément aux normes internationales¹¹. La compétence se fonde, dans ce cas particulier, sur un protocole d'accord conclu entre les États.

11. Le terme « mercenaire » est défini sur le plan juridique à l'article 47 du Protocole additionnel aux Conventions de Genève du 12 août 1949 relatif à la protection des victimes des conflits armés internationaux (Protocole I). Cette définition est cumulative par nature, et donc étroite, mais essentiellement, le terme de mercenaire s'entend de toute personne qui prend une part directe aux hostilités en vue d'obtenir un avantage personnel substantiel (art. 47, par. 2, *al.* b) et c)). L'article 47 ne criminalise pas le mercenariat, mais il dénie aux mercenaires le droit automatique aux protections accordées aux personnes ayant le statut de prisonnier de guerre¹². Cette définition est également reprise dans d'autres instruments internationaux et régionaux.

III. Contexte

12. Pendant plus de 15 ans, la sûreté maritime a constitué un sujet de préoccupation pour les États et les autres acteurs internationaux, notamment l'Organisation des Nations Unies¹³, l'Organisation maritime internationale (OMI)¹⁴, l'Union africaine¹⁵

⁶ Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires (1986), art. 2 (définitions) et art. 4 (1). Voir également Barnes, R.A., « Flag States », dans Rothwell, D. et coll. (éd.), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea* (Oxford University Press, 2015), chap. 14.

⁷ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, art. 90.

⁸ Barnes, R.A., « Flag States ».

⁹ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, art. 5 à 7, 9 à 10 et 47.

¹⁰ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, partie II (Mer territoriale et zone contiguë) ; Bardin, A., « Coastal State's Jurisdiction over Foreign Vessels », *Pace International Law Review*, vol. 14, n° 1, 2002.

¹¹ Voir www.imo.org/fr/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx.

¹² Voir Comité international de la Croix-Rouge (CICR), « Base de données du droit international humanitaire coutumier », règles 108 (Mercenaires) et 106 (Conditions d'octroi du statut de prisonnier de guerre).

¹³ Voir, p. ex., www.unodc.org/unodc/fr/piracy/index.html.

¹⁴ Voir www.imo.org/fr/OurWork/Security/Pages/MaritimeSecurity.aspx.

¹⁵ Voir, p. ex., Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique (Charte de Lomé) (2016).

et l'Union européenne¹⁶. Le secteur de la sûreté maritime s'est développé de façon exponentielle à partir de 2008 pour faire face à l'augmentation importante des menaces de piraterie et de vol à main armée contre les navires marchands dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden¹⁷. Pendant cette période, le détournement de navires et les enlèvements contre rançon de l'équipage par les pirates ont causé des préjudices graves et continus aux gens de mer¹⁸. Les États ont adopté diverses stratégies pour remédier à cette situation. Ils ont, notamment, mené des opérations navales de lutte contre la piraterie et déployé des détachements de protection des navires sur les bateaux battant leur pavillon. En complément de ces mesures, certains États du pavillon, mais pas tous, ont commencé à autoriser le recours par leurs navires à des entreprises de services de sécurité et de défense à des fins de protection dans les zones présentant des risques élevés de piraterie et de vol à main armée.

13. Alors que les menaces pesant sur le secteur de la marine marchande s'étendaient à d'autres zones sensibles géographiques comme le golfe de Guinée, la mer Rouge, la mer d'Arabie et la mer de Chine méridionale, les États, les armateurs et, de manière générale, le secteur des transports maritimes ont commencé s'intéresser de plus en plus à la question de la sûreté maritime¹⁹. Les États ont mis en place des approches collaboratives pour lutter contre la menace grandissante de la piraterie et ses conséquences, comme le Code de conduite concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden (Code de conduite de Djibouti)²⁰, tandis que les armateurs ont eu de plus en plus recours à des entreprises de services de sécurité et de défense pour protéger les navires, le personnel et la cargaison. Les organismes de réglementation et d'autres acteurs ont alors fixé les bonnes pratiques pour recourir à des entreprises de services de sécurité et de défense en mer, sans toutefois promouvoir ce recours²¹. Enfin, les États ont discuté de la question dans les organisations internationales et les instances spécifiques concernées, notamment des initiatives multipartites, et ont élaboré des politiques nationales en la matière.

14. Le Groupe de travail observe que les entreprises de services de sécurité et de défense engagées pour proposer des solutions de sûreté maritime à la piraterie fournissent une grande variété de services physiques : la protection armée ou non armée des navires, des équipages ou des cargaisons ; l'escorte des navires marchands ; le blindage des navires ; l'opération et la maintenance des systèmes d'armes ; la surveillance de sécurité des lieux et des eaux, des marchandises ou des

¹⁶ Voir, p. ex., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32008E0851>.

¹⁷ Communication de la présidence du Groupe de travail sur l'utilisation des sociétés militaires et de sécurité privées dans la sécurité maritime du Forum du document de Montreux.

¹⁸ Consultation d'experts.

¹⁹ Voir, p. ex., Geiss, R. et Petrig, A., *Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden* (Oxford University Press, 2011) ; Liss, C., *Oceans of Crime: Maritime Piracy and Transnational Security in Southeast Asia and Bangladesh* (Institute of Southeast Asian Studies, 2011) ; Petrig, A., « The Use of Force And Firearms by Private Maritime Security Companies Against Suspected Pirates », *The International and Comparative Law Quarterly*, vol. 62, n° 3, 2013, p. 667 ; Stockbruegger, J., « US Strategy and the Rise of Private Maritime Security », *Security Studies*, vol. 30, n° 4, 2021, p. 578 ; Liss, C., « The Privatisation of Maritime Security – Maritime Security in Southeast Asia: Between a Rock and a Hard Place? » (Murdoch University, 2007), consultable à l'adresse suivante : <https://researchrepository.murdoch.edu.au/id/eprint/23746/> ; Affi, L. et coll., « Countering Piracy through Private Security in the Horn of Africa: Prospects and Pitfalls », *Third World Quarterly*, vol. 37, n° 5, p. 934.

²⁰ Tel que modifié par l'Amendement de Djedda au Code de conduite de Djibouti, 2017, consultable à l'adresse suivante : <https://dcoc.org/about-us/jeddah-amendment/>.

²¹ Voir, p. ex., BIMCO, ICS, IGP&I Clubs, INTERTANKO et OCIMF, « BMP5: Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea », 2018.

personnes ; la détention des auteurs d'actes de piraterie et de vol à main armée ; la formation des équipages en matière de défense contre la piraterie et les vols à main armée ; et les audits de sécurité²². Elles protègent les navires et, de manière générale, la marine marchande, en plus de fournir la sécurité sur site pour les plateformes au large, les ports et les infrastructures maritimes. Certes, le recours aux entreprises de services de sécurité et de défense peut permettre de sécuriser un peu plus le transport maritime, mais cela peut se faire, et se fait, au détriment du respect des droits de l'homme, notamment : emploi disproportionné de la force, violations du droit à la vie, du droit à la liberté et des autres droits à l'intégrité physique, violations des garanties d'une procédure régulière et atteintes aux droits des travailleurs²³.

