

## La protection de la haute mer contre les actes de piraterie par le droit international

Par

**Godefroy MOYEN**

Maître de conférences de Droit Public,

Doyen honoraire de la faculté de droit de l'université Marien NGOUABI

et

**Kefrène Egron GOMA**

Doctorant en Droit Public

Université Marien NGOUABI (CONGO)

### Résumé

La liberté de navigation dans les espaces maritimes et océaniques, cher au juriste hollandais Grotius et défendu dans son ouvrage intitulé *mare liberum*, contribue sans nul doute au développement des échanges internationaux par voie maritime. La navigation maritime internationale, source de l'enrichissement des nations qui l'entreprennent, est confrontée depuis ses origines à plusieurs formes d'insécurité notamment celle émanant des aventuriers de mer à la recherche d'une fortune, c'est le cas des pirates. Le droit international de la mer, à côté des droits nationaux, ne reste pas indifférent face au phénomène de la piraterie maritime. En effet, les dispositions relatives à la piraterie maritime de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, inspirées par Convention de Genève sur la haute de 1958, règlementent cette infraction aussi bien dans le domaine de l'incrimination que dans celui de la répression.

**Mots-clés** : Piraterie maritime, répression, haute mer, droit international.

### INTRODUCTION

La haute mer, du fait de son immensité et de l'absence de toute souveraineté individuelle ou collective des Etats a, depuis l'origine de la navigation<sup>1</sup>, été le lieu privilégié des actes de violence, de détention et de déprédation à l'encontre des navires, de leurs passagers ou de leur cargaison.

C'est dans ce contexte qu'Anne-Claire DUMOUCHEL pensait ce qui suit : « *Il y a donc en mer une grande juxtaposition des activités, difficiles à gérer et à surveiller, génératrice de richesses, et donc propice au développement des activités criminelles. La criminalité va, avec la mondialisation et l'accroissement de l'importance économique de la mer, envahir ce milieu* »<sup>2</sup>.

Parmi ces actes criminels<sup>3</sup>, l'on retient la piraterie maritime qui est constituée par les actes de violence, de détention ou de toute déprédation perpétrés en dehors des zones maritimes de souveraineté étatique<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> AUZON (D') Olivier et DE RODELLEC DU PORZIC Marc (2014), Piraterie maritime : L'Afrique à l'abordage, LAVAUZELLE, *Renseignement Histoire et Géopolitique*, Panazol Paris, 176 p. p. 5.

<sup>2</sup>DUMOUCHELA. C., *Les atteintes de la sûreté en haute mer*. Master recherche, Relations internationales, option Sécurité et défense, Université panthéon-Assas-Paris II, Droit, Economie et Sciences sociales, Année universitaire 2008-2009, 138 p. p. 15.

<sup>3</sup> DUBUIS Louis et GUEYDAN Claude, *Les grands textes de l'union européenne- Tome 1- Traité Ré institutions- ordre juridique*, Dalloz 8ème édition 2010, 1136 p. ; DUPUY Pierre-Marie, *Droit international public*, Précis Dalloz, 9ème édition, 2010, 916 p. ; FAURE Alain (Sous la direction de), *Territoire et subsidiarité, l'action publique locale à la lumière d'un principe controversé. Logique politique*, Edition harmattan, 1997. 654p. p. 460.

<sup>4</sup> Gros-VERHEYDE N., « Sécuriser la façade maritime, un sujet à l'informel défense », *Bruxelles 2*, 1<sup>er</sup> février 2010, <http://bruxelles2.over->

Ces actes criminels ont perduré à travers les siècles<sup>5</sup> en s'adaptant à l'évolution non seulement des techniques du commerce international et de la navigation maritime<sup>6</sup>, mais aussi à des considérations et approches politiques et géopolitiques<sup>7</sup>.

La question de la piraterie constitue une préoccupation majeure dans le domaine sécuritaire, politique économique et surtout juridique. Elle n'a cessé d'attirer l'attention des théoriciens du droit ainsi que des armateurs, ces dix dernières années. C'est à ce double titre que ce sujet présente tout son intérêt.

La piraterie maritime est une activité criminelle qui consiste à commettre, dans un esprit de lucre et pour son propre compte, des actes de violence contre les personnes et de déprédation contre les biens, dans des lieux ne relevant de la souveraineté d'aucun État déterminé et qui compromet ainsi en ces lieux la sécurité de la circulation<sup>8</sup>.

[blog.com/article-securiser-la-fa-ade-maritime-un-sujet-a-l-informeldefense-43904838.html](http://blog.com/article-securiser-la-fa-ade-maritime-un-sujet-a-l-informeldefense-43904838.html).

LOOKOUT V., « Piraterie en Somalie : pourquoi les solutions ne peuvent être trouvées en mer », *Le portail des sous-marins*, 3 septembre 2008. <http://www.corlobe.tk/article10207.html>.

Gros-VERHEYDE N., « La menace de récupération mafieuse plane sur la piraterie », *Bruxelles 2, l'Europe de la défense et de la sécurité*, 22 avril 2009, <http://bruxelles2.over-blog.com/article-30536693.html>.

<sup>5</sup>VARENNE C., « *La piraterie dans la Méditerranée antique : représentations et insertion dans les structures économiques* », Thèse en vue de l'obtention du doctorat à l'Université de Toulouse, 29 juin 2013, 430p. p.70.

<sup>6</sup> CUDENNEC A., « Terrorisme et piraterie maritimes : l'UE affirme son statut d'acteur maritime international », *Revue du Marché commun et de l'Union européenne*, n° 532, octobre-novembre 2009, 1200p. p. 602.

<sup>7</sup> La piraterie a longtemps fait l'objet d'un traitement ambivalent ne serait-ce, par exemple, qu'au regard des « lettres de représailles » qui pouvaient être accordées par les navires de commerce voir même au travers la difficulté de distinguer la course et la piraterie. Ambiguïté qui a perduré au moins jusqu'au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle avec la Déclaration de Paris qui affirme l'existence d'un monopole de la violence

Cette définition doctrinale a été reprise par l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982<sup>9</sup>.

Dès lors que le droit international s'intéresse à cette activité criminelle, on peut donc s'interroger sur le régime juridique de protection de la haute mer contre les actes de piraterie maritime par le droit international. Etant une activité illégale, c'est-à-dire proscrite par la règle de droit international, le développement de ce sujet passe avant tout par la compréhension des éléments constitutifs du crime de piraterie (**I**) qui débouchera sans nul doute par la répression de cette infraction en droit international (**II**).

légitime en mer au profit des seuls navires publics. De même, certaines pratiques de guerre sous-marine au début du XX<sup>ème</sup> siècle avaient-elles été qualifiées d'actes de piraterie par quelques gouvernants et théoriciens de droit.

<sup>8</sup> V. Pella, « La piraterie », Recueil des cours de l'Académie de droit international de La Haye, 1926, p. 211 sq. Pour une distinction historique de ces différents qualificatifs, voir P. Gosse, *op. CIT.*

<sup>9</sup>« 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 ».

## I. Les éléments constitutifs du crime de piraterie maritime

Diverses définitions de la piraterie maritime, certaines larges d'autres étroites, ont été données par la doctrine avant l'apparition des textes juridiques de portée internationale, recueillant un consensus autour de la notion et de ses éléments constitutifs<sup>10</sup>.

Jusqu'à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, la doctrine dominante dans la conception de la piraterie maritime était celle qui en donnait une définition large. Ainsi, Philippe GOSS définit la piraterie maritime à travers l'agent pénal. Pour cet auteur, le pirate de mer est un aventurier qui court les mers à la recherche d'une fortune en pillant les navires<sup>11</sup>. Cette définition a le plus grand avantage de simplifier la notion de la piraterie maritime en considérant la mer comme un élément géographique fondamental de ce crime, mais sans opérer une distinction entre la haute mer et les autres espaces maritimes<sup>12</sup>. Après 1958, la doctrine rejoignait progressivement la définition de la piraterie maritime donnée par le droit international conventionnel qui,

non seulement mettait un accent particulier sur la mer comme élément géographique de la commission de l'infraction, mais opérait une distinction entre la haute mer et les zones maritimes de souveraineté étatique. Cette conception purement étroite de la piraterie est soutenue par certains auteurs qui pensent que lorsqu'on parle de la piraterie maritime, « *il s'agit d'actes de violence commis à des fins privées contre des personnes ou des biens exercés illégalement en haute mer ou dans un lieu ne relevant d'aucune juridiction par ou sur des navires (... ) Privés* »<sup>13</sup>.

