

## La piraterie saisie par le droit

**Bernard DROBENKO**

Professeur des Universités Emérite- ULCO  
Campus de la Mer - TVES (EA 4477) ULCO/Lille 1  
COMUE Lille Nord de France  
Membre associé du CRIDEAU - Limoges

« Il ne faut pas lier un navire à une seule ancre, ni une vie à un seul espoir. <sup>1</sup> »

### Introduction<sup>2</sup>

La piraterie est connue aujourd'hui pour l'essentiel en sa forme électronique, elle défraie régulièrement les chroniques de l'actualité. Pourtant l'histoire démontre que le terme a été associé pour l'essentiel à la mer, ce dès les premières interventions humaines sur ce milieu. La piraterie maritime demeure une activité dont les pratiques ont été diversifiées.

Mais qu'est-ce que la piraterie ? D'un point de vue juridique, la définition résulte d'un processus historique<sup>3</sup>. Les pirates sont « des gens qui commettent en armes pour faire la guerre sur mer à tous ceux qu'ils rencontrent, amis ou ennemis du roi »<sup>4</sup>. Plus récemment elle est définie par la Convention de Montego Bay comme<sup>5</sup> :

« 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 ».

Aux termes de l'article suivant, y sont inclus les mêmes actes perpétrés par un navire de guerre dont l'équipage s'est mutiné. Il en résulte que les navires et faits de guerre qu'ils génèrent ou sont susceptibles de générer, ne constituent pas des actes de piraterie. De plus la piraterie ne comporte que des actes commis en haute-mer

Cette définition doit être complétée par les apports de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime<sup>6</sup> qui dispose que « commet une infraction pénale toute personne qui, illicitement et intentionnellement, s'empare d'un navire ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence ou accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un navire, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la navigation ».

Ces évolutions caractérisent les enjeux développés dans le temps et l'espace par la piraterie.

Les faits qualifiables de piraterie sont intervenus de manière récurrente au cours de l'histoire des activités maritimes de l'humanité en mer. Ici deux éléments se conjuguent, le développement des pratiques de

---

<sup>1</sup> Epitacte

<sup>2</sup> Nous aurons une pensée pour le pirate Morbreizh (dit le Balèze) Compagnon de Mélinda Warenn, et capitaine de la Bellisoise dont les archives et l'expérience ont été sources d'inspiration

<sup>3</sup> B. Marguet La piraterie maritime Droit maritime français 1999, p. 590

<sup>4</sup> Précité, en soulignant que cette définition est mentionnée dans un accord franco-anglais de 1497

<sup>5</sup> Art. 101 de la Convention sur le droit de la mer - Signée à Montego Bay (Jamaïque) le 10 décembre 1982

<sup>6</sup> Article 3 de la Convention de Rome du 10 mars 1988 sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime

piraterie dont les caractéristiques ont évolué, qui a été suivi de l'instauration de règles plus ou moins adaptées pour y faire face.

## A – Les caractéristiques de la piraterie

De nombreux textes caractérisent historiquement le développement de la piraterie au cours des temps. Si les pratiques sont diversifiées, elles sont aussi constantes.

### 1° Une diversification des pratiques.

Comme le souligne un auteur, la littérature fait apparaître de tels actes dès l'antiquité<sup>7</sup>. Le développement des échanges favorise aussi celui des actes de prédation. Les conquêtes coloniales des pays européens vont généraliser ces échanges conduisant aussi à un développement significatif des pratiques de piraterie<sup>8</sup>. Durant la période de l'esclavage la piraterie apparaît aussi dans sa diversité, certains pirates sont « libérateurs », tandis que d'autres contribuent au commerce de l'humain, ce que le code noir désigne comme des marchandises, l'essentiel étant alors de se saisir des cargaisons puis de les renégocier. Dans le même temps certains Etats organisent la lutte contre la concurrence, parfois en utilisant des pirates, le plus souvent en missionnant les corsaires sur les mers.

Aujourd'hui, sur un espace maritime marqué par l'impact de la libéralisation du commerce<sup>9</sup>, notamment sur l'activité de transports<sup>10</sup>, deux types de piraterie semblent pouvoir être distinguées :

- La petite piraterie : elle est essentiellement côtière voire portuaire, elle concerne souvent des populations en difficultés économiques qui assurent des compléments de revenus en attaquant tout navire susceptible de transporter des marchandises négociables rapidement. Pour l'Organisation Maritime Internationale, il s'agit de faits qualifiés de « mineurs ».