15. Le déploiement des entreprises de services de sécurité et de défense a sans aucun doute permis de réduire sensiblement les attaques de pirates dans la Corne de l'Afrique, en particulier dans le golfe d'Aden, le canal de Guardafui et la mer de Somalie. Toutefois, en dépit de cette évolution positive, le Groupe de travail dispose d'informations indiquant que la menace de piraterie persiste actuellement. Le golfe de Guinée est la région la plus touchée par des attaques constantes de piraterie : elle totalise 96 % de tous les enlèvements²⁴. C'est pourquoi, en juin 2022, le Conseil de paix et de sécurité de l'Union africaine s'est déclaré de nouveau « profondément préoccupé par la menace que la piraterie et les vols à main armée en mer dans le [golfe de Guinée] font peser sur la sécurité maritime du continent, affectant grandement l'industrie du transport maritime et l'économie des États côtiers de la région »²⁵. Il est par conséquent très vraisemblable que la demande en services de sécurité et de défense en mer fournis par ces entreprises va continuer de croître, avec tous les risques et les conséquences pour les droits de l'homme que leur utilisation implique.

16. Aujourd'hui, les prestations de services de sûreté maritime continuent de constituer un important marché pour les entreprises de services de sécurité et de défense. Elles sont engagées en majorité par des acteurs privés afin de fournir de multiples services de sécurité, notamment, mais pas seulement, la protection des navires en mer. Actuellement, moins de 30 % des navires de mer sont protégés exclusivement par des entreprises de services de sécurité et de défense. Cependant, on observe également une tendance croissante et inquiétante vers des modèles hybrides plus complexes de sûreté maritime mêlant des acteurs de sécurité privée et publique pour protéger les navires²⁶.

17. Le Groupe de travail a reçu des informations sur l'évolution récente des mesures de sécurité pour lutter contre la piraterie, en particulier autour du golfe de Guinée, et leur caractère de plus en plus hybride. Grâce au succès des opérations de lutte contre la piraterie menées par l'État et le déploiement en mer des entreprises de services de sécurité et de défense, le risque de piraterie en pleine mer a diminué, mais les activités de banditisme se sont repliées vers les voies navigables intérieures²⁷. Cela a donc entraîné une complexification croissante des prestations de services de sécurité et l'apparition d'arrangements contractuels extrêmement rentables où les services navals fournis par l'État, tels que l'escorte des navires et la protection du commerce

²² Communication de la présidence du Groupe de travail sur l'utilisation des sociétés militaires et de sécurité privées dans la sécurité maritime du Forum du document de Montreux.

²³ Communication d'Human Rights at Sea ; consultation d'experts.

²⁴ Voir www.lmalloyds.com/lma/jointwar ; et One Earth Future, « The State of Maritime Piracy: 2020 », 2020, consultable à l'adresse suivante : www.stableseas.org/post/state-of-maritime-piracy-2020.

²⁵ Voir <https://peaceau.org/fr/article/communiqu%C3%A9-de-la-r%C3%A9union-du-groupe-de-travail-sur-la-s%C3%A9curit%C3%A9-maritime>.

²⁶ Voir www.montreuxdocument.org/media/pdf/reference_document.pdf ; consultation d'experts ; communication par le président du Groupe de travail sur l'utilisation des sociétés militaires et de sécurité privées dans la sécurité maritime.

²⁷ Consultation d'experts.

maritime, sont privatisés. Cette « hybridation » des services de sécurité constitue une évolution problématique du point de vue des droits de l'homme, car il devient difficile, en cas de violations de ces droits, d'assurer une supervision et une détermination des responsabilités efficaces. Le Groupe de travail a déjà fait part de ses préoccupations concernant l'hybridation croissante des services de sécurité dans le contexte de l'exploitation des ressources naturelles²⁸.

18. En plus de la piraterie, des doutes pèsent sur l'utilisation de navires dans la traite des êtres humains, la migration irrégulière, le trafic de stupéfiants et le trafic d'espèces sauvages et de produits de base issus des espèces sauvages. Certains doutes peuvent également surgir concernant l'utilisation d'entreprises de services de sécurité et de défense en lien avec ces activités. Par exemple, le Groupe de travail a appris que des passagers clandestins à bord de navires sont parfois détenus dans des conditions qui sont si mauvaises qu'elles mettent leur vie en danger²⁹.

19. Les entreprises de services de sécurité et de défense fournissent rarement des services de nature militaire dans le contexte maritime. D'ailleurs, le Groupe de travail n'a reçu aucune information indiquant que ces entreprises mènent actuellement des opérations militaires navales.

20. La surveillance des activités des entreprises de services de sécurité et de défense en mer présente des difficultés particulières. Ces entreprises mènent souvent leurs activités très loin de la zone de répression ou de contrôle de l'État. En outre, il est inquiétant de constater que les États du pavillon n'ont pas mis en place de réglementation spécifique ou efficace des opérations des entreprises de services de sécurité et de défense à bord des navires dans les zones présentant un risque élevé de piraterie et de vol à main armée. Qui plus est, les réglementations existantes semblent méconnues par le secteur des transports maritimes, les entreprises de services de sécurité et de défense et leur personnel ainsi que les autorités des États du port et des États côtiers.

21. Le Groupe de travail a reçu un nombre limité d'informations signalant la participation de mercenaires ou d'acteurs apparentés dans le transport illicite d'armes, de matériel et de personnel par mer afin de contourner des embargos sur les armes. Par exemple, en 2021, le Groupe d'experts sur la Libye a décrit les activités d'un certain « Project Opus », une opération illégale formée d'individus de diverses nationalités qui prévoyaient, entre autres, des opérations armées d'interdiction maritime³⁰. Le projet a finalement échoué, mais il prévoyait la création et le déploiement d'une force de frappe marine, composée de hors-bord et d'hélicoptères d'attaque, pour aborder et fouiller les navires marchands. Le Groupe d'experts a conclu que plusieurs individus identifiés avaient agi en contravention de l'embargo sur les armes décrétées au paragraphe 9 de la résolution 1970 (2011) du conseil de sécurité en fournissant des navires qui répondaient à la définition de « matériel militaire ». La résolution comprend une interdiction explicite de fournir du personnel mercenaire armé³¹.

22. D'autre part, le Groupe de travail a reçu des informations suggérant des liens possibles avec la traite des êtres humains au moyen du transfert maritime, sous la contrainte, de recrues mercenaires en provenance de certains pays. L'opacité qui entoure l'utilisation de navires de mer pour appuyer les activités liées au mercenariat n'est pas surprenante, et le manque général de transparence concernant ces activités

²⁸ Voir A/HRC/42/42, par. 25.

²⁹ Consultation d'experts.

³⁰ Voir S/2021/229, par. 86 à 89 et annexe 76 ; voir également, p. ex., www.nytimes.com/2020/05/25/world/middleeast/libya-mercenaries-arms-embargo.html.

³¹ Ibid., par. 45 à 47.

est un problème dont le Groupe de travail s'est déjà inquiété dans ses rapports traitant plus généralement du mercenariat³². Il n'apparaît pas clairement, toutefois, s'il est nécessaire d'approfondir la collecte de données et la recherche dans ce domaine.