Cette définition est en effet proche de la conception dite moderne adoptée par la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer en ce qu'elle associe deux éléments dans la détermination de l'infraction qui ne sont autres que la *haute mer* et la *violence illicite* contre un navire ou son contenu.

Il convient donc de s'attarder sur le concept actuel de la piraterie en s'appuyant sur la définition contenue dans la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer, qui est la reprise de la Convention de Genève de 1958 sur la Haute mer<sup>14</sup>. Celle-ci s'appuie elle-même largement sur

<sup>10</sup> Pour une définition assez large, voir J. Basdevant, *Dictionnaire de la terminologie du droit international*, Sirey, Paris, 1960, p. 452 : « Brigandage maritime. Fait de courir les mers sans commission d'aucun Etat en commettant à des fins privées ... des actes de violence contre les personnes et les biens, mettant en danger la sécurité générale, considéré, en conséquence, comme un crime du droit des gens dont la répression appartient à tout Etat, quel que soit le pavillon arboré par le pirate. ». Pour UN RÉCUEIL de définitions DOCTRINALES, VOIR HANARD Law School, *Research in International Law - Drafts of Conventions Prepared for the Codification of International Law. IV PIRACY*, Cambridge, Massachusetts, 1932, pp. 769-84.

<sup>11</sup> Grosse P., *Histoire de la piraterie*, Paris, Payot, 1952, p. 12. In grec, le mot *PEIRATES* signifie « qui recherche la fortune », ce qui n'en fait pas pour autant une « fortune de mer » au sens où on l'entend aujourd'hui endroit maritime, celui d'un événement

intervenu au cours d'une navigation par l'effet de l'état de la mer : avarie, perte de cargaison, échouage, etc. Par extension, mais hors du cadre juridique strict, l'expression « fortune de mer » s'applique aussi à la découverte impromptue d'un élément de navire ou de cargaison échoués sur le littoral.

<sup>12</sup> Barrault J-M., *Pirates des mers d'aujourd'hui*, Paris, Gallimard, 2007, p. 30 ; De Villiers G., *SAS, Pirates*, tome 177, Paris, Editions Gérard de Villiers, 2009, p. 12 ; Forestier P., *Pirates et commandos. Les secrets des opérations spéciales*, Monaco, Editions du Rocher, 2010, p.32 ; LEMAÇON C., *Le voyage de Tanit*, Paris, Editions Don Quichotte, 2010, p.54. ; MERER L., *Moi, OSMANE, pirate somalien*, Monaco, KOUTOUBIA, Editions ALPHEE, 2009, p.18. ; Minkowski S., *De nouveaux réseaux mafieux*, *Sciences Humaines* n° 215, mai 2010, p. 44

<sup>13</sup> BEURIER (J-P.), *Droits Maritimes*, Dalloz Action, 2008, n0115.22, p. 120.

<sup>14</sup> Convention sur la haute mer, conclue à Genève le 29 avril 1958. Entrée en VIGUEUR le 30 September

le *Harvard DRAFT Convention on PIRACY* de 1932<sup>15</sup> et qui est communément admise comme codifiant les règles coutumières en la matière<sup>16</sup>.

Dans sa définition de la piraterie, la coutume met deux éléments à contribution<sup>17</sup> : la commission d'actes illicite de violence et les espaces maritimes comme lieu de cette perpétration. La CNUDM dans ses articles 100 à 107 pose le cadre juridique du crime de piraterie maritime. L'article 101 de ladite Convention définit la piraterie comme :

« *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 ».*

Cette disposition montre la nécessité de la réunion de deux éléments dans la définition de la piraterie maritime. D'une part, il y a le caractère illicite de l'acte (A) et, d'autre part, la spécificité du lieu de commission de l'acte incriminé (B).

### ***A . L'élément matériel de la piraterie : la commission d'actes illicites à des fins privées***

Le droit international retient le crime de piraterie maritime que lorsqu'un certain nombre d'actes illicites ont été perpétrés (1) à des fins privées (2).

#### ***1. Les actes illicites***

La commission d'actes illicites contre un navire, un aéronef ou leur contenu est un élément d'acte de piraterie maritime. Les trois actes illicites, violence, détention ou déprédation, qui sont alternativement

1962, *RTNU*, vol. 450, p. 82, art. 15. 22 Harvard Law SCHOOL, *RESEARCH in International Law - DRAFTS of Conventions ...*, op. CIT., pp. 739-1013.23.

<sup>15</sup> Harvard Law School, *Research in International Law - Drafts of Conventions ...*, op. cit., pp. 739-1013.

<sup>16</sup> Toutes les résolutions du Conseil de sécurité affirment 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 en mer ».

<sup>17</sup> FRECON E., « La dimension terrestre des pirateries somaliennes et indonésiennes », Lacoste Y. (DIR.) *Hérodote* n° 134, 3e trimestre 2009, Paris, *La Découverte*, 2009, 453 p. p.52. ; FRECON E., La réaction des Etats Est-Asiatiques au défi de la piraterie sur les mers de l'après-guerre froide, Paris,

Thèse de Doctorat de Science politique, DIR DOMENACH J-L., IEP de Paris, 2007, 654 p. p.67 ; FRECON E., « Le retour des pirates. La piraterie maritime au large de l'Indonésie et de la Somalie », *La vie des idées*, 4 septembre 2009, 123 P., consultable sur <http://www.laviedesidees.fr/le-retour-des-pirates.html>. p.18.; FRECON E., *Pavillon Noir sur l'Asie du Sud-est : histoire d'une résurgence de la piraterie maritime*, Bangkok-Paris, IRASEC, Le Harmattan, 2003, 305 p., p.53. ; FRECON E., « Piraterie et banditisme maritime : des sociétés anonymes pas comme les autres... », *Questions internationales* n° 40, novembre-décembre 2009, 211 p. p. 12. ; Gascon A., « La piraterie dans le golfe d'Aden : les puissances désarmées ? », Lacoste Y. (DIR.) *Hérodote* n° 134, 3e trimestre 2009, Paris, *La Découverte*, 2009, 198 p. ; p. 44.

constitutifs d'acte de piraterie maritime<sup>18</sup>, doivent être perpétrés contre un navire ou un aéronef ou contre des personnes et des biens se trouvant à bord de ces engins. A ce niveau, Nathalie BOUDONG écrivait que : « *L'acte de piraterie doit être dirigé depuis un navire contre un autre navire. A contrario, cela signifie que l'acte de violence, de détention ou de déprédation de l'équipage d'un navire sur son propre navire et personnes et biens à bord, la mutinerie, n'entre pas dans le cadre juridique de la piraterie* »<sup>19</sup>.

Ce qui signifie que lorsque les auteurs de l'infraction sont membres de l'équipage du navire à bord duquel ils opèrent, cet acte ne saurait constituer un crime de piraterie, mais une simple mutinerie. La non-prise en compte de la mutinerie par le droit international constitue, de notre point de vue, un vide juridique susceptible de réduire l'efficacité de la répression d'actes de pirates, puisque le but de la répression de cette infraction se justifie dans la protection des personnes et des biens en mer. Le fait que les agresseurs soient dans le même navire que les victimes ne change en rien

l'intensité du dommage infligé par les premiers contre les derniers<sup>20</sup>.

Les dispositions de la Convention de Genève sur la Haute mer du 29 avril 1958 en matière de piraterie, héritées par la Convention de MONTEGO BAY n'ont pas évolué, puisque les faits illicites constitutifs de l'infraction sont toujours les mêmes à savoir : la *violence* ; la *détention* et la *déprédation*. Le droit conventionnel apporte à ce niveau une précision très capitale et très importante sur le fait que ces actes ne doivent pas être légitimes, *a contrario* l'on ne serait pas en présence d'un acte de piraterie maritime. C'est sur cette variabilité donc que réside l'intérêt de cette précision<sup>21</sup>.

Notons ensuite que cette précision n'est valable que pour les deux premiers actes cités par le droit conventionnel, à savoir la *violence* et la *détention*. Un navire de guerre ou un navire d'Etat affecté à un service public de patrouille, qui exerce les pouvoirs de police en mer<sup>22</sup>, peut dans certaines mesures faire recours à des actes de violences dans le cadre de la légitime

<sup>18</sup> Article 15 de la Convention de Genève sur la Haute mer et l'article 101 de la Convention de MONTEGO BAY.

<sup>19</sup>BOUDONG Nathalie. *La piraterie maritime moderne*, mémoire de Master II Professionnel Droit Maritime et des Transports Année universitaire 2008-2009. Université Paul CEZANNE III., 211 p., p. 46.