- La grande piraterie : elle concerne des actes de piraterie développés en haute mer. Elle a pendant longtemps été le fait de navires « pirates » dirigés par un capitaine dont certains acquièrent une renommée internationale. Elle est devenue aujourd'hui un aspect caractérisé par des pratiques organisées, planifiées. En effet, ces activités relèvent aujourd'hui pour la plupart d'organisations criminelles territorialisées, disposant de flottilles d'attaque avec des bateaux très rapides et bien équipés (radars, sonars par exemple) et des équipages aux armements les plus efficaces (roquettes et/ou armes automatiques).

Les actes de piraterie, quelques soient les types de pratiques sont des faits illégaux, avec atteinte aux biens et aux personnes.

La piraterie « traditionnelle » s'exprime par des pratiques faisant apparaître un capitaine maître à bord d'un équipage et dirigeant ainsi un navire à travers les océans ou dans certaines zones particulières. Certains ont laissé leur nom à travers l'histoire<sup>11</sup>, citons entre autres, hommes et femmes, les Barbe Noire, Francis Drake, Henry Every (ou Avary, Avery), Long Ben, Edward Low, François L'Olonnais, Henry Morgan, Pie de Palo ou Peg Leg, Jack Rackham, Mary Read, Ching Shih ou Lionel Wafer). L'organisation de la piraterie a aussi évolué dans le temps, il apparaît que certaines pratiques ont été codifiées.

Si le capitaine est le chef à bord, il n'en existe néanmoins une sorte de « lois » de la piraterie, traduites par une « charte du pirate » qui fixait un ensemble de huit de règles. Si aux termes de l'article un « tous doivent obéir aux ordres du capitaine », tandis que pour l'article deux « chacun aura sa part de chaque butin, mais pour chaque pièce d'or qu'un membre de l'équipage recevra, on en donnera une et demie au capitaine ». La discipline à bord est de règle ainsi, selon l'article 3 « quiconque volera ou jouera de l'argent sera abandonné sur une île déserte avec une seule bouteille d'eau et un pistolet ». Dans le même temps, cette activité à risques

<sup>7</sup> Pascal Polère La piraterie maritime aujourd'hui. Le droit maritime français 2005, p. 659

<sup>8</sup> Gérard A. Jaeger Le Livre Blanc De La Piraterie -Contribution à une identification du pirate occidental Cahiers Diffusion Université Culture N°8 1990

<sup>9</sup> Au-delà des effets directs sur les échanges, l'OMC comporte une annexe sur les services de transports maritimes cf. décret n°95-1242 du 24 novembre 1995 portant publication de l'accord de Marrakech instituant l'Organisation mondiale du commerce (ensemble quatre annexes), signé à Marrakech le 15 avril 1994. La piraterie constituant un motif de mise en circulation des marchandises qui en seraient issues (cf. art. 51)

<sup>10</sup> CNUCED étude sur les transports maritimes 2011 où il apparaît que près de 90% du commerce entre Etats intervient par voie maritime

<sup>11</sup> D. Defoe Histoire générale des plus fameux pirates Paris Phebus 1990

prend en compte la situation du pirate blessé, car aux termes de l'article huit « quiconque perdra un doigt ou un orteil recevra en dédommagement 400 écus d'or, s'il s'agit d'un bras ou d'une jambe la somme s'élèvera alors à 800 écus d'or ». Cette piraterie s'affichait parfois avec un drapeau, rouge ou noir assorti d'un dessin, dont la tête de mort est le plus connu.

- Des pratiques contemporaines qui relèvent des règles instaurées par les organisations mafieuses équipées comme de véritables armées. Les pratiques de rançon par exemple exigent une organisation marine et terrestre correspondante permettant de gérer les situations temporaires dites de « négociation ». Inéluctablement la piraterie a un ancrage terrestre. Si la piraterie de proximité côtière conduit à faire coexister des pirates et des marchands, la grande piraterie contemporaine, exige une organisation très structurée, voire des complicités étatiques mais elle révèle aussi parfois l'absence d'institution étatique et de capacité ou de volonté pour y faire face. La Somalie constitue à cet égard un exemple caractéristique.