A. Facteurs favorisant le recours aux entreprises de services de sécurité et de défense dans le contexte maritime

23. Les raisons qui poussent, au niveau mondial, certaines personnes à devenir des pirates, ce qui provoque l'engagement des entreprises de services de sécurité et de défense, sont diverses, complexes et mal étudiées³³. Il peut s'agir de la pauvreté et d'une mauvaise situation socio-économique, combinées à un taux élevé de chômage dans les communautés côtières, en particulier parmi les jeunes et les gens de mer. Les groupes marginalisés sur le plan économique sont particulièrement susceptibles de choisir la piraterie. La diminution et l'épuisement des stocks halieutiques par la pollution et la pêche illégale constituent également des facteurs essentiels qui poussent certains membres des groupes touchés par ces maux vers la criminalité maritime. D'autre part, la faiblesse des systèmes de gouvernance et des institutions, les menaces à la sécurité, les lacunes dans la législation et la répartition des compétences ainsi que la corruption (tant locale que régionale) sont aussi des facteurs qui favorisent la piraterie. Dans certains cas, c'est l'exploitation de ressources naturelles, telles que le pétrole, qui pousse certains groupes vers la criminalité maritime et à mener, par exemple, des attaques contre les pétroliers et les oléoducs visant à « alimenter des raffineries illégales »³⁴. Les combinaisons de ces causes profondes peuvent créer des zones sensibles de piraterie plus ou moins permanentes³⁵.

24. Le Groupe de travail a constaté que la criminalité maritime était souvent commise par opportunisme et pouvait être influencée par de nombreux facteurs imprévisibles tels que les conditions météorologiques et climatiques, les liens avec les réseaux criminels transnationaux ainsi que la résilience et la créativité de ces réseaux, et le degré de succès des efforts actuels de coopération régionale et internationale pour contenir ou éliminer la criminalité maritime³⁶. Des crimes tels que la traite des êtres humains, le trafic de stupéfiants, le trafic d'armes et le transport illicite de déchets et de marchandises de contrefaçon ont été présentés au Groupe de travail comme des problèmes particuliers en matière de sécurité dans le contexte maritime.

25. Les guerres entre États, les conflits militarisés et le terrorisme sont également à l'origine de ces problèmes de sécurité en mer. La violence créée par les conflits armés se déroulant en mer ou sur terre peut avoir des répercussions sur la sphère maritime civile³⁷. Dans le contexte d'une guerre maritime, les plateformes pétrolières ainsi que les câbles et les oléoducs sous-marins deviennent des cibles potentiellement vulnérables, qui nécessitent des mesures supplémentaires de sécurité.

³² Voir, p. ex., A/75/259.

³³ Parlement européen, *Piraterie et vol à main armée au large des côtes africaines. Répercussions aux niveaux européen et international*, Bruxelles, 2019 : consultable à l'adresse suivante : [www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2019/635590/EPRS_IDA\(2019\)635590_FR.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2019/635590/EPRS_IDA(2019)635590_FR.pdf).

³⁴ Ibid.

³⁵ Communication de la présidence du Groupe de travail sur l'utilisation des sociétés militaires et de sécurité privées dans la sécurité maritime du Forum du document de Montreux.

³⁶ Ibid.

³⁷ Ibid.

B. Rôles, catégories et activités des entreprises de services de sécurité et de défense en mer, ainsi que principaux acteurs concernés

26. De multiples acteurs peuvent intervenir lors d'une prestation de services de sûreté maritime. Même si le présent rapport s'intéresse avant tout aux services fournis par les entreprises de services de sécurité et de défense, en raison de la tendance croissante et inquiétante vers l'hybridation de ces services de sécurité, il peut être intéressant d'identifier les autres prestataires de services de sûreté maritime, qui travaillent parfois aux côtés du personnel de sûreté privé. Divers modèles de sécurité sont constamment employés dans différentes régions. Par exemple, tous les États du pavillon n'autorisent pas le recours à des entreprises de services de sécurité et de défense et au personnel de sûreté armé sous contrat privé auquel elles font appel. Il est important de définir qui exerce l'autorité à bord d'un navire, particulièrement dans le cadre de l'emploi de la force, et de l'arrestation et de la détention d'une personne.

Entreprises de services de sécurité et de défense

27. Pour le Groupe de travail, la catégorie la plus pertinente des prestataires de services à bord des navires est celle des entreprises de services de sécurité et de défense engagées directement par les armateurs. Quand la sécurité fournie par les États est réduite ou inexistante, ces entreprises peuvent constituer la seule forme de sécurité disponible pour les navires. Comme pour la sécurité sur terre, les entreprises de services de sécurité et de défense embauchent du personnel, qui est dénommé « personnel de sûreté armé sous contrat privé » pour le déployer, dans ce cas, sur des navires. Dans ce scénario, le capitaine du navire exerce son autorité sur l'emploi de la force³⁸, sauf dans les situations de légitime défense, où le personnel de sûreté armé sous contrat privé a le droit d'employer, en dernier recours, une force « nécessaire et raisonnable » pour prévenir un risque³⁹. Un membre de ce personnel ne peut utiliser la force que « s'il estime, raisonnablement et honnêtement, qu'il pèse une menace imminente sur sa vie ou la vie des autres », en particulier une menace de mort, d'atteinte grave à l'intégrité physique ou d'enlèvement⁴⁰. Le personnel de sûreté privé ne dispose, de manière générale, d'aucune autorité pour arrêter ou détenir des suspects. Toutefois, quand une ou plusieurs personnes présentent une menace pour l'équipage d'un navire, il semble entendu qu'ils ont le droit de détenir cette personne ou ces personnes⁴¹. Ils peuvent également détenir des personnes afin d'apporter une assistance médicale.

Autres acteurs de la sûreté maritime

28. Dans certaines circonstances, du personnel militaire en tenue peut être embarqué à bord d'un navire privé pour le protéger : ses membres constituent alors un « détachement de protection des navires ». Normalement, ils sont autorisés et déployés par l'État du pavillon du navire. Dans certains cas, cependant, ils peuvent être déployés conformément à un protocole d'accord avec un autre État. Par exemple, les navires employés par le Programme alimentaire mondial font souvent appel à cette

³⁸ Voir la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, consultable à l'adresse suivante : [www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/fr/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx).

³⁹ Voir « The 100 Series Rules: An International Model Set of Maritime Rules for the Use of Force » (2012), consultable à l'adresse suivante : <https://maritime-executive.com/article/the-100-series-rules-for-the-use-of-force>.

⁴⁰ Voir www.sguardian.com/wp-content/uploads/2017/03/COLUMBIA-SHIPMANAGEMENT-CAPE-BASTIA-MULTIPLE-TRANSITS-GUARDCON-.pdf.

⁴¹ Communication au Groupe de travail.

forme de protection en ayant recours à un détachement fourni par la Force navale de l'Union européenne au large de la Somalie⁴². Si des mesures de sécurité doivent être prises, le commandant du détachement détient l'autorité militaire ultime à bord du navire, y compris en ce qui concerne l'emploi de la force. Habituellement, le détachement peut employer la force uniquement en cas de légitime défense, même s'il peut arrêter des personnes lorsque l'État du pavillon le permet.

29. Les forces armées d'un État qui fournit des services d'escorte aux navires dans sa zone économique exclusive ou les eaux territoriales de plusieurs États dans des zones à risque élevé sont dénommées « navires d'escorte de sûreté ». Elles peuvent également être déployées au moyen de contrats de partenariats public-privé. Les navires d'escorte de sûreté peuvent être utilisés dans des zones de mouillage sécurisées ou d'autres zones maritimes de sécurité définies. Souvent, le personnel en tenue de l'État côtier concerné fournit l'escorte, mais le personnel des entreprises de services de sécurité et de défenses peut également se trouver à bord du navire. Pour ce qui est de l'autorité à bord du navire, dans ce cas, le commandement opérationnel et le contrôle sont exercés par le commandement des opérations navales de l'État, qui suit les règles d'engagement de celui-ci. Il nous a été signalé un cas où ce commandement disposait de l'autorité pour arrêter et détenir des suspects. Le contrat type de 2022 pour les navires d'escorte de sûreté, intitulé « SEV-GUARDCON », de l'association de transports maritimes BIMCO exclut explicitement la responsabilité des armateurs et des parties au contrat dans le cadre des arrestations et des détentions en stipulant que ceux-ci « ne sont pas responsables des actions du personnel de sûreté des navires d'escorte de sûreté contre toute personne non autorisée à bord ou cherchant à embarquer sur le Navire client, y compris son arrestation ou sa détention »⁴³.