<sup>20</sup> Capitaine de vaisseau Peter AVIS et IAIN GRANT « La sécurité maritime et la culture de la prévention au Canada », *Revue militaire canadienne*, hiver 2004-2005, 75 p, pp. 55-64. ; BASTID-BURDEAU G., « Migrations clandestines et droit de la mer », in *La Mer et son droit, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre QUENEUDEC*, Paris, PEDONE, 2003,100 p, pp. 57-66. ; ABDELWAHAB BIAD, « La lutte contre la prolifération des armes de destruction massive à la croisée des chemins », *AFRI*, vol.5, 2004, 70 p, p. 50. ; BONASSIES P., « Faut-il abroger l'avis du Conseil d'Etat du 28 octobre 1806 ? », in *La Mer et son droit, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et*

*Jean-Pierre QUENEUDEC*, Paris, PEDONE, 2003,130 p. pp. 101 – 109.

DAHAN P., « La PSI, poste avancé de la lutte contre la prolifération : de la diplomatie de Réaction à la diplomatie d'anticipation », Paris, *Annuaire français de relations internationales*, vol. 6, 2005, 210 p., p. 67. ; FAYE F. et DUJARDIN B. « Sûreté de la frontière maritime européenne et sauvegarde maritime », in *Bulletin d'étude de la Marine*, juin 2005, 35 p. p. 20. ; FRECON E. et GRANT H., « Des terroristes dans le sillage des pirates asiatiques : une menace stratégique ? », *Défense nationale et sécurité collective*, août-septembre 2003 45 p., p.5. GOY R., « Le régime international des migrants illicites par voie de mer », Paris, *Annuaire du droit de la mer*, 2002, 500 p, pp. 249 et s.

<sup>22</sup> GIDEL G. *Droit international public de la mer*, Paris, RDPI, 1932, 653 p, pp. 256-257 ; voir aussi D. Weber, « Hobbes, les pirates et les corsaires. Le "Léviathan échoué" selon Carl Schmitt », Londres, Astéris, n° 2, 2004,704 p. p. 295-322.

défense<sup>23</sup> contre l'équipage d'un navire suspecté lorsque celui-ci se montre agressif contre les agents de patrouille ou refuse d'obtempérer à leur interpellation. Cet incident peut se réaliser lorsque le navire utilise, en pleine haute mer, la technique dite *l'enquête du pavillon* ou *inspection des papiers de bord* contre un navire privé, suspecté de pirate. L'Etat du pavillon intervenant remplirait ainsi une mission de «*protection justifiée*»<sup>24</sup>. Cette position est défendue par Oppenheim, pour qui, «*c'est une règle du droit coutumier international universellement reconnue que les bâtiments de guerre de tous les pays ont le droit, en vue de préserver la sécurité de la haute mer des actes de piraterie, d'inviter en haute mer les navires privés suspects à hisser leurs couleurs*»<sup>25</sup>.

Il peut aussi détenir les présumés pirates dans le but de les transférer auprès des juridictions de leur Etat pour le jugement. S'agissant du troisième acte illicite cité par les textes mentionné ci-dessus, la *déprédation*, il est raisonnable de penser que compte tenu de sa forte connotation pénale, les rédacteurs des deux conventions internationales n'ont pas associé au concept

de *l'illégitimité*. Cet acte ne pourrait en aucun cas être légitime, sauf en cas d'état de nécessité en tant que *fait justificatif*<sup>26</sup> qui exonère l'auteur de cette infraction de la responsabilité pénale<sup>27</sup>.

Le 10 décembre 1982, le terme *illégitime* mentionné devant les deux les expressions *violence et détention* dans la Convention de Genève est remplacé par le nouveau terme *illicite*<sup>28</sup> dans la Convention de MONTEGO BAY. En effet, ce nouveau terme est de plus en plus utilisé en droit international notamment en matière de la responsabilité internationale des Etats<sup>29</sup> au sens où il apparaît plus globalisant et inclusif que le terme *illégitime*.

Il faut en fin noter que la préparation et le soutien aux actes mentionnés ci-dessus sont qualifiés d'actes de piraterie. C'est ce qui ressort du paragraphe *c* de l'article 101 de la Convention de Montego Bay qui attribue également la qualification de piraterie aux actes destinés à préparer et soutenir les actions de piraterie, alors même que l'action n'a pas été commise. Toutefois, l'illicéité de l'acte telle que décrite contre un autre navire n'est pas suffisant pour qu'un acte soit qualifié de piraterie. Encore

<sup>23</sup> Jean COMBACAU et Serge SUR, *Droit international public*, Paris, Montchrestien 2001, 700 p. PP. 213. ; STEFA G. LEVASSEU G. R et BOULOC B, *Droit pénal général* Paris Dalloz 1994, 840 p. pp. 289 et s. voir aussi, Chauveau J.-P., « Une histoire maritime africaine est-elle possible ? Historiographie et histoire de la navigation et de la pêche africaines à la côte occidentale depuis le XVe siècle », Paris, Cahiers d'études africaines, n° 101-102, 1986, 400 p, p. 173-235.

<sup>24</sup> ABDELWAHAB BIAD, « La lutte contre la prolifération des armes de destruction massive à la croisée des chemins », *AFRI*, vol.5, 2004, 800 p, p. 772.

<sup>25</sup> OPPENHEIM L., *International Law*, Éd. Seven, LONDRES - New-York, 1941, p. 553.

<sup>26</sup> Droit pénal général *OP. CIT.*

<sup>27</sup> MARILOU GREGOIRE-BLAIS « Sécurité maritime et terrorisme », Institut d'études internationales de Montréal, in *Bulletin Le maintien de la paix* n°71, novembre 2004, 73 p, p.43. ; HAYE

F., « Insuffisances juridiques dans la lutte contre la piraterie », *La Revue maritime*, n°483, novembre 2008, 231 p, p. 108 ; HEUPEL M. « L'initiative de sécurité contre la prolifération : renforcer la mobilisation et les capacités en faveur de l'interception », Paris, PEDONE 2007 342 p, p.56 ; HUBERSON G. et FRECON E. « Pavillon noir : la piraterie maritime contemporaine ». , Institut d'études internationales de Montréal, in *Bulletin Le maintien de la paix* n°72, décembre 2004, 125 p, p. 111. ; MEYER C, in G.A. Jaeger (DIR.), *Vues sur la piraterie*, Paris, TALLANDIER, 1992, 300 p. p. 55 ; Y.VAN MENSBRUGGHE, « Le pouvoir de police des Etats en haute mer », *Bruxelles, R.B.D.I.*, 1975, 205 p, pp. 56-102 ; MOROSOLI A., « La répression du trafic de stupéfiants en haute mer », Paris *Actualité et droit international*, juin 1999 543 p, p.48 , consultable sur ([www.ridi.org/adi](http://www.ridi.org/adi)).

<sup>28</sup> *Droit pénal général* *OP. CIT.*

<sup>29</sup> ARBOUR J. M., *Droit international public*, éd. Yvon Blais, Paris 1997 765 p, p. 340.

faudrait-il que ce dernier soit accompli dans un but personnel ou lucratif.

## 2. La finalité privée

La mention de la finalité privée dans la définition de la piraterie maritime souligne ici que la matérialité des faits seule ne permet pas de qualifier un crime de piraterie et qu'il faut examiner sa finalité. Un même acte, selon qu'il sera commis sur la mer territoriale (critère de la haute mer) ou pour des finalités autres que privées (critère des finalités privées) peut relever d'une catégorie différente de la piraterie, ce qui oblige à définir cette exigence. Toutefois, aucune définition satisfaisante de « fins privées » ne figure dans la convention de Montego Bay, ni dans la convention de Genève sur la haute mer, ni dans le Harvard Draft de 1932<sup>30</sup>, même si les travaux préparatoires donnent des pistes<sup>31</sup>.

Un acte qui satisfait à l'ensemble des critères pour être qualifié de piraterie, mais dont le butin est employé en totalité ou en partie pour financer une organisation à vocation politique doit-il se voir refuser le qualificatif de piraterie ? Des pirates qui paient un tribut à des terroristes doivent-ils encore être considérés comme des pirates ?

Un acte commis par des militaires embarqués à bord d'un navire civil peut-il être qualifié de piraterie ?