## 2° des enjeux diversifiés

La piraterie varie dans les objectifs poursuivis, elle peut être de « subsistance », pour des populations pauvres vivant le plus souvent en zone côtière proche, elle est aussi une activité économique et financière avec des connotations tantôt mafieuses, terroristes ou politiques. Nonobstant les moyens de lutte engagés elle n'a cessé de se développer.

Les faits qualifiables de piraterie ont connu une croissance exponentielle dans les années 2000. Les rapports annuels sur la piraterie maritime du Bureau Maritime International situent les évolutions tant dans l'espace que dans le temps : en 2000 sont recensées 469 attaques, en 2003 révélait, avec 445 actes de piraterie, une augmentation de l'ordre de 20 % des actes de piraterie par rapport à 2002, en 2004, 30 marins furent tués, 148 furent pris en otages, 59 furent blessés et 30 membres d'équipages ou passagers étaient portés disparus. En 2010 les seules pertes en vie humaine cette année-là ont été déplorées lors des attaques contre des navires au large des côtes de l'Afrique de l'Est; en même temps, le nombre des membres d'équipage pris en otage dans ces incidents, généralement contre une rançon, s'est élevé à 629. L'année 2012 a été marquée par 202 attaques avec 585 personnes capturées. En 2013 le Bureau maritime international sur la piraterie et vol à main armée contre des navires a enregistré un total de 264 attaques dont 141 en Asie du Sud-Est et 51 en Afrique de l'Ouest<sup>12</sup>. Cependant ces statistiques n'intègrent pas la « piraterie côtière » pourtant très développées au large de nombreux pays, par exemple Interpol a procédé à plus de 4 000 enregistrements relatifs aux pirates et aux attaques en mer<sup>13</sup>.

Soulignons que pour de telles modalités d'exercice, la piraterie ne peut être une activité artisanale. Les caractéristiques des navires attaqués exigent des moyens et pratiques « professionnalisées », il en est notamment ainsi pour les plus convoités que sont les pétroliers, les vraquiers et les portes conteneurs.

Les enjeux économiques de la piraterie sont à la mesure des échanges commerciaux dans le secteur où elle se développe. Ainsi le rapport Lang remis au Conseil de sécurité en 2011 sur la Somalie<sup>14</sup> évalue le coût total de la piraterie à au moins 7 milliards de dollars par an, sans compter les dommages causés aux victimes, y compris les pertes en vies humaines. Près de 2000 personnes ont été prises en otage au cours des deux dernières années. Ces dommages ne feront que croître avec le temps.

Le Représentant spécial du Secrétaire général et Chef du Bureau régional des Nations Unies pour l'Afrique centrale (UNOCA), Abou Moussa, a réaffirmé le 28 novembre 2012 la détermination de l'ONU dans la lutte contre la piraterie maritime et les vols à main armée en mer dans le Golfe de Guinée. Il a précisé que « le port de Cotonou au Bénin perd environ 70 % de ses recettes du fait de ce phénomène qui constitue un sujet de grande préoccupation pour les Nations Unies »<sup>15</sup>. Lors de la 64<sup>e</sup> session de l'Assemblée générale des Nations Unies, une session informelle de la plénière a été consacrée à la piraterie. Il est apparu, selon les informations du bureau maritime international « qu'en 2009 les pirates ont extorqué plus de 60 millions de dollars de rançon, le montant le plus important enregistré à ce jour. En 2008, parmi les 242 navires attaqués, 111 avaient été détournés et environ 40 millions de dollars de rançon avaient été récoltés. Les conséquences en matière de

<sup>12</sup> Cf. site du BIM (<http://www.bimv.com/fr>), mais aussi <http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/conseils-aux-voyageurs/infos-pratiques-20973/risques/piraterie-maritime>

<sup>13</sup> Site Interpol <http://www.interpol.int/fr/> document « fiche pratique » piraterie maritime ref. COM/FS/2012-09/DCO-03

<sup>14</sup> Rapport de J. Lang remis au secrétaire général des Nations Unies en janvier 2011, rendu public le 25 janvier 2011. M. Jack Lang est à ce titre conseiller spécial du secrétaire général des Nations-Unies pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes.

<sup>15</sup> Centre d'actualités de l'ONU du 28 novembre 2012

sécurité, ainsi que les implications politiques, légales, économiques et sociales de ce fléau préoccupent gravement la communauté internationale ».