30. Enfin, la sécurité des navires peut être également assurée par du personnel armé d'un État côtier, issu généralement de ses services de répression, sur la base d'arrangements spécifiques entre les armateurs et ledit État. Ces arrangements n'ont pas l'aval explicite de l'État du pavillon. Dans ce cas, le chef désigné pour l'équipe exerce l'autorité et devrait suivre les règles d'engagement de l'État côtier. Son autorité pour arrêter et détenir des suspects n'est pas clairement affirmée, mais comme il est affilié aux services de répression de l'État côtier, il va de soi qu'il détient cette autorité⁴⁴.

IV. Réglementer le rôle et la participation des entreprises de services de sécurité et de défense dans le contexte maritime

A. Cadres juridiques et réglementaires applicables

31. La réglementation sur l'utilisation des entreprises de services de sécurité et de défense en mer est fragmentaire : elle est composée de diverses règles juridiques internationales applicables, d'orientations et de politiques internationales, de lois et de politique des États du port et des États côtiers, de pratiques recommandées du secteur et de pratiques commerciales qui guident plutôt que régissent l'utilisation des services de sûreté maritime sous contrat⁴⁵.

⁴² Communication au Groupe de travail.

⁴³ Voir www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/sev-guardcon#.

⁴⁴ Communication au Groupe de travail.

⁴⁵ Communication de la présidence du Groupe de travail sur l'utilisation des sociétés militaires et de sécurité privées dans la sécurité maritime du Forum du document de Montreux.

32. En ce qui concerne les sources juridiques internationales, dans la plupart des situations, ce sont les normes conventionnelles ou coutumières du droit international qui s'appliquent, notamment le droit international des droits de l'homme, le droit de la mer et le droit pénal international. Si les entreprises de services de sécurité et de défense venaient à participer à des opérations militaires navales, le droit international humanitaire viendrait s'ajouter à ces sources.

33. Les références du Document de Montreux sur les obligations juridiques pertinentes et les bonnes pratiques pour les États en ce qui concerne les opérations des entreprises militaires et de sécurité privées pendant les conflits armés (Document de Montreux) comprennent les opérations militaires navales⁴⁶. Par conséquent, le cadre juridique qui y est défini s'applique également aux opérations des entreprises de services de sécurité et de défense dans le contexte maritime en cas de conflit armé. Le document de référence élaboré par la présidence du Groupe de travail sur l'utilisation des sociétés militaires et de sécurité privées dans la sécurité maritime du Forum du document de Montreux vise à aider les États et les autres parties prenantes à interpréter les termes et les concepts utilisés dans le Document de Montreux à travers le prisme particulier du contexte maritime⁴⁷.

34. En outre, les régimes juridiques nationaux, en particulier ceux des États du pavillon et des États côtiers, jouent un rôle important, comme nous l'avons déjà souligné, dans le cadre de l'emploi de la force ainsi que de l'arrestation et de la détention d'une personne. Les protocoles d'accord entre États sont également de plus en plus importants à cet égard, du fait de l'hybridation croissante du secteur de la sûreté maritime. Le Groupe de travail a reçu des informations selon lesquelles certains États qui autorisent l'engagement des entreprises de services de sécurité et de défense en mer encadrent et supervisent cette pratique au moyen de lois et de politiques. Ces mesures comprennent : l'identification des zones maritimes à haut risque ; l'autorisation, notamment au moyen de lettres de non-objection, d'embaucher le personnel de sûreté privé ; des mécanismes d'octroi de licence ou de déclaration pour l'engagement d'entreprise de services de sécurité et de défense ; des règles sur l'emploi de la force ; et la réglementation des armes à feu, y compris les arsenaux flottants et le contrôle des exportations.

35. Quoi qu'il en soit, très souvent, la réglementation nationale sur l'utilisation des entreprises de services de sécurité et de défense en mer est peu développée ou absente, en particulier en ce qui concerne l'emploi de la force ainsi que la procédure d'agrément pour le personnel et sa formation. Par exemple, l'OMI essaie, depuis 2011, de rassembler systématiquement toutes les informations en provenance des États du port et des États côtiers concernant les législations, les politiques et les procédures nationales relatives au déploiement du personnel de sûreté maritime privé ainsi qu'à l'utilisation et au stockage des armes⁴⁸. Cette tentative a rencontré un succès mitigé. En outre, le Groupe de travail observe l'absence de mécanismes d'exécution, en particulier en ce qui concerne les violations des droits de l'homme en mer.

36. Le Groupe de travail note avec une vive préoccupation qu'une forme insidieuse de recherche du for le plus favorable ou le moins exigeant est apparue⁴⁹. En effet, le secteur des transports maritimes, parce qu'il cherche à réduire les coûts des mesures de sécurité en évitant la supervision, le contrôle et l'application des normes en matière

⁴⁶ Voir www.mdforum.ch/fr/montreux-document.

⁴⁷ Voir <https://www.montreuxdocument.org/fr/news/referencedocument.html>.

⁴⁸ Voir la circulaire de l'OMI MSC-FAL.1/Circ.2, « Questionnaire sur les renseignements relatifs aux règles des États du port et des États côtiers en matière de personnel de sûreté armé sous contrat privé à bord des navires », 2011.

⁴⁹ Consultation d'experts.

de sécurité privée, choisit de plus en plus souvent de mener ses activités à partir d'États du pavillon qui présentent des réglementations laxistes, une supervision inappropriée et des capacités d'exécution déficientes. Cette tendance est aggravée par un manque de coopération entre, d'un côté, les États du pavillon qui sont responsables de la réglementation et, de l'autre, les États du port et les États côtiers où de nombreuses équipes militaires et de sécurité privée opèrent.

37. Un assemblage hétéroclite de normes supplémentaires, dont le degré d'utilité varie, peuvent également s'appliquer : les normes multipartites, les normes de gestion et les normes sectorielles. Certaines de ces normes sont présentées ci-dessous.