Douglas GUILFOYLE considère que l'exigence d'une finalité privée pose problème<sup>32</sup>. Il revient sur l'origine de cette exigence dans son article « Political Motivation and Piracy: What History Doesn't Teach Us About Law »<sup>33</sup>. En s'appuyant sur le cas « Institute of Cetacean Research v Sea Shepherd », Guilfoyle souligne que « la dichotomie entre « privé » et « politique », générée par l'interprétation habituelle des finalités privées qu'affirment certains auteurs dans la définition de la piraterie, est illogique puisque la dichotomie usuelle se positionne sur le couple de mots « privé » - « public »<sup>34</sup>. À ceux qui lui rétorquent que la convention SUA n'aurait pas été nécessaire s'il n'y avait pas eu cette distinction, il répond simplement que « la convention SUA fait suite à l'affaire de l'*Achille Lauro* qui ne faisait intervenir qu'un seul navire et ne satisfaisait donc pas à l'exigence des deux navires, prévue par la définition de la CNUDM »<sup>35</sup>. Il ne s'agit toutefois ici que d'une ébauche de réflexion de l'auteur en préparation d'un futur ouvrage sur la piraterie<sup>36</sup>.

<sup>30</sup> Halberstam, Malvina. "Terrorism on the high seas: The Achille Lauro, piracy and the IMO convention on maritime safety." *American Journal of International Law* (1988): 269-310. P277.

<sup>31</sup> « *it is arguable however, on the basis of the travaux préparatoires, that « for private ends » was used in the Harvard Draft to exclude acts by unrecognized insurgents who limited their attacks to the state from which they were seeking independence, and was used in the Geneva Convention for that purpose and also to exclude attacks by state ships, and that neither the Harvard draft nor the Geneva Convention was intended to exclude all attacks that were animated by a political motive* » dans Halberstam, Malvina. "Terrorism on the high seas: The Achille Lauro, piracy and the IMO convention on maritime safety." *American Journal of International Law* (1988): 269-310. p.277.

<sup>32</sup> « There is some debate over the 'private ends' requirement. It is commonly said that this means that terrorism cannot be piracy because it is politically motivated. This is presently the view of the International Maritime Organization (IMO) ». Voir Guilfoyle, Douglas. "Prosecuting Somali Pirates A Critical Evaluation of the Options." *Journal of International Criminal Justice* 10.4 (2012): 767-796. p.772 et IMO Doc. LEG 98/8, 18 February 2011, x 14.

<sup>33</sup> Voir GUILFOYLE, Douglas, *Political Motivation and Piracy: What History Doesn't Teach Us About Law*, 2013, sur <http://www.ejiltalk.org/political-motivation-and-piracy-what-history-doesnt-teach-us-about-law/> consulté le 21 octobre 2015

<sup>34</sup> Ibidem.

<sup>35</sup> Ibidem.

<sup>36</sup> Ibidem.

## B. L'élément géographique de la piraterie maritime : la haute mer

L'étude des éléments constitutifs de la piraterie maritime montre que, contrairement à d'autres infractions, celle-ci présente une grande spécificité. En effet, en dehors des actes répréhensibles<sup>37</sup> qui ont fait l'objet de nos précédentes études c'est-à-dire des faits illicites, l'infraction de piraterie maritime n'est possible que lorsque - comme l'annonce déjà l'adjectif *maritime* - elle est commise dans un espace maritime<sup>38</sup>. Charles UKEJE et W. MVOMO ELA soutiennent à cet effet que : « *L'insécurité maritime est de nature multidimensionnelle, multiforme et complexe. Le droit maritime international contemporain fait une distinction entre*

*deux actes de violence en mer : la piraterie perpétrée en haute mer et le vol à main armée en mer suivant la zone maritime dans laquelle l'acte a été perpétré* »<sup>39</sup>.

L'espace maritime est donc le critère déterminant et nécessaire pour la qualification de cette infraction même s'il doit être couplé avec la commission d'*actes illicites*. Les espaces maritimes étant des vastes étendues d'eau aux régimes juridiques diversifiés<sup>40</sup>, seules la haute mer et les zones maritimes ne relevant de la juridiction d'aucun Etat concernent cette infraction<sup>41</sup>. En droit international<sup>42</sup>, l'étude de ces espaces nécessite une démarche purement historique en ce sens que le régime juridique de ces espaces a connu des variations rythmées au gré de l'évolution du droit<sup>43</sup>. L'élément géographique de la piraterie maritime ne concerne pas

<sup>37</sup> Hansen S.J., « Piracy in the greater gulf of Aden. MYTHS, MISCONCEPTION AND REMEDIES », *NIBR Report 2009 :29*, octobre 2009, consultable sur <http://www.nibr.no>, 350 p. pp. 56-61 ; BACONNET A., « La Corne de l'Afrique : un carrefour stratégique », *Défense nationale*, n° 10, 2009, p. 48 ; Marchal R., « Flibustiers ou corsaires ? Des enjeux de l'opération maritime internationale contre la piraterie à proximité des côtes somaliennes », *Politique africaine* N° 116, décembre 2009, p. 92 ; Kouchner B., « Sécurité maritime : France-Emirats arabes unis », n° 10, 2009, p. 13.

<sup>38</sup> Le golfe de Guinée : Nouvelle zone à haut risque, Rapport Afrique N°195 - 12 décembre 2012 P. 1. ; FRECON E., « Le retour des pirates. La piraterie maritime au large de l'Indonésie et de la Somalie », *La vie des idées*, 4 septembre 2009, <http://www.laviedesidees.fr/le-retour-des-pirates.html>, p.7. ; Heller-ROAZEN D., *L'ennemi de tous. Le pirate contre les nations*, Paris, Editions du Seuil, 2010.

<sup>39</sup> UKEJE C. et WULLSON MVOMO E., Approche africaine de la sécurité maritime : cas Du golfe de Guinée, Friedrich-Ebert-STIFTUNG, REGIONAL Office Abuja, 12 MARRAKESH Street, WUSE II, Abuja, Nigeria, décembre 2013. 134 p, p. 19.

<sup>40</sup> HARBOURG J. M., *Droit international public*, Québec, 3è édition Yvon Blais Inc. 1997 765 p, p. 293.

<sup>41</sup> CUDENNEC A., « Terrorisme et piraterie maritimes : l'UE affirme son statut d'acteur

maritime international », *Revue du Marché commun et de l'Union européenne*, n° 532, octobre-novembre 2009, 803 p, p. 602.

<sup>42</sup> KAMTO Maurice, *La nationalité des navires en droit international*, in Mélanges offert à LUCCHINI Laurent et QUENEUDEC Jean-Pierre. La mer et son Droit, PEDONE, Paris, 2003, 713 p, pp. 346 et s. KRAMER L., *Observations sur le droit communautaire de l'environnement*, Actualité Juridique - Droit administratif, 20 septembre 1994, pp. 617-623. ; LAMBERT-HABIB M. L. *Droit du commerce international des produits chimiques : le rôle des lobbies industriels dans la gouvernance in Une société internationale en mutation : quels acteurs pour une nouvelle gouvernance ?* DIR. R. MEHDI, BRUYLANT, Paris, 2005, 500 p, pp. 209-226.

<sup>43</sup> Rebut, D, *Droit pénal international*. Paris Dalloz, 2012 701 p, p. 233. ; ROULAND, Norbert, PIERRÉ-CAPS, Stéphane, et POUMARÈDE, Jacques. *Droit des minorités et des peuples autochtones*. Paris : Presses universitaires de France, 1996, 300 p, p. 140. ; ROWE, W. T. CHINA'S last empire : the GREAT Qing. Harvard UNIVERSITY PRESS, 2010, 302 p, p. 190. ; SAVIDGE, J. L. Hostile SEAS : A Mission in Pirate London ; Waters 200 p, p. 17 DUNDURN, 2013 ; SESTIER, Jules M. La piraterie dans l'antiquité. A. MARESCQ aîné, 1880. P.39. SHEARER, Ivan Anthony. Extradition in international law. Manchester University Press, 1971; SOHN, Louis B., NOYES, John, FRANCKX, Erik, et al. Cases and Materials on the Law of the

seulement la haute mer *stricto sensu* (1) mais englobe aussi la zone économique exclusive (2).

### 1. *La haute mer stricto sensu*

Les innovations opérées en 1982 par la Convention de MONTEGO BAY ont inéluctablement contribué à la reconfiguration de la Haute mer qui, avant l'entrée en vigueur de cette Convention, commençait à 12 milles à partir de la ligne de base qui sert de point de départ pour mesurer la largeur de la mer territoriale. Depuis l'application de la Convention 10 décembre précitée, elle devait commencer à partir de 200 milles<sup>44</sup>. La zone contiguë a, quant à elle, vu sa largeur connaître le sort opposé, c'est-à-dire qu'elle atteint au moins 12 milles marins. Cette détermination est la conséquence de la solution obtenue sur l'épineuse question de la largeur de la mer territoriale qui n'avait guère trouvé de compromis depuis 1958 jusqu'à 1982. On se souviendra que la première conférence sur le droit de la mer n'était pas parvenue à en fixer la largeur à 3 milles<sup>45</sup>. Il faut dire qu'à cette époque, une telle largeur consacrée jusque-là par la coutume, était déjà sérieusement remise en cause<sup>46</sup>.