L'organisation non gouvernementale One Earth Future Foundation installée aux États-Unis a estimé dans une étude récemment publiée sur la piraterie maritime que les pirates somaliens avaient extorqué environ 177 millions de dollars en rançon en 2009 et 238 millions l'année suivante<sup>16</sup>.

Ces enjeux conduisent à organiser la lutte contre la piraterie.

## **B - La lutte contre la piraterie**

La lutte contre la piraterie est concomitante à son développement. Nous devons observer que le droit international de la mer a très tôt pris en considération le phénomène, mais qu'il révèle aujourd'hui des enjeux tels que le droit lui-même doit évoluer.

### **1° Une lutte historique**

En portant atteinte aux échanges dont elle se nourrit, la piraterie a très tôt constitué une activité à éradiquer. Ainsi nous devons constater que les Crétois, les Phéniciens et les Grecs ont lutté contre ces activités illicites<sup>17</sup>, de même que P. Polère mentionne que dès 67 avant JC, Pompée a éradiqué la piraterie en méditerranée, permettant ainsi de restaurer le commerce<sup>18</sup>. Plusieurs textes caractérisent la période du moyen âge<sup>19</sup>, ils comportent des dispositions relatives à la piraterie. Il en est ainsi des rôles et jugements d'Oleron qui apparaissent dès le 10<sup>e</sup> siècle, du droit de la Hanse élaboré par un groupement de ports allemands au 12<sup>e</sup> siècle ainsi que du Consulat de la mer qui a marqué le droit maritime du moyen âge.

La conquête planétaire des territoires via la mer à partir du 16<sup>e</sup> siècle va constituer un levier pour le développement de la piraterie, elle sera accompagnée de l'instauration de règles pour lutter contre ces pratiques. Ainsi la sécurisation du commerce maritime apparaît comme une préoccupation dès 1584. L'Ordonnance de la Marine de 1681 constitue l'un des premiers textes synthétique en la matière, elle traite des principes de sécurisation du commerce maritime. Ses dispositions seront développées au cours des siècles suivants.

L'émergence d'un droit universel de la mer va constituer un apport majeur. Deux textes permettent de caractériser la prise en considération de la piraterie par le droit international. Après la Convention de Genève sur la haute-Mer de 1958 qui ne retient comme acte de piraterie que la piraterie privée à des fins personnelles, la Convention de Montego Bay maintient cet objectif (art. 101) mais définit de manière plus élargie les actes de piraterie, il doit s'agir en effet de « tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation ». Mais ces actes doivent être développés en haute-mer, et ne comprennent pas ceux effectués par des navires de guerre « réguliers ». Y sont associés, la simple participation tout comme l'incitation à commettre l'acte de piraterie.

Ces dispositions sont complétées par la Convention de Rome du 10 mars 1988, sur la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité maritime. L'article 3 de cette Convention prévoit que « commet une infraction pénale toute personne qui, illicitement et intentionnellement, s'empare d'un navire ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence ou accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un navire, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la navigation ». La convention concerne également la tentative comme l'incitation ou la menace de commettre ces actes.

D'un point de vue juridique, la poursuite des actes de piraterie repose sur un principe d'universalité conditionnée, puisque, en haute mer, aux termes de l'article 105 « Tout Etat peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire ou un aéronef capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord. Les tribunaux de l'Etat qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne le navire, l'aéronef ou les biens, réserve faite des tiers de bonne foi ». Toutefois aux termes de l'article 107 « Seuls les navires de guerre ou aéronefs militaires, ou les

---

<sup>16</sup> Afrique renouveau en ligne du 17 janvier 2012 par Wanjohi Kabukuru « Piraterie en Somalie : à la recherche de solutions pour ce fléau mondial » - <http://www.un.org/africarenewal/fr/>

<sup>17</sup> Bernard Marguet La piraterie maritime Le Droit Maritime Français - 1999 – p .590

<sup>18</sup> Pascal Polère La piraterie maritime aujourd'hui précité

<sup>19</sup> Droits maritimes – Sous la direction de JP Beurrier Dalloz Action– 022-41

autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet, peuvent effectuer une saisie pour cause de piraterie ».

Il résulte de ces éléments que les actes commis dans les eaux territoriales d'un Etat ne sont pas qualifiés de « piraterie », il s'agit de brigandage relevant de la juridiction de l'Etat côtier. A ce stade plusieurs facteurs peuvent contribuer au développement de la piraterie, le contexte géographique ou la déliquescence de l'Etat côtier peuvent y contribuer.