38. Ces dernières années, l'OMI a publié de nombreuses circulaires concernant l'utilisation des entreprises de services de sécurité et de défense en mer, et elle observe que c'est une pratique qui « divise » ses États Membres⁵⁰. En outre, l'OMI reconnaît que sa propre position sur l'embauche du personnel de sûreté privé « a évolué » au fil du temps. Au départ, le « port et l'usage d'armes à feu pour la protection des personnes ou du navire [étaient] vivement déconseillés »⁵¹. Alors que la piraterie devenait un grave problème de sûreté maritime, l'OMI a modifié sa position en précisant que les « États du pavillon devraient fortement décourager le port et l'utilisation d'armes à feu par les gens de mer à des fins de protection individuelle ou de protection du navire »⁵². Cette disposition a été abrogée en 2015 et la position de l'OMI aujourd'hui est que « le déploiement de personnel de sûreté armé à bord des navires devient une pratique cautionnée par le secteur des transports maritimes et par les États du pavillon dans certains cas »⁵³. Même si l'OMI adopte une position neutre sur l'utilisation du personnel de sûreté privé, elle a publié de nombreuses circulaires proposant des orientations sur cette pratique, qui traitent notamment de l'emploi de la force et des armes à feu⁵⁴. De plus, elle a soutenu l'élaboration de la norme de gestion de la sécurité ISO/PAS 28007-1:2015 (anciennement, ISO/PAS 28007:2012) concernant les entreprises de services de sécurité et de défense dans le contexte maritime. La certification de l'ISO 28007 est reconnue par l'Association du Code de conduite international des entreprises de sécurité privées comme l'un des moyens pour ses membres de prouver que leurs politiques et procédures sont partiellement conformes au Code de conduite international des entreprises de sécurité privées⁵⁵. Une entreprise membre de l'Association doit communiquer une documentation supplémentaire sur les questions relatives à la gouvernance et aux droits de l'homme afin d'obtenir la pleine certification de l'Association, un mécanisme de réglementation qui n'est pas parfait⁵⁶.

39. Le Forum du Document de Montreux a récemment travaillé sur l'application de cet instrument au contexte maritime. Son Groupe de travail sur l'utilisation des

⁵⁰ Voir, p. ex., les circulaires de l'OMI MSC.1/Circ.1143, MSC.1/Circ.1406/Rev.2 et MSC.1/Circ.1408 ; ainsi que www.imo.org/fr/OurWork/Security/Pages/Private-Armed-Security.aspx.

⁵¹ Voir la circulaire de l'OMI MSC/Circ.623, annexe, par. 40, 18 juin 1993.

⁵² Voir la circulaire de l'OMI MSC.1/Circ.1333, annexe, par. 5 (26 juin 2009), mise à jour et abrogée en juin 2015 par la circulaire MSC.1-Circ.1333-Rev.1.

⁵³ Voir www.imo.org/fr/OurWork/Security/Pages/Private-Armed-Security.aspx.

⁵⁴ Voir les circulaires de l'OMI MSC.1/Circ.1443, MSC.1/Circ.1408, MSC.1/Circ.1406/Rev.3, MSC.1/Circ.1405/Rev.2 et MSC-FAL.1/Circ.2.

⁵⁵ Voir <https://icoca.ch/fr/what-we-do/certification/> ; et <https://icoca.ch/fr/le-code/>.

⁵⁶ En ce qui concerne l'Association du Code de conduite international et la certification des entreprises de services de sécurité et de défense, voir : MacLeod, S., « Private Security Companies and Shared Responsibility: The Turn to Multistakeholder Standard-Setting and Monitoring through Self-Regulation-“Plus” », *Netherlands International Law Review*, vol. 62, n° 1, 2015, p. 119 ; et MacLeod, S. et DeWinter-Schmitt, R., « Certifying Private Security Companies: Effectively Ensuring the Corporate Responsibility to Respect Human Rights? », *Business and Human Rights Journal*, vol 4, n° 1, 2019, p. 55.

sociétés militaires et de sécurité privées dans la sécurité maritime (Groupe de travail maritime) a examiné les obligations de trois types d'État décrit dans le Document de Montreux : les États contractants (les États qui engagent les entreprises de services de sécurité et de défense) ; les États territoriaux (les États sur le territoire duquel opèrent ces entreprises) et les États d'origine (les États dont lesdites entreprises ont la nationalité). Dans un document de référence publié en 2021, ce Groupe de travail interprète les obligations qui lient ces trois types d'États et propose des bonnes pratiques pour les mettre en œuvre en mer⁵⁷. Il conclut que, dans le contexte maritime, un État d'origine peut être un État du pavillon, un État côtier ou un État du port, et c'est généralement la prérogative des États du pavillon, en fonction des droits nationaux applicables et conformément au droit international, de décider si le recours aux entreprises de services de sécurité et de défense est permis à bord de ses navires ou non. Le document de référence recommande de réglementer plus strictement et efficacement les activités maritimes de ces entreprises. En particulier, il observe que les États devraient : clairement définir les services qui peuvent être contractés ou non auprès des entreprises de services de sécurité et de défense ; mettre en place des mécanismes, des procédures et des critères pour autoriser ce type d'entreprises à mener leurs activités et leur octroyer des licences ; fixer des normes de conduites licites ; et élaborer des exigences pour une surveillance, une supervision et une attribution des responsabilités efficaces.

40. Les autres normes multipartites proposent des degrés divers d'orientations. Certaines donnent des orientations de base sur l'utilisation des entreprises de services de sécurité et de défense, sans entrer dans les détails. Par exemple, certaines pratiques de gestion recommandées fournissent des orientations précises en fonction d'un lieu géographique, telles que les façons d'améliorer la sûreté maritime pour les navires et les marins au large de la côte de l'Afrique de l'Ouest, dont le golfe de Guinée, sans aucune référence aux droits de l'homme ou aux règles concernant l'emploi de la force⁵⁸. Les conseils du Forum maritime international des compagnies pétrolières pour l'engagement des entreprises de services de sécurité et de défense sont plus précis et proposent les bonnes pratiques à appliquer lors du recours à ces entreprises en mer. L'on y trouve, par exemple, des conseils sur les documents que devraient fournir lesdites entreprises pour prouver qu'elles ont prévu des procédures pour déterminer comment et à quel moment employer la force ainsi que des procédures en matière de gestion des armes. Dans ce document, le Forum invite instamment les compagnies pétrolières qui contractent des services de sûreté privée pour un navire à vérifier que l'entreprise de services de sécurité et de défense concernée comprend bien les conséquences, réelles et potentielles, de ses actes sur les droits de l'homme, et qu'elle a mis en place « un processus de communication efficace des réclamations et des procédures de traitement des plaintes »⁵⁹. Même si ce document est plus détaillé que d'autres, il n'est pas encore assez précis.

⁵⁷ Communication de la présidence du Groupe de travail sur l'utilisation des sociétés militaires et de sécurité privées dans la sécurité maritime du Forum du document de Montreux.

⁵⁸ Voir www.ics-shipping.org/publication/best-management-practices-to-deter-piracy-and-enhance-maritime-security-in-the-red-sea-gulf-of-aden-indian-ocean-and-arabian-sea/.

⁵⁹ Voir <https://www.ocimf.org/publications/information-papers/guidance-for-the-employment-of-private-maritime-security-companies>, par. 6.2.2 et 6.3.3.

B. Rôles et responsabilités des États d'origine, États du pavillon et États côtiers en lien avec les activités de sûreté maritime ainsi que les difficultés, vides juridiques et chevauchements de compétences qu'ils rencontrent dans ce cadre

41. Les chevauchements multiples de compétences sont une spécificité du contexte maritime. En fonction de la zone maritime où opère une entreprise de services de sécurité et de défense, de nombreuses compétences différentes peuvent s'appliquer. Les situations de chevauchement et de conflit de compétence sont dues aux règles de compétence prévues par le droit de la mer ainsi qu'aux particularités du droit maritime. Les conflits positifs de compétences sont plus fréquents que les conflits négatifs⁶⁰.

42. En plus des difficultés liées aux compétences, certains problèmes résultent des lacunes dans le « legal finish » (les mesures juridiques permettant de mettre fin à des actes de piraterie) lors des opérations de lutte contre la piraterie ou les activités de sûreté maritime associées. Par exemple, dans le cadre de services de sécurité fournis au secteur des transports maritimes, le personnel de sûreté privé peut être amené à arrêter des auteurs présumés d'actes de piraterie et de vol à main armée.