Sea. MARTINUS NIJHOFF Publishers, 2014, 500 p, p. 350.

<sup>44</sup> 12 milles pour la mer territoriale, 12 milles pour la zone contiguë et 176 milles pour la zone économique exclusive.

<sup>45</sup> 52 États avaient voté en faveur des 3 milles, alors que la majorité des deux tiers était de 54, quand 33 s'étaient prononcé contre. 80 En outre, 4 États avaient une mer territoriale de 4 milles, 12 de 6 milles, 2 de 10 milles, et 2 (Pérou et Salvador) de 200 milles.

<sup>46</sup> JACOBSON M., L'expérience française du FIPOL, *Annuaire de droit maritime français*, décembre 2007, n° 687, 1100 p, pp. 968-984 ; JACOBSON M., L'indemnisation des dommages résultant des atteintes à l'environnement dans le cadre du régime juridique international CLC/FIPOL, *Annuaire de droit maritime français*, juin 2010, n°

Une fois déterminée la largeur de la mer territoriale, celle de la zone contiguë ne posait guère de problème. Puisque sa limite extérieure ne devait pas excéder 12 milles par rapport aux lignes de base de la mer territoriale sous l'empire de la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë de 1958<sup>47</sup>, on a tout simplement décidé que ce chiffre serait porté à 24 milles dans la Convention de 1982<sup>48</sup>. Une trentaine d'États ont incorporé ce principe dans leur législation sur la quarantaine qui a opté pour la création d'une telle zone au large de leurs côtes<sup>49</sup>. C'est dire que la coutume est assez bien établie en la matière, ou, à tout événement, en passe de l'être. La seule surprise résulte du peu d'intérêt manifesté par les États à l'égard de cette zone, à commencer par le Canada.

### 2. *La création de la zone économique exclusive, élément géographique de la piraterie maritime*

La zone économique exclusive est l'une des plus grandes innovations de la Convention de MONTEGO BAY<sup>50</sup>. La création de cette zone est intervenue dans des circonstances bien particulières<sup>51</sup>. En

715, 1000 p, pp. 463-480. ; JEGOUZO Y., De la « participation du public » à la « démocratie participative » ? Paris, *AJDA*, 2006, 3000 p, pp. 2314-2315.

<sup>47</sup> Convention de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë, précitée, note 14, article 24(2).

<sup>48</sup> Id., article 33(2).

<sup>49</sup> Une dizaine d'États disposent en effet d'une zone contiguë dont la limite extérieure est inférieure à 24 milles des lignes de base, alors même que la plupart d'entre eux ont une mer territoriale de 12 milles.

<sup>50</sup> TREVES T. Les conventions de Genève sur le droit de la mer, 1958, United Nations *Audiovisual Library OF INTERNATIONAL Law* 2012, 200 p, p. 4

<sup>51</sup> CARROZ Jean, *Le droit et la mer, mélanges offerts à la mémoire de, Rome*, Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, 1987, 282 p, p. 50. ; DUBUIS Louis et GUEYDAN

effet, n'étant pas encore indépendant lors de l'adoption des Conventions de Genève de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë, et sur la haute mer, les Etats africains nouvellement indépendant ont vivement souhaité participé activement à la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer tenue de 1973 à 1982 afin de revendiquer d'immenses espaces<sup>52</sup> susceptibles de procurer des ressources et de richesses dont ils avaient besoin<sup>53</sup>.

C'est ainsi que la Convention de MONTEGO BAY qui est l'aboutissement de cette Conférence prévoit un espace contigu à la mer territoriale, d'une largeur de 188 milles y comprise la zone contiguë dans lequel l'Etat riverain jouit des compétences dites fonctionnelles ou finalisées. Aux termes de l'article 57 de la CNUDM : « *La zone économique exclusive ne s'étend pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale* ». Les actes illicites perpétrés dans un but lucratif dans cette zone ont la qualification d'actes de

piraterie dans la mesure où, exceptées les compétences finalisées en matière économique dont dispose l'Etat riverain, la zone économique exclusive est une dépendance de la haute mer.

Dès lors que les éléments constitutifs de la piraterie maritime sont réunis, sa répression en droit international peut être envisagée.

## **II. La répression de la piraterie maritime en droit international**

La répression des actes de piraterie maritime n'est possible que s'il existe, à côté de l'incrimination de ce crime, un droit de sanction. Or en l'état actuel du droit international de la mer, aucun dispositif relatif aux sanctions pénales contre les actes de piraterie n'est prévu. Dès lors, les actes de piraterie maritime ne sont punis par le droit international que par référence aux droits interne des Etats. Ainsi, le pirate étant considéré comme « *l'ennemie du genre*

---

Claude, *Les grands textes de l'union européenne- Tome 1- Traité R institutions- ordre juridique*, Dalloz 8ème édition 2010, 1136 p, p. 240. ; DUPUY Pierre-Marie, *Droit international public*, Précis Dalloz, 9ème édition, 2010, 916 p, p. 75. ; FAURE Alain (Sous la direction de), *Territoire et subsidiarité, l'action publique locale à la lumière d'un principe controversé. Logique politique*, Edition le Harmattan, Paris 1997, 720 p, p. 79. ; GODARD O. ; HENRY C. ; LAGADEC P. ; KERJAN M. ; *Traité des nouveaux risques*, édition folio actuel, Paris Gallimard collection, 2002 987 p, p. 436. ; LUCCHINI Laurent et VOELCKEL Michel, *Droit de la mer, la mer et son droit*, Paris, Editions A. PEDONE, 1990, 640 p, p. 98.

<sup>52</sup> GIRARD J., Des soutes aux plages, ou la mutation juridique du fioul de l'Erika, *Droit de l'environnement*, 01/07/2009, n° 170, pp. 21-23. ; GIRARD Julien, *Pollution marine : la directive du 21 octobre 2009, une victoire à la Pyrrhus ?*, *Droit de l'environnement*, n° 177, avril 2010, pp. 140-142. ; GODARD Olivier, *Charte de l'environnement pour le principe de précaution*, Edition Futuribles n° 297, mai 2004, pp. 77-85. ; GODARD Olivier,

*Développement durable et principe de précaution*, Cahiers français, n° 337, pp. 18-19.

<sup>53</sup> FAY F.M., *la nationalité des navires en temps de paix*, RGDI, 1973, p. 1010 ; FERAL Henry ; FERAL Pierre-Alexis, *Le Comité des régions, un organe à renforcer dans l'Union européenne et à dupliquer en France*, JCP/ A 2004, n° 25, pp. 815-821 ; FERCHAUD Bernadette, *L'intelligence économique face aux défis des nouvelles menaces*, Journée d'étude SCIP France, Documentaliste-Sciences de l'Information, 2002/4, Vol. 39, pp. 228-231. DOI : 10.3917/docsi.394.0228 ; FERRANDON Benoit, *L'économie en question, développement durable : la prise en compte de l'environnement*, cahiers français, n° 317, pp. 102-108. ; FLAUSS Jean François et SALIA (de) Michel, *La CEDH, développement récents et nouveaux défis*, Actes de la journée d'études du 30 novembre 1996 organisée par l'institut de hautes études européennes de STARSBOURG à la mémoire de Marc André EISSON, BRUYLANT, Bruxelles, 1997 pp.135 et s. ; FRANCOIS Ludovic, *Les affrontements par l'information entre les entreprises et la société civile : l'activisme judiciaire en question*, MARKET Management, 2007/2 Vol. 7, pp. 65-90. DOI : 10.3917/mama.042.0065.

humain »<sup>54</sup> ou « *l'ennemi commun de toutes les races et de tous les peuples* »<sup>55</sup>, une bonne partie de la doctrine soutient qu'il s'applique sur lui le système de « *répression nationale par dévolution complète du droit international* »<sup>56</sup>. L'intervention des Etats dans la traque des pirates se fait alors sur le fondement d'une compétence universelle (A). Toutefois, il est nécessaire d'éclaircir les arcanes ce mécanisme afin d'éviter tout conflit de compétence entre Etats intervenants (B).