Toutefois, un Etat dispose d'un droit de poursuite pour tout acte illicite commis dans les eaux relevant de sa souveraineté, y compris jusques en haute-mer, mais il cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de l'Etat dont il relève ou d'un autre Etat<sup>20</sup>.

Le droit français de lutte contre la piraterie est marqué par un contexte juridique classique avec la loi du 10 avril 1825<sup>21</sup> qui a constitué, pendant plus de deux siècles, la référence en droit français pour la lutte contre la piraterie. L'article 2 de cette loi qualifie de pirate notamment « tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer lequel, hors l'état de guerre et sans être pourvu de lettres de marque ou de commissions régulières, commet à main armée envers des navires français, leurs équipages ou leurs chargements, des actes de déprédation ou de violence ». Cette loi prévoyait par ailleurs un éventail de peines allant de la peine de mort aux travaux forcés à perpétuité ou à temps ou encore à la réclusion pour les personnes se livrant à de tels actes. La poursuite judiciaire de ces pirates était effectuée devant les tribunaux maritimes. Nonobstant le caractère obsolète de certaines dispositions, ce fut le texte de référence en France jusqu'en 2007, la doctrine développant ici une appréciation nuancée quant à cette suppression<sup>22</sup>. D'un point de vue opérationnel, ce texte permet de sanctionner tout acte commis par une personne, caractérise un crime du « droit des gens ».

## 2° une lutte universalisée

Dans un contexte d'échanges mondialisés, la mise en œuvre et l'application du droit en vigueur pour lutter contre la piraterie trouve ses limites. En effet, afin de préserver la souveraineté des Etats côtiers, le droit international de la mer ne permet pas de poursuivre un navire pirate de la Haute mer vers les eaux territoriales d'un Etat tiers.

De plus le droit de poursuite n'est autorisé qu'aux navires de guerre ou des aéronefs militaires ou d'autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet<sup>23</sup>.

Au regard des pratiques actuelles de la piraterie « organisée » qui s'appuie sur des Etats « accueillants » ou des Etats aux institutions défaillantes, cet aspect constitue un véritable écueil à la lutte contre la piraterie.

La lutte contre la piraterie contemporaine, notamment organisées, exige des mesures adaptées. Les évolutions du droit et du contentieux caractérisent, pour partie, cette prise en considération.

- d'une part l'évolution du droit. En raison même des enjeux économiques, financiers et humains que représente la piraterie, il est apparu nécessaire d'adapter les règles pour lutter contre ces pratiques. Ainsi s'est peu à peu affirmée la théorie du « droit de poursuite inversé », visant à autoriser la poursuite d'un navire pirate en haute mer jusques dans les eaux sous souveraineté étatique. A la suite des actes de piraterie au large de la Somalie, une première résolution du Conseil de sécurité des Nations Unies de 2008 pose le principe du droit de poursuite inversé pour une année<sup>24</sup>. Cette possibilité sera renouvelée en 2009<sup>25</sup>. En 2010, le Conseil de sécurité de l'ONU adopte une résolution permettant engagé « tous les États, y compris ceux de la région, à ériger la piraterie en infraction pénale dans leur droit interne et à 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 et des droits de l'homme »<sup>26</sup>.

Au niveau régional, la coopération s'organise pour tendre vers plus d'efficacité dans la lutte contre la piraterie. Ainsi l'Union européenne adopte une résolution étendant à certains Etats la coopération pour la lutte contre la

<sup>20</sup> Art. 111 de la Convention de Montego Bay

<sup>21</sup> La loi du 10 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime, abrogée par l'art. 27- III- 2° de la loi n° 2007-1787 du 20 décembre 2007 relative à la simplification du droit JORF n°0296 du 21 décembre 2007

<sup>22</sup> Abrogation choquante pour D. Mathonet dans un contexte de croissance d'une piraterie de plus en plus virulente (cf. De quelques remèdes à la piraterie maritime Le Droit Maritime Français - 2011 p. 726)

<sup>23</sup> JP Pancraccio Droit de la mer 1° ed. Dalloz 2010, n°443

<sup>24</sup> Conseil de sécurité des Nations Unies - Résolution 1816 du 2 juin 2008 concernant la piraterie au large de la Somalie