V. Incidence sur les droits de l'homme et le droit international humanitaire

43. Le Groupe de travail a reçu des informations concernant de nombreuses formes inquiétantes de violation des droits de l'homme et d'impact sur ceux-ci dans le contexte de la fourniture de services de sécurité privée en mer. Certaines particularités des droits de l'homme se font jour dans le contexte maritime, qui concernent particulièrement les gens de mer et le personnel des entreprises de services de sécurité et de défense. En outre, l'absence de mécanismes de surveillance et de supervision ainsi que les lacunes dans la réglementation rendent beaucoup plus difficile la détermination des responsabilités pour les violations des droits de l'homme commises par ces entreprises et les acteurs liés au mercenariat dans le secteur maritime.

44. Les entreprises de services de sécurité et de défense portent une responsabilité dans les violations des droits de l'homme à divers égards, par exemple : violence accrue en mer et prolifération des armes ; emploi disproportionné de la force ; violations de divers droits, dont le droit à la vie, le droit à la liberté, le droit à un procès équitable et le droit de ne pas être soumis à la torture ; et violations des droits des travailleurs. Le Groupe de travail a reçu des informations indiquant que les gens de mer sont souvent victimes de mauvais traitements de la part du personnel de certaines entreprises de services de sécurité et de défense maritimes et d'acteurs liés au mercenariat. L'implication de ces entreprises dans la traite des êtres humains et d'autres formes d'exploitation, telles que la servitude pour dettes a également été signalée⁶¹. Les gens de mer sont souvent des travailleurs migrants et sont, de ce fait, particulièrement exposés à la violation de leurs droits. Ils sont d'autant plus susceptibles d'être victimes de violation des droits de l'homme que, dans le contexte maritime, les formes multiples et croisées de discrimination fondée sur le genre et la race sont fréquentes⁶².

⁶⁰ Communication de la présidence du Groupe de travail sur l'utilisation des sociétés militaires et de sécurité privées dans la sécurité maritime du Forum du document de Montreux.

⁶¹ Consultation d'experts.

⁶² Consultation d'experts. Voir également [A/74/244](#).

A. Emploi de la force et des armes, dont les arsenaux flottants

45. La seule présence de personnel armé de sûreté privé sur les navires marchands peut provoquer une montée de la violence en mer, surtout en l'absence de réglementation efficace et applicable sur les normes sur l'emploi de la force. Le Groupe de travail constate que les cas d'emploi disproportionné ou inutile de la force sont fréquents dans le contexte maritime sans que leurs auteurs soient inquiétés et que les victimes puissent obtenir réparation.

46. Le port et le stockage des armes soulèvent également un certain nombre de questions. L'une des caractéristiques importantes de la prolifération des armes en mer est l'apparition du phénomène des « arsenaux flottants ». En raison de l'entremêlement complexe des obligations juridiques en matière de transport et de port des armes, certaines entreprises de services de sécurité et de défense, afin d'éviter les réglementations de l'État côtier, finissent par placer les stocks d'armes à feu et les logements du personnel dans les eaux internationales, créant ainsi des arsenaux flottants⁶³. Cette méthode permet à leur personnel d'embarquer sur le navire du client sans armes et de les récupérer plus tard, une fois que le navire est sorti des eaux territoriales. Cette pratique est très préoccupante, en particulier en ce qui concerne le détournement d'armes, car le fonctionnement de ces arsenaux flottants est entouré d'un flou juridique et il n'existe pas de réglementations nationales ou internationales précises qui régissent leur opération, leur gestion et leur utilisation. Malgré cela, les États du pavillon répugnent souvent à contrôler les navires qui servent d'arsenaux flottants. D'aucuns ont suggéré qu'une meilleure solution consisterait, conformément aux recommandations de l'OMI, à mettre en place des arsenaux contrôlés par les États, ce qui présente moins de risques que des « arsenaux flottants non réglementés et ne répondant peut-être pas aux normes »⁶⁴.

47. Le Groupe de travail a eu connaissance d'un exemple inquiétant montrant les faiblesses de ces arsenaux flottants. Un membre mécontent du personnel armé de sûreté sous contrat privé a pris le contrôle d'un navire et a exigé le paiement immédiat d'un salaire en souffrance avant de redonner le contrôle du navire à son capitaine. Il a finalement été désarmé et débarqué du navire. Alors qu'il attendait sur un arsenal flottant son transfert à terre, il est parvenu à s'introduire dans une réserve d'armes où il s'est saisi de plusieurs armes. Il a ensuite détourné un second navire et continué d'exiger le paiement de son salaire en menaçant de jeter des armes et du matériel par-dessus bord. Cet événement a été, dans sa totalité, diffusé en direct dans les médias sociaux et commenté sur les sites d'information. De son côté, l'État du pavillon a cherché, sans succès, le soutien des opérations navales actives dans la région ainsi que de la section de sûreté maritime de l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL). Finalement, l'individu a été désarmé et rapatrié dans son État d'origine, où il a été inculpé de piraterie. Cet exemple suscite de graves préoccupations au sujet de la mauvaise qualité des mesures de sécurité appliquées aux arsenaux flottants. Il soulève également de multiples questions et inquiétudes en ce qui concerne le respect par les entreprises de services de sécurité et de défense des normes du travail maritime, en particulier sur la question de la rémunération.

B. Droits des travailleurs

48. Le contexte maritime présente certaines caractéristiques en ce qui concerne les violations des normes du travail. Par exemple, pour ce qui est des violations des droits

⁶³ Voir « Small Arms Survey 2015: Weapons and the World », consultable à l'adresse suivante : www.smallarmssurvey.org/resource/small-arms-survey-2015-weapons-and-world, chap. 8.

⁶⁴ Ibid.

des travailleurs, les opérations maritimes des entreprises de services de sécurité et de défense posent des menaces particulières aux droits de l'homme ainsi qu'à la santé et à la sûreté des employés et des tiers, y compris dans leurs aspects physiques, ergonomiques, psychologiques et sociaux⁶⁵. D'autre part, le contexte maritime est bien connu pour les niveaux élevés de stress et de fatigue qu'il provoque chez les gens de mer et le personnel de sûreté privé, ce qui entraîne des niveaux également élevés d'accidents, de blessures et de maladies liés au travail. Les travailleurs migrants en mer sont particulièrement exposés aux diverses formes d'exploitation, telles que la servitude pour dettes. Ces gens de mer sont souvent recrutés dans des États à faible revenu et reçoivent une formation minimale⁶⁶.

49. Les normes et les conditions de travail pour le personnel de sûreté privé lui-même soulèvent également des doutes, surtout en raison du stress élevé qui caractérise le travail en mer. En outre, ces conditions de travail déjà stressantes pour le personnel de sûreté maritime se sont aggravées pendant la pandémie de maladie à coronavirus 2019 (COVID-19). Par exemple, le Groupe de travail a été informé d'un cas où une personne déployée par une entreprise de sûreté maritime dans le cadre d'une opération de lutte contre la piraterie aurait tué un collègue, puis se serait donné la mort⁶⁷.