#### A. *L'universalité du droit de punir en matière de répression de la piraterie maritime*

Alors que la CNUDM, codifiant le droit coutumier, s'en tient à *permettre* à tout État d'exercer une compétence universelle en matière de piraterie<sup>57</sup> (I), la question de l'application à la piraterie de la convention antiterroriste dite « SUA » de 1988, qui contient l'obligation d'extrader ou de poursuivre (*aut dedere, aut judicare*), est débattue (2).

<sup>54</sup>P. GLRERD, id., p. 78.

<sup>55</sup> Cité par P. GLRERD ibid., p. 78.

<sup>56</sup> André COLATRE-ZILGIEN, « *La répression des infractions commises en haute mer en temps de paix* », Extrait de la Revue égyptienne de droit inter., n°15, 1959, p. 21, 350p.

<sup>57</sup> La question a été posée au sein de la Commission du droit international de savoir si l'obligation d'extrader ou de poursuivre s'applique en matière de répression de la piraterie en vertu du droit international coutumier : Voy. le rapport A/62/10, 2007, p. 227, § 349, le 3e rapport du rapporteur spécial Z. Galicki sur le sujet « L'obligation d'extrader ou de poursuivre (*aut dedere aut judicare*) », A/CN.4/603, 2008, p. 4, § 9, ainsi que le rapport de la CDI sur les travaux de sa 61e session, A/64/10, 2009, p. 353, § 204. Nous pensons que

### 1. *La compétence universelle facultative en matière de piraterie*

La piraterie est généralement considérée comme le plus ancien exemple d'utilisation du principe de juridiction universelle, réservé aux crimes internationaux les plus graves, tels que crimes de guerre, crimes contre l'humanité et génocide.

La compétence universelle – titre complémentaire de compétence sur des crimes qui, commis à l'étranger, ne sont pas couverts par un autre titre de compétence à disposition de l'État<sup>58</sup> – est ainsi apparue avec la piraterie, pratiquée en haute mer. En l'absence de juridiction internationale compétente pour juger les actes de piraterie maritime<sup>59</sup>, la répression incombe aux tribunaux nationaux. L'article 105 de la CNUDM prévoit à cet égard : « Tout État peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, 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'État qui a opéré la saisie peuvent se prononcer

l'obligation d'extrader ou de poursuivre n'a pas de fondement coutumier en matière de piraterie.

<sup>58</sup> Cette définition est inspirée du projet de résolution soumis en 2007 à l'Association internationale de droit pénal : *Revue internationale de droit pénal*, 1er et 2e trimestres 2008, p. 148. Selon le *Dictionnaire de droit international public* (J. SALMON (dir.), Bruylant, Bruxelles, 2001, p. 212), la compétence universelle est l'« aptitude reconnue aux tribunaux de tout État de juger des faits commis à l'étranger, quels que soient le lieu de l'infraction et la nationalité de l'auteur ou de la victime (...) ».

<sup>59</sup> notamment V. PELLA, « La répression de la piraterie », *RCADI*, 1926, *op. cit.*, pp. 254-255 et C. THEDWALL, « Choosing the Right Yardarm : Establishing an International Court for Piracy », *Georgetown Journal of International Law*, Winter, 2010, pp. 501-523. On sait bien que le Tribunal international du droit de la mer, créé par la CNUDM, ne s'est pas vu conférer de compétence pour juger des individus accusés d'actes de piraterie.

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 ». Aux termes de cette disposition, les navires publics autorisés de tout État peuvent donc contrôler, visiter, arraisonner les navires suspects et capturer les pirates présumés, qui pourront être poursuivis par les tribunaux de l'État qui a opéré la saisie.

La piraterie constitue en cela une exception au principe de compétence exclusive de l'État du pavillon en haute mer. Cette compétence universelle reconnue aux États en matière de piraterie est toutefois facultative. Ainsi, le droit international ne fait pas obligation aux États de poursuivre les pirates présumés, ni même d'adopter une législation nationale portant incrimination de la piraterie et étendant la compétence des tribunaux internes. C'est pourquoi, dans la résolution 1976 (2011) consacrée à la piraterie au large des côtes somaliennes, le Conseil de sécurité « [c]onsidère que la piraterie est un crime relevant de la compétence universelle et, à cet égard, demande de nouveau aux États d'envisager favorablement de poursuivre les personnes soupçonnées de piraterie qui ont été appréhendées au large des côtes somaliennes et d'incarcérer celles qui ont été reconnues coupables, dans le respect du droit international des droits de l'homme

*applicable* » (§ 14). Formulée d'une manière assez vague, cette demande soulève une question importante : d'autres États que celui dont les navires de guerre ont appréhendé un pirate en haute mer sont-ils autorisés à le traduire en justice ? La rédaction claire de l'article 105 de la CNUDM semble de prime abord l'exclure, puisque seuls « [l]es tribunaux de l'État qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger »<sup>60</sup>. Pourtant, empêcher qu'un autre État, qui présenterait un lien de rattachement plus fort que celui qui a opéré la saisie, exerce sa compétence répressive n'aurait pas de sens. Les États n'ont certainement pas entendu donner ce sens par trop étroit à la règle codifiée à l'article 105, dont la *ratio legis* est de mettre en œuvre le principe d'universalité de la répression. Cette disposition vise ainsi à préciser que le pouvoir d'agir reconnu à tout État contre un navire pirate en haute mer n'est pas limité à la saisie, mais s'étend également au jugement du pirate, *hostis humani generis*. Elle confère en cela un titre de compétence aux juridictions de l'État capteur pour juger le pirate<sup>61</sup>, sans exclure pour autant qu'un autre exerce sa compétence au titre de son droit interne<sup>62</sup>. L'article 105 fait seulement « primer la compétence de l'État capteur sur celle de l'État du pavillon du navire ou celle de l'État national des pirates »<sup>63</sup>, sans

<sup>60</sup> Le commentaire de la Commission du droit international sur son projet d'article 43, en 1956, devenu l'article 19 de la convention sur la haute mer, puis l'article 105 de la CNUDM n'apporte pas de précision supplémentaire, expliquant seulement que « [c]et article donne à tout État le droit de saisir les navires pirates (ainsi que les navires dont des pirates se sont emparés) et de les faire juger par ses tribunaux » (Rapport de la CDI à l'Assemblée générale, *Ann. CDI*, 1956, vol. II., p. 283).

<sup>61</sup> L'article 105 constitue en effet une base de compétence que les juridictions nationales peuvent

mettre en œuvre, en l'absence d'une législation nationale, si leur ordre juridique le permet.

<sup>62</sup> On notera à cet égard que, si ce n'est pas le cas de la CNUDM, bien des conventions internationales en matière pénale (notamment celles sur les infractions de terrorisme) précisent qu'elles n'excluent aucune des bases de compétence que les États se reconnaissent dans leur législation. Voy. par exemple l'article 6, § 5 de la convention « SUA » de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime.

<sup>63</sup> TOURET C., *La piraterie au vingtième siècle*, op. cit., p. 158.

empêcher l'État capteur de remettre l'individu à un autre État pour qu'il exerce sa compétence répressive<sup>64</sup>.

## **2. La question de l'application de la convention « SUA » et son principe « extraditer ou poursuivre »**

Si la CNUDM est considérée comme le cadre juridique principal en matière de lutte contre la piraterie maritime, certains actes de piraterie peuvent constituer une infraction définie par d'autres instruments juridiques et entrer dans leur champ d'application. Ce peut être le cas de la convention de Rome du 10 mars 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (dite « SUA ») et son protocole de 2005, qui érigent en infraction internationale des actes qui ne sont pas couverts par la CNUDM et sa définition étroite de la piraterie, voire de la convention internationale de 1979 contre la prise d'otages. La question est ainsi discutée, particulièrement, de l'application de la convention SUA en matière de lutte contre la piraterie. Les États-Unis soutiennent, parmi d'autres, la thèse de l'applicabilité de ce traité en matière de piraterie ; mais bien d'autres États, surtout

européens, se montrent moins catégoriques, voyant dans ce traité antiterroriste un instrument simplement complémentaire<sup>65</sup>. La convention SUA impose aux États parties l'obligation d'ériger en infraction pénale le fait de s'emparer d'un navire ou d'en exercer le contrôle par la violence ou menace de violence, ou toute autre forme d'intimidation<sup>66</sup>, ce qui permet de faire entrer dans le champ *ratione materiae* de la convention SUA la plupart des actes de piraterie, aucun élément relatif au dol spécial n'étant énoncé et, partant, étant couverts les actes perpétrés tant à des fins privées que dans un but politique ou idéologique. L'incrimination est donc ici bien plus large que l'infraction de piraterie, d'autant que sont couverts les actes commis, sans l'implication de deux navires<sup>67</sup>, par l'équipage ou les passagers d'un navire contre celui-ci ou les biens et passagers à bord. Les États parties s'y engagent aussi à établir leur compétence (y compris universelle, quoique conditionnée par la présence de l'auteur présumé des faits sur le territoire de l'État) à l'égard de ces infractions, et même à exercer cette compétence à défaut d'extrader l'individu vers un autre État le réclamant (règle *aut dedere, aut judicare*)<sup>68</sup>. Aussi le conseiller spécial J. Lang a-t-il souligné que

<sup>64</sup> La nouvelle législation française sur la piraterie résultant de la loi n° 2011-13 de janvier 2011, qui introduit une compétence « quasi universelle » des tribunaux français pour poursuivre et juger les auteurs d'actes de piraterie « à défaut d'entente avec les autorités d'un autre État pour l'exercice par celui-ci de sa compétence juridictionnelle » (*cf. infra*, II-B-1) apparaît ainsi pleinement conforme à l'article 105 de la CNUDM. Il en va de même de la pratique et des accords de transfèrement des pirates aux fins de jugement (*cf. infra*, I-B-2).