<sup>25</sup> Résolution 1897 du 30 novembre 2009

<sup>26</sup> Résolution 1918/2010 du 28 avril 2010 relative à la piraterie adoptée à l'unanimité par le Conseil de sécurité de l'ONU

piraterie au large des côtes Somaliennes<sup>27</sup>. Dans le même temps elle instaure, dans cette région maritime une force spéciale pour lutter contre la piraterie avec l'opération Atalante engagée en 2008 jusqu'en décembre 2014, la force navale de l'Union européenne (EU-NAVFOR). Cette opération vise à la fois à fournir une protection aux navires affrétés par le PAM, à protéger les navires marchands et à engager, par des moyens adéquats la lutte contre les actes de piraterie ou aux vols à main armée commis dans les zones concernées. En 2014 la Commission publie une communication relative à la sûreté maritime de l'Union européenne<sup>28</sup>. S'appuyant sur les expériences somalienne et en Asie, elle préconise notamment en matière de piraterie la coopération civile et militaire dans le cadre d'une approche intersectorielle de la sûreté maritime.

- en France, l'abrogation des textes de référence en 2005 exigeait de prendre en considération le contexte factuel de la multiplication des actes à l'encontre de navires français, tout en s'inscrivant dans le cadre des engagements internationaux. C'est la loi du 5 janvier 2011<sup>29</sup> qui va procéder à cette intégration. Notons qu'elle dispose en son article 5 que « A défaut d'entente avec les autorités d'un autre Etat pour l'exercice par celui-ci de sa compétence juridictionnelle, les auteurs et complices des infractions mentionnées au II de l'article 1er et commises hors du territoire de la République peuvent être poursuivis et jugés par les juridictions françaises lorsqu'ils ont été appréhendés par les agents mentionnés à l'article 4 ». Les évolutions intervenues conduisent à renforcer l'arsenal répressif à l'égard de la piraterie sous ses diverses formes, tant au regard des procédures pénales<sup>30</sup>, les possibilités d'intervention des forces militaires<sup>31</sup>, que des sanctions<sup>32</sup>.

Ce texte étend les pouvoirs des autorités maritimes avec un droit de visite et de déroutement du navire pirate, mais aussi l'appréhension des pirates, dans le même temps ce texte instaure des mesures visant à préserver les droits des présumés coupables. En effet, aux termes de l'article 2 de la loi ces mêmes autorités peuvent ordonner le déroutement du navire « vers une position ou un port appropriés pour procéder le cas échéant à des constatations approfondies ou pour remettre les personnes appréhendées ainsi que les objets et documents ayant fait l'objet de mesures conservatoires ».

Un droit de poursuite est aussi organisé puisque, aux termes de l'article 5 «.-A défaut d'entente avec les autorités d'un autre Etat pour l'exercice par celui-ci de sa compétence juridictionnelle, les auteurs et complices des infractions mentionnées au II de l'article 1er et commises hors du territoire de la République peuvent être poursuivis et jugés par les juridictions françaises lorsqu'ils ont été appréhendés par les agents mentionnés à l'article 4 »

Dans le même temps le législateur renforce les poursuites pénales<sup>33</sup>. L'évolution la plus significative est intervenue en France avec la possibilité pour des navires français d'embarquer désormais des agents privés de sécurité sur des navires où n'exercent pas des agents de l'Etat ou des agents agissant pour le compte de l'Etat<sup>34</sup>. Les entreprises concernées doivent obtenir une autorisation d'exercer dont le champ territorial est précisément déterminé par arrêté du premier ministre, situé au-delà de la mer territoriale des Etats en considération des menaces encourues.

- d'autre part l'évolution du contentieux. Les affaires de prise d'otage au large de la Somalie ont été l'occasion de contentieux permettant de préciser les conditions de mise en œuvre des règles permettant de lutter contre la piraterie. Ces affaires sont caractéristiques des difficultés auxquelles sont confrontées les Etats face aux actes de piraterie. En effet, les faits sont soit commis en haute mer soit dans les eaux territoriales d'un Etat

<sup>27</sup> Une décision du Comité Politique et de Sécurité du 2 octobre 2009 (JOUE L. 270 du 15 octobre 2009) accepte les contributions à l'opération de la Norvège, de la Croatie et du Monténégro –

<sup>28</sup> Communication conjointe au Parlement européen et au Conseil du 6 mars 2014 « Pour un domaine maritime mondial ouvert et sûr: éléments d'une stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne » ref. JOIN 2014- 9 final