50. Le Groupe de travail a également eu connaissance d'un cas de violation des droits de l'homme dans le cadre d'un abandon présumé du personnel de sûreté privé par son employeur et les armateurs du navire concerné. D'autre part, 173 agents de la sécurité auraient été abandonnés en mer jusqu'à ce que des employés du secteur de la sécurité les secourent⁶⁸. Il est difficile de déterminer le nombre précis de cas semblables, car ils ne sont pas tous déclarés, souvent parce que le personnel craint de perdre son permis de travail ou parce qu'il est difficile pour les lanceurs d'alerte de signaler les actes répréhensibles lorsqu'ils sont en mer. Même pour les États qui veulent vraiment contrôler les opérations de sûreté privée, la possibilité de vérifier les conditions de travail est fortement réduite en mer.

C. Droit à la vie

51. Le Groupe de travail a également reçu des informations concernant un certain nombre d'auteurs présumés d'actes de piraterie qui auraient été tués en mer ces dernières années, dans certains cas par des membres du personnel de sûreté privé, en violation du droit à la vie et des garanties d'une procédure régulière. Le nombre précis de pirates présumés qui ont été tués est inconnu et leurs corps n'ont pas été retrouvés. Selon certains experts, rien n'incite les responsables des navires ou des prestataires de services à signaler les attaques de pirates ou à alimenter les craintes en les signalant. Même si le signalement des attaques de pirates pourrait, en théorie, augmenter la demande de services pour y remédier, cela pourrait également susciter une attention malvenue à l'égard des opérations des entreprises de services de sécurité et de défense dans le contexte maritime⁶⁹.

⁶⁵ Communication de la présidence du Groupe de travail sur l'utilisation des sociétés militaires et de sécurité privées dans la sécurité maritime du Forum du document de Montreux.

⁶⁶ Consultation d'experts.

⁶⁷ Consultation d'experts.

⁶⁸ Consultation d'experts.

⁶⁹ Consultation d'experts.

D. Torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants

52. Les allégations de traitements inhumains et dégradants et de torture par le personnel de sûreté sous contrat privé constituent un autre sujet de préoccupation. Parmi les exemples fournis au Groupe de travail figurent des cas où un marin est attaché à une chaise, au plafond ou à un lit par le personnel de sûreté privé, et subit des mauvais traitements qui, dans certains cas, peuvent s'apparenter à de la torture. D'autres fois, la torture infligée aux gens de mer par le personnel de sûreté privé est de nature plus psychologique. Souvent, on les prive de nourriture et leurs conditions de détention sont mauvaises.

E. Privation de liberté

53. Les violations liées à la détention sont monnaie courante dans le contexte maritime, en particulier en ce qui concerne les conditions de détention. Par exemple, le Groupe de travail a appris que des passagers clandestins sont parfois détenus dans des conditions qui mettent leur vie en danger⁷⁰. L'autorité légale pour arrêter et détenir une personne dépend du modèle de sécurité employée, dont les modèles hybrides public-privé susmentionnés, et de l'État du pavillon concerné. Dans certains cas, le capitaine du navire dispose de pouvoirs de police, mais dans d'autres, il n'a aucune autorité pour ordonner une arrestation ou une détention. Dans le contexte maritime, l'arrestation et la détention d'une ou de plusieurs personnes a des conséquences spécifiques parce que cela peut prendre des semaines pour contacter les autorités concernées. De ce fait, les conditions de détention en mer constituent une véritable préoccupation en matière de droits de l'homme.

F. Exemples supplémentaires de violations des droits de l'homme

54. Le Groupe de travail a également reçu des informations concernant d'autres violations des droits de l'homme dans le cadre de prestations de services de sûreté maritime par les entreprises privées. Il a reçu des signalements de violence différenciée selon le genre et la race, y compris de violence sexuelle et fondée sur le genre. De plus, les détenus peuvent se voir priver de nourriture et, souvent, les conditions générales de détention sont mauvaises.

G. Mécanismes de détermination des responsabilités et de supervision

55. Déterminer qui est responsable dans les cas de violations des droits de l'homme commises en mer par des entreprises de services de sécurité et de défense est particulièrement difficile en raison de l'éloignement, souvent important, avec l'appareil répressif et le contrôle étatiques, ainsi que de conflits de compétence. « Il est fréquent que [ces] atteintes [...] ne soient pas signalées, réprimées ou réparées du fait de la complexité du milieu marin.⁷¹ » Ce grave manque de transparence pose d'énormes problèmes. Par exemple, il est extrêmement difficile de trouver des

⁷⁰ Communication de la présidence du Groupe de travail sur l'utilisation des sociétés militaires et de sécurité privées dans la sécurité maritime du Forum du document de Montreux.

⁷¹ Voir https://www.humanrightsatsea.org/sites/default/files/media-files/2022-02/202202%20French_version_sp_unlocked.pdf.

preuves ou des témoins des atteintes étant donné l'isolement profond qui règne en mer. De même, l'absence de la société civile et des médias en mer n'a pas d'équivalent sur terre, et les moyens indépendants de surveillance et de supervision sont donc fortement limités. En outre, l'adoption de pavillons de complaisance auprès d'États du pavillon crée des obstacles considérables à qui souhaite recueillir des renseignements. Par exemple, les États du pavillon rejettent souvent toute responsabilité pour la sécurité des victimes, car elles ne sont généralement pas des ressortissants de leur pays. De manière générale, ces obstacles empêchent fondamentalement de déterminer et de punir les membres du personnel de sûreté privé qui sont responsables des violations des droits de l'homme commises en mer ainsi que d'accorder une réparation aux victimes. Dans ces circonstances, il devient pratiquement impossible de faire respecter les droits de l'homme.

56. En matière de supervision, les principales difficultés rencontrées concernent la définition des règles sur l'emploi de la force et des armes ainsi que la privation de liberté en mer par les entreprises de services de sécurité et de défense et leur personnel, en particulier dans le cadre de la détention, du transfert et de la traduction en justice des criminels présumés en mer.

57. Le Groupe de travail sur l'utilisation des sociétés militaires et de sécurité privées dans la sécurité maritime propose des orientations en matière de contrôle du respect et de détermination des responsabilités ainsi que des bonnes pratiques relatives aux entreprises de services de sécurité et de défense en mer dans son document de référence⁷². Le groupe y fait remarquer que, pour réglementer efficacement les activités maritimes de ces entreprises, il faut, avant toute chose, que les États d'origine, les États du pavillon et, le cas échéant, les États côtiers adoptent des cadres juridiques nationaux solides. Le document de référence peut aider les États à adopter de tels cadres. Il s'agit d'un guide interprétatif élaboré par le Groupe de travail maritime, qui cherche à rendre le Document de Montreux plus lisible du point de vue de la sûreté maritime.

58. Le document de référence présente un récapitulatif qui insiste sur les obligations en vigueur pour les États en vertu du droit international, en particulier le droit international humanitaire, le droit international des droits de l'homme et le droit de la mer. Il traite également des difficultés pratiques et juridiques liées à la participation croissante des entreprises de services de sécurité et de défense à la sûreté maritime, notamment les cas où elles prennent part à des opérations militaires navales. La deuxième partie du document de référence propose les bonnes pratiques relatives aux entreprises de services de sécurité et de défense.

VI. Conclusions et recommandations

59. Il ressort clairement des analyses du Groupe de travail que le recours de plus en plus fréquent aux entreprises de services de sécurité et de défense dans le contexte maritime entraîne un nombre croissant de violations des droits de l'homme, notamment à l'encontre des gens de mer. Parallèlement, les droits du personnel de sûreté privé, en particulier les droits des travailleurs, sont également bafoués. Ces violations ont pour cause, notamment, l'absence de réglementation sur l'emploi de la force en mer, de mauvaises méthodes utilisées pour vérifier les antécédents du personnel et le former, et des lacunes dans le contrôle et la supervision. Par ailleurs, les spécificités du contexte maritime font que les auteurs de ces violations ne sont pas inquiétés et que leurs victimes n'ont pas accès à la justice et à des recours effectifs.