<sup>65</sup> Voy. Le rapport d'information sur la piraterie maritime (C. MÉNARD, Assemblée nationale, n° 1670, 13 mai 2009).

<sup>66</sup> Voy. L'article 3 de la convention.

<sup>67</sup> La convention SUA ne couvre pas seulement les actes impliquant au moins deux navires, mais également les actes perpétrés à bord d'un seul navire.

<sup>68</sup> Aux termes de l'article 6 § 4 : « [t]out État Partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions prévues à l'article 3 dans les cas où l'auteur présumé de l'infraction se trouve sur son territoire et où il ne l'extrade pas vers l'un quelconque des États Parties qui ont établi leur compétence conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article ». Ainsi, selon l'article 7 § 1, « tout État Partie sur le territoire duquel se trouve l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction assure la détention de cette personne ou prend toutes autres mesures nécessaires pour assurer sa présence pendant le délai nécessaire à

l'obligation de « poursuivre ou extraditer » de la convention SUA « peut être très utile aux États dans la lutte contre la piraterie »<sup>69</sup>, position retenue peu ou prou par l'OMI<sup>70</sup> et le Conseil de sécurité. Dans la résolution 1846 (2008) consacrée à la piraterie au large de la Somalie, celui-ci s'est en effet référé à la convention SUA, exhortant les États parties à s'acquitter pleinement des obligations que celle-ci leur impose, en rapport avec la question des poursuites judiciaires contre les personnes soupçonnées d'actes de piraterie et de vols à main armée commis au large des côtes somaliennes<sup>71</sup>. Pourtant, la convention SUA, qui ne contient aucune mention expresse de la piraterie, a été conclue dans le contexte de la lutte contre le terrorisme. L'articulation avec le droit international général de la CNUDM n'est pas clairement défi nie par la convention SUA<sup>72</sup>, qui n'autorise en aucun cas les États à intervenir en haute mer contre les navires battant un autre pavillon que le leur. Son application en matière de lutte contre la piraterie reste

donc assez trouble<sup>73</sup> et, en toute hypothèse, subsidiaire, les actes commis à des fins privées relevant en effet spécifiquement de la qualification de piraterie.

### ***B. La juridiction compétente en matière de poursuite des actes de piraterie***

De manière générale, la répression des infractions internationales fait ressortir la question de la juridiction compétente. Aussi, ce conflit peut survenir lorsque plusieurs juridictions se déclarent compétentes pour exercer le jugement dudit acte<sup>74</sup>. Cette situation s'avère ambiguë, d'autant plus que dans le cas des infractions internationales, le régime de la répression universelle donne la compétence à tous les États pour l'interception des criminels. Toutefois, le droit de la mer donne en son article 105, compétence aux tribunaux de l'État capteur du navire pirate. Cependant, des problèmes peuvent surgir lorsque l'État capteur ne dispose pas de législation

---

l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition ».

<sup>69</sup> Rapport *op. cit.*, § 49.

<sup>70</sup> L'OMI associe également la CNUDM et la convention SUA en matière de lutte contre la piraterie. Voy. notamment l'article 3, §§ 1 et 2 du *Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships* (résolution A.1025(26), 2 décembre 2009).

<sup>71</sup> Paragraphe 15. La formule du paragraphe 14 de la résolution 1897 (2009) est encore plus explicite. Au paragraphe 6 de cette résolution le Conseil précise que les accords dits *shipriders* que les États sont invités à conclure pour lutter contre la piraterie ne doivent pas préjudicier « l'application effective » de la convention SUA. Rappelons que, de manière assez ambiguë, le Conseil de sécurité affirme, tant dans le préambule de la résolution 1846 que dans celui de la résolution 1897, 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, défi nit le cadre juridique de la lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer ».

<sup>72</sup> La convention SUA ne contient aucune référence à la CNUDM. Le préambule de la convention SUA affirme que « les questions qui ne sont pas réglementées par la présente Convention continueront d'être régies par les règles et principes du droit international général » et reconnaît « la nécessité pour tous les États, dans la lutte contre les actes illicites contre la sécurité de navigation maritime, de respecter strictement les règles et principes du droit international général ».

<sup>73</sup> Comme l'a souligné J.-P. Pancraccio, « [a]u regard de la lutte contre la piraterie maritime, la convention de 1988 apparaît peu efficiente parce que trop marquée par le contexte de la lutte contre le terrorisme » et que « du point de vue de la définition de la piraterie (...) elle apporte plus de confusion que d'éclaircissements » (*Droit de la mer*, Dalloz, Paris, 2010, p. 447).

<sup>74</sup> MBOUNDJA Gottfried Soelle, *La coopération internationale en matière de lutte contre la piraterie maritime au large des côtes orientales africaines*, Mémoire de Master professionnel en relations internationales, option Diplomatie, Yaoundé, UYII, IRIC, novembre 2011.

spécifique relevant de l'infraction de piraterie (I). La relaxe des pirates peut intervenir dans le cas d'espèce, c'est la raison pour laquelle, pour pallier ce phénomène, il y a lieu de s'attarder sur l'érection plausible des accords de juridictions qui constituent une solution idoine, afin de réduire l'impunité des pirates (2).

### 1. La juridiction compétente de l'Etat capteur

Conformément à l'article 105 de la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer, les actes de piraterie étant commis sur des espaces ne relevant de la souveraineté d'aucun Etat, tout Etat ayant capturé un navire pirate a le droit de juger son équipage. Les tribunaux de cet Etat « seront compétents pour se prononcer sur les peines à infliger et ainsi que sur les mesures à prendre sur le navire »<sup>75</sup>. Ils se prononcent également sur le sort des biens des pirates. Mais les biens propres aux pirates sont généralement distribués entre l'Etat capteur et l'équipage du navire qui a procédé à la capture tandis que, ceux capturés par les pirates sont rendus à leurs propriétaires de bonne foi<sup>76</sup>. L'Etat capteur n'est toutefois pas tenu d'exercer sa juridiction ici, il peut bien laisser l'Etat du pavillon ou de nationalité des pirates

exercer sa juridiction pénale<sup>77</sup>. Il faut cependant souligner que le droit international de la mer issu des conventions de Genève et de Montego Bay se limite à définir l'Etat à qui revient la compétence de juger les criminels, en l'occurrence l'Etat capteur, qui applique sa propre législation. De plus, il y a lieu de relever que le traitement judiciaire de la piraterie est tributaire des législations nationales. La juridiction de l'Etat capteur ne peut s'appliquer que si celui-ci dispose dans sa législation pénale des dispositions spécifiques régissant le crime de piraterie. Cette exigence découle de la règle *Nullum crimen, Nulla poena sine lege*, formule latine qui exprime le principe fondamental de la légalité des délits et des peines<sup>78</sup>. Or, certains Etats n'ont pas de lois particulières contre la piraterie. On aurait tout simplement pu se fonder sur l'incrimination coutumière pour les juger puisque, comme le précise Angelos YORAKIS, dans le cadre de la répression nationale, l'incrimination internationale peut être d'origine coutumière ou conventionnelle<sup>79</sup>. Mais cette option n'enchant pas la doctrine et la majorité des Etats notamment la France dont la cour de cassation a souligné qu'il ne saurait exister de criminalisation, encore moins de compétence universelle sur une base simplement coutumière<sup>80</sup>. Conscients de l'embarras engendré par cette situation,

<sup>75</sup> PELLA Vespasien, La répression de la piraterie in *RCADI*, 1927. pp. 242-243.

<sup>76</sup> Idem, pp. 256-259.