<sup>29</sup> Loi 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer JORF n°04 du 6 janvier 2011

<sup>30</sup> Notamment les articles 706-73 du code de procédure pénale,

<sup>31</sup> Articles 1521-1, puis 1521-11 à 18 du code de la défense

<sup>32</sup> Référence synthétique de l'article 1° de la loi aux diverses dispositions du code pénal caractérisant des actes de piraterie susceptibles d'être recherchées, constatées et poursuivies, modification de l'article 224-6-1 du code pénal

<sup>33</sup> Modification des articles 224-6, 224-6-1 du code pénal, mais aussi l'article 1521-1 du code de la défense complété par les articles 1521-11 à 1521-18

<sup>34</sup> Loi n° 2014-742 du 1er juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires JO du 2 juillet 2014, insérant notamment au code des transports, au Livre IV, un titre IV intitulé « Activités privées de protection des navires », art. 5441-1 et s., modifiant le code des douanes et le code de la sécurité intérieure, précisée par les décrets n° 2014-1415 du 28 novembre 2014 relatif aux conditions d'exercice de l'activité privée de protection des navires (JO du 30 novembre 2014), décret n° 2014-1416 du 28 novembre 2014 relatif aux modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires JO du 30 novembre 2014, décret n° 2014-1417 du 28 novembre 2014 relatif aux normes et référentiels admis en application de l'article L. 616-1 du code de la sécurité intérieure JO du 30 novembre 2014, décret n° 2014-1418 du 28 novembre 2014 pris pour l'application de l'article L. 5442-1 du code des transports JO du 30 novembre 2014

dépourvu de moyens coercitifs mais qui demeure néanmoins souverain dans ses eaux et dont il faut obtenir les accords nécessaires pour y régler une affaire de piratage. Ce contexte rend difficiles à la fois les interventions, mais aussi l'établissement des faits qui vont justifier les poursuites. De plus, dès lors qu'interviennent des autorités militaires, les données recueillies relèvent de ses compétences, certaines informations pouvant être « classifiées », donc plus difficilement accessibles pour l'instruction civile, il en résulte que l'exigence de levée du secret défense peut ralentir ou rendre moins aisée l'instruction. De plus les pirates, quelle que soit la zone considérée parlent leur langue, voire leur dialecte, ce qui conduira aussi à des contraintes liées à la nécessité d'obtenir des traductions conformes.

Ainsi la Chambre criminelle de la Cour de cassation a été saisie à propos de l'affaire du Ponant. Elle rend un arrêt<sup>35</sup> permettant de préciser les conditions d'intervention des militaires français pour faire cesser l'acte de piratage. Elle se réfère à l'accord militaire des autorités gouvernementales somaliennes d'intervenir dans leurs eaux territoriales et d'y neutraliser les pirates, puis de les transférer pour y être jugés sur le territoire français. Enfin une fois déplacés sur le territoire français les pirates ont bénéficié des règles et procédures en vigueur pour tout délinquant en conformité avec les dispositions de la Convention européenne des droits de l'Homme, applicable sur le territoire français. La prolongation de détention des pirates, motivée par les faits «de séquestration en bande organisée suivie de mort, détournement de navire en bande organisée, meurtre en bande organisée et vol avec arme en bande organisée... » a été jugée conforme aux dispositions de la Convention européenne des droits de l'Homme<sup>36</sup>.

Dans l'affaire Carré d'As<sup>37</sup>, la Cour de Cassation se réfère directement à la résolution du conseil de sécurité 1816 autorisant, à la demande des autorités Somalienne, à entrer dans les eaux territoriales de la Somalie afin de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer.

Les affaires intervenues dans ce contexte contribuent à l'émergence d'un véritable droit criminel en mer<sup>38</sup>, elles légitiment avec l'appui des Nations Unies et de l'Etat côtier concerné la pratique du droit de poursuite inversé.

Les juridictions valident ces pratiques dès lors que le contexte juridique permet de les développer. Ainsi la CEDH<sup>39</sup>, confirme son arrêt de 1999<sup>40</sup>, en considérant qu'après l'interception d'un navire de trafiquants en haute-mer, celui-ci peut être remorqué en France pour présenter l'équipage à un juge, la distance et les délais de présentation à un juge n'étant pas excessifs vu les distances et les circonstances de temps et de lieux. Elle valide ainsi le droit de poursuite inversé.