⁷² Voir www.montreuxdocument.org/media/pdf/reference_document.pdf, partie deux, chap. 7.

60. L'adoption de réglementations nationales et internationales cohérentes et efficaces et la supervision des entreprises de services de sécurité et de défense opérant en mer sont essentielles, et les États du pavillon, les États côtiers et les États du port jouent un rôle de réglementation particulièrement important. Il est crucial d'assurer une cohérence entre les compétences afin d'éviter la recherche du for le plus favorable par des armateurs qui, souvent, profitent de cadres réglementaires laxistes. Il faut également prêter attention à l'évolution inquiétante vers l'hybridation des services de sûreté maritime, qui peut poser des problèmes spécifiques en matière de contrôle, de supervision et de détermination des responsabilités. Il faut, de surcroît, trouver une solution au phénomène, qui échappe en grande partie au contrôle et aux réglementations, des arsenaux flottants, en envisageant notamment la création d'arsenaux sur terre contrôlés par les États.

61. Même si les violations des droits des travailleurs du personnel de sûreté privé sont très répandues, toute initiative législative doit englober plus largement les violations des droits de l'homme en mer, en s'attachant tout particulièrement à l'emploi disproportionné de la force, aux violations du droit à la vie, du droit à la liberté ainsi qu'aux garanties d'une procédure régulière. Un cadre législatif et réglementaire efficace en matière de sûreté maritime privée doit également prévoir explicitement l'accès à la justice et aux réparations pour les victimes.

62. Le Groupe de travail recommande aux États :

a) d'adopter une législation pour réglementer efficacement les activités maritimes des entreprises de services de sécurité et de défense, en particulier dans les domaines de l'octroi de licences, de l'immatriculation, de la procédure d'agrément pour le personnel, du champ d'application des activités autorisées et interdites, de l'emploi de la force, et de la gestion, du transfert de l'utilisation des armes à feu et des autres armes (en particulier, dans le contexte des arsenaux flottants), en tenant compte des complexités du milieu maritime en matière de compétences ;

b) de veiller à contrôler et à superviser efficacement les opérations hybrides de sûreté maritime, ainsi que les responsabilités. Il faudrait, notamment, définir clairement qui exerce l'autorité à bord d'un navire, particulièrement dans le cadre de l'emploi de la force, et de l'arrestation et de la détention d'une personne ;

c) d'enquêter sur les violations des droits de l'homme commises par les entreprises de services de sécurité et de défense en mer, de poursuivre et de sanctionner leurs auteurs, et de garantir un accès effectif à la justice, à des mécanismes d'établissement des responsabilités et à des réparations pour les victimes ;

d) de veiller à la création d'un système global de recours contre les violations perpétrées par les entreprises de services de sécurité et de défense en mer, dans lequel les mécanismes administratifs, législatifs et d'autres mécanismes non judiciaires complètent et étayent les mécanismes judiciaires ;

e) d'envisager une coopération mutuelle afin de faciliter les enquêtes et les poursuites, notamment au moyen d'accords d'entraide judiciaire et d'extradition, de façon à garantir des recours effectifs ;

f) d'adopter un instrument international juridiquement contraignant relatif aux activités, tant sur terre qu'en mer, des entreprises de services de sécurité et de défense pour garantir la cohérence des réglementations au niveau national, notamment les normes concernant la prévention des violations des

droits de l'homme, la protection des victimes, l'établissement des responsabilités et les recours effectifs ;

g) de s'assurer que les entreprises de services de sécurité et de défense et leur personnel sont soumis à la responsabilité civile et pénale en cas de violation des droits de l'homme, cette responsabilité devant être exécutoire par voie judiciaire et ne pas faire l'objet d'immunités souveraines ou autres ;

h) d'envisager d'adopter les normes existantes élaborées par les initiatives multipartites sur la fourniture de services de sécurité et de défense en mer telles que le document de référence du Groupe de travail sur l'utilisation des sociétés militaires et de sécurité privées dans la sécurité maritime intitulé « Elements for a Maritime Interpretation of the Montreux Document » (Éléments pour une interprétation maritime du Document de Montreux), dans lequel le groupe définit les bonnes pratiques pour l'engagement des entreprises de services de sécurité et de défense ;

i) d'introduire des normes en matière de droits de l'homme dans les politiques maritimes, les documents d'immatriculation et la documentation y relative, y compris, par exemple, l'immatriculation auprès de l'État du pavillon et les protocoles d'accord ;

j) de prendre les mesures nécessaires, au moment d'autoriser ou d'octroyer une licence pour le recours à des entreprises de services de sécurité et de défense en mer, afin de s'assurer que ces entreprises sont des membres agréés de l'Association du Code de conduite internationale et/ou qu'elles possèdent la certification ISO/PAS 28007-1:2015.

63. Le Groupe de travail recommande que les entreprises de services de sécurité et de défense opérant en mer :

a) adoptent des politiques et des procédures précises concernant l'emploi de la force en mer et définissent les paramètres de l'emploi proportionné de la force ;

b) adoptent des politiques et des procédures précises concernant la gestion, le transfert, le stockage et l'utilisation des armes à feu et des autres armes, en particulier dans le contexte des arsenaux flottants ;

c) adoptent des politiques et des procédures précises concernant la procédure d'agrément pour le personnel et sa formation, y compris des formations sur l'emploi de la force, l'utilisation des armes, et les normes en matière de droits de l'homme et de travail ;

d) adoptent des politiques et des procédures précises assurant le respect des droits de l'homme et des normes du travail ;

e) veillent à ce que des mécanismes de réparation transparents, efficaces, publiquement accessibles et compatibles avec les droits de l'homme soient mis en place dans chaque entreprise ;

f) entament les procédures nécessaires pour devenir des membres agréés de l'Association du Code de conduite internationale et/ou obtenir la certification ISO/PAS 28007-1:2015.

64. Le Groupe de travail formule les recommandations suivantes aux autres acteurs :

a) au moment d'engager des entreprises de services de sécurité et de défense en mer, les armateurs devraient s'assurer que celles-ci disposent de politiques et de procédures précises en ce qui concerne la procédure d'agrément

pour le personnel et sa formation, l'emploi de la force, et la gestion, le transfert, l'utilisation et le stockage des armes, en particulier dans le contexte des arsenaux flottants, ainsi que les normes en matière de droits de l'homme et de travail ;

b) les armateurs devraient prendre les mesures nécessaires pour s'assurer que les entreprises de services de sécurité et de défenses sont des membres agréés de l'Association du Code de conduite internationale et/ou possèdent la certification ISO/PAS 28007-1:2015 ;

c) les organismes de réglementation, les initiatives multipartites et les associations sectorielles concernées devraient prendre les mesures nécessaires pour tenir compte des particularités de la fourniture de services de sûreté maritime en trouvant des solutions efficaces aux problèmes de la procédure d'agrément pour le personnel et de sa formation ; de l'emploi de la force ; de la gestion, du transfert, de l'utilisation et du stockage des armes, en particulier dans le contexte des arsenaux flottants ; ainsi que des normes en matière de droits de l'homme et de travail.