<sup>77</sup> L'Etat capteur « peut déterminer dans quelles limites il entend exercer une quelconque juridiction en matière de piraterie, soit en s'attribuant la juridiction sur les pirates (...), le navire ou les biens saisis, soit en restreignant sa juridiction à des cas plus limités, par exemple lorsque le navire piraté ou les victimes sont de sa nationalité (...) » Cf. Christian Ménard, op. cit. p. 20.

<sup>78</sup> « La loi pénale n'est applicable qu'aux faits prévus par elle et perpétrés dans les lieux où elle se déclare elle-même applicable » Vespasien, op. cit. p.248.

<sup>79</sup> YORAKIS Angelos, *les critères de compétence des juridictions nationales*, Ascencio, Decaux et Pellet, op. cit. p. 897.

<sup>80</sup> Cour de cassation, chambre criminelle, 3 mai 1995, bulletin criminel 199, n° 161, p. 446, le professeur Pella parlait à ce propos « d'une répression coutumière inconcevable dans l'état actuel du droit public », op. cit. p. 249.

certaines Etats initient des réformes pour intégrer les dispositions de leur droit international dans leur législation nationale. Constatant de nombreuses tergiversations et impasses juridiques, les Etats ont planifié une nouvelle formule qui tend de plus en plus à se mettre en place une solution parallèle. Il s'agit de la conclusion des accords de juridictions<sup>81</sup>.

## 2. *L'éruption exceptionnelle des accords de juridictions*

Au regard de nombreuses insuffisances juridiques tant sur le plan national qu'international, l'absence d'accords entre les juridictions des Etats entraîne *ipso facto* la relaxe des pirates interceptés par les navires militaires déployés en mer<sup>82</sup>. La coopération La coopération interétatique s'avère à cet égard comme la solution idoine. Afin d'éviter les difficultés liées à la durée des transferts des présumés pirates et les incertitudes relatives au décalage des législations pénales internes en rapport avec la piraterie, la solution la plus expéditive est souvent la remise des prévenus aux Etats côtiers<sup>83</sup>.

Ces accords de juridictions (ou d'extradition) permettent à un Etat n'ayant pas procédé à la capture des pirates de

pouvoir les juger, sous réserve d'avoir établi sa compétence sur la question dans sa législation interne. Ces accords doivent être conformes à l'article 100 de la Convention de Montego Bay qui recommande l'obligation de coopération dans la mesure du possible en vue de la répression de la piraterie<sup>84</sup>. A titre d'illustration on a pu observer qu'en Afrique orientale, la nécessité de juger les pirates détenus par les forces aéronavales, notamment par celles de l'opération Atalante, a permis à l'Union Européenne de signer un accord de juridiction avec le Kenya, le 06 mars 2009. Ledit accord consistait en un échange de lettres, permettant le transfert des pirates vers la justice kenyane<sup>85</sup>. Ce document donnait assez de garanties, afin que la peine capitale ne soit pas appliquée dans le souci du respect de la dignité humaine et surtout du droit à la vie. C'est dire que les pirates interceptés ne doivent pas subir des traitements inhumains et dégradants.

Ces accords de juridiction peuvent être considérés comme des véritables accords d'extradition, et disposent d'un bon nombre de détails tant sur la procédure de transfert que sur les mesures de protection des personnes transférées<sup>86</sup>. Ces accords prévoient dans ses dispositions, le libre

<sup>81</sup> Il faut préciser que ces accords n'ont pas encore été implémentés dans le cas de l'Afrique Centrale. Ils constituent juste une solution pour permettre de réduire l'impunité des pirates. Cette solution pourrait par son efficacité, si elle est mise en œuvre notamment en Afrique centrale.

<sup>82</sup> On peut observer en cela l'attitude du Conseil de sécurité à l'égard de cette situation qui déplore régulièrement l'absence de législation interne, dont la conséquence est l'impunité des auteurs d'actes de piraterie. Cf. Résolution 1897.

<sup>83</sup> Commissaire Général Jean-Louis Fillon, *op.cit*, p.10.

<sup>84</sup> Il faut toutefois relever qu'il s'agit là d'un article très superflu, dans la mesure où les modalités d'une telle coopération n'ont pas été expressément

définies. On peut penser qu'il s'agit là d'une interprétation stricte de l'article 100 qui vise la coopération en matière de piraterie.

<sup>85</sup> Avalisé le 26 février par l'Union Européenne, un accord, sous forme d'échange de lettres, a été passé, le 6 mars, avec le Kenya permettant de traduire à la justice kenyane certains des pirates ou personnes suspectées d'actes de piraterie ou de vol à main armée, appréhendés par les navires participant à l'opération militaire « Atalante » (quelle que soit leur appartenance à l'Union Européenne). (...). Cf. Nicolas Gros-Verheyde, « Opération Atalante Anti-piraterie : Des pirates très bien organisés » in *Europolitique*, n°3761, jeudi 28 mars 2009, p.19.

<sup>86</sup> Nicolas Gros-Verheyde, *op. cit*, 19 ; Jules Obama Mbega, *op.cit*, p.72.

accès des membres de l'Union Européenne aux prisonniers durant la période de détention préventive et une série de droits pour les personnes transférées<sup>87</sup> analogues à ceux dont disposent les prisonniers dans le cadre du droit international humanitaire<sup>88</sup>. On a pu recenser en Afrique orientale, plusieurs accords de juridictions qui ont permis que les pirates capturés puissent subir des procès équitables et justes. Les accords de juridiction comme nous venons de le relever constituent la solution idoine pour réduire l'impunité des brigands de mer. Il s'agit d'un cas de figure emprunté en Afrique orientale, et qui pourrait être mis en exergue en Afrique centrale, ceci permettrait alors de réprimer efficacement la piraterie maritime.

## CONCLUSION

En somme, il est à noter que la protection de la haute mer contre les actes de piraterie maritime par la règle de droit international est mise en exécution par les Etats en leur qualité de sujet traditionnel du droit international. Ce qui implique que les Etats

doivent intégrer les dispositions du droit international de la mer, notamment les articles 101 et 105 de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer dans leur droit interne afin d'intervenir en toute harmonie contre les actions des pirates en mer. Or, jusqu'à ce jour, bon nombre d'Etats ayant ratifié la CNUDM, peinent à intégrer les dispositions sus indiquées dans leur droit interne. Cet état de choses peut nous conduire à nous interroger légitimement sur l'effectivité de ces dispositions en près d'un quart de siècle d'existence.

---

<sup>87</sup> Un certain nombre de garanties sont inscrites afin que la personne transférée bénéficie de l'ensemble des droits fondamentaux dont : la présomption d'innocence, le droit à être traité humainement et ne pas être sujet à torture, ou à un traitement ou punition dégradant, inhumain ou cruel. La personne incarcérée doit notamment recevoir abri et nourriture adéquats, un accès au traitement médical et pouvoir accomplir ses rites religieux. Le droit de passer rapidement devant un juge ou un officier judiciaire qui doit décider, sans délai, de la légalité de la détention et qui doit ordonner sa libération si celle-ci n'est pas légale. Le droit d'être traduit devant un tribunal dans un temps raisonnable ou être libéré. Le droit à une audience publique et équitable par un tribunal établi par la loi. Le droit d'être informé rapidement et en détail, dans une langue comprise, de la nature et motif des charges retenues contre elle ; temps adéquat et moyens pour préparer sa défense et communiquer avec le conseil de son choix. Le suspect doit être jugé en sa présence, et peut se défendre soit seul, soit par l'intermédiaire de l'assistance juridique de son choix. Il doit bénéficier

de l'aide judiciaire si ses moyens ne lui permettent pas de payer un conseil. Le droit d'examiner les preuves et témoignages à charge. Le droit à l'assistance gratuite d'un interprète, si le suspect ne comprend pas ou ne parle par la langue de la Cour. Le droit à ne pas témoigner contre soi-même ou d'avouer sa culpabilité. Le droit de faire appel de la sentence devant un tribunal supérieur, selon la loi en vigueur au Kenya. La peine de mort ne peut être appliquée. Toute peine doit être commuée en une peine de prison. Cf. Nicolas Gros-Verheyde, op.cit, p.9 ; Soelle Mboundja Gottfried, op.cit, p.97.

<sup>88</sup> Commissaire Général Jean-Louis Fillon, op. cit. p.10 ; Christian Ménard, op. cit. p.39 ; Hervé Morin, *projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer*, enregistré à la Présidence du Sénat français le 3 septembre 2009, Doc. N° 607 rectifié, p. 24 ; Soelle Mboundja Gottfried, op.cit, p.97.