## Conclusion

La piraterie maritime intéresse l'ensemble des pays de la planète, certaines régions sont plus particulièrement sensibles (la mer des Caraïbes, le détroit de Malacca entre la Malaisie et Sumatra, les eaux indonésiennes, la Mer de Chine du Sud, le Golfe d'Aden, le golfe du Bengale, la façade atlantique de l'Afrique, la Corne de l'Afrique). Les Nations Unies ont mis en œuvre un ensemble de programmes pour lutter de manière plus globale et au moins régionale contre ces activités criminelles. Pour la seule Afrique, le CES des Nations Unies dresse le tableau des engagements afin notamment d'élaborer des stratégies régionales avec les Etats concernés<sup>41</sup>.

Des perspectives ont été dressées à plusieurs niveaux, le rapport Lang esquisse des solutions pour la Somalie, présenté au Conseil de sécurité le 25 janvier 2011, il préconise, sous le sceau de l'urgence, un ensemble de solutions, en trois volets :

- un volet économique : par le développement d'activités telles que les pêches, les activités portuaires ou exportation de bétail, qui sont exclusives de la piraterie,
- un volet sécuritaire avec la réappropriation des compétences étatiques dans les eaux sous souveraineté, avec en appui un volet régional

---

<sup>35</sup> Cour de cassation chambre criminelle du 16 septembre 2009 n° de pourvoi: 09-82777. Pour la CEDH cependant, dans le cadre du droit en vigueur au moment des faits, la France a violé l'article 5, § 1 et § 3 (droit à la liberté et à la sûreté) pour n'avoir pas présenté les prévenus à une autorité judiciaire dès leur arrivée en France, et non quelques jours plus tard.

<sup>36</sup> Cass. Crim. 09 juillet 2014 M. Farhan X... N° de pourvoi : 14-82934.

<sup>37</sup> Cour de cassation chambre criminelle du 17 février 2010 n° de pourvoi: 09-87254

<sup>38</sup> Cf. Y. Charpenel, Analyse prospective des dernières jurisprudences relatives à la sécurité des mers, DMF 2011, 504

<sup>39</sup> CEDH 29 mars 2010 Affaire Medvedyev et autres c/ France, no 3394/03

<sup>40</sup> CEDH 12 janvier 1999 Affaire Rigopoulos c. Espagne (déc.), no 37388/97, CEDH 1999-II)

<sup>41</sup> CES des nations Unies – Rapport du secrétaire général session 4-29 juin 2012 - Appui du système des Nations Unies au Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique

- un volet répressif avec l'instauration de deux juridictions spécialisées au Puntland et au Somaliland, accompagnées de deux prisons comportant chacune un bureau permanent de l'ONUDC, ainsi qu'une Cour somalienne spécialisée extraterritoriale.

Ce rapport a été suivi de l'adoption par le Conseil de sécurité d'une résolution spécifique mettant en œuvre l'essentiel des recommandations<sup>42</sup>, et demandant notamment aux Etats :

- de renforcer leur coopération,
- d'appuyer la croissance économique durable de la Somalie,
- à soutenir le développement d'activités économiques (pêche, activités portuaires notamment)
- d'ériger la piraterie en infraction pénale dans leur droit interne

La résolution considère (point 14) 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 »;

Cette résolution (point 22) demande aussi *instamment* aux États, à l'Organisation des Nations Unies contre la drogue et le crime, avec le soutien des donateurs, et aux organisations régionales, de consolider le soutien international au renforcement des capacités pénitentiaires en Somalie, notamment en construisant à court terme des prisons supplémentaires dans le Puntland et dans le Somaliland, ... ».

Dans le même sens, le Conseil de sécurité des Nations Unies adopte la résolution 2015/2011<sup>43</sup> demandant (point 5) « à tous les États, en particulier aux États du pavillon, aux États du port et aux États côtiers, ainsi qu'aux États de nationalité des victimes ou des auteurs d'actes de piraterie ou de vols à main armée et aux États auxquels le droit international ou leur droit interne confère compétence, de coopérer en vue de déterminer lequel aura compétence et de prendre les mesures voulues d'enquête et de poursuite à l'encontre des auteurs d'actes de piraterie et de vols à main armée commis au large des côtes somaliennes, y compris quiconque incite à la commission d'un acte de piraterie ou la facilite, conformément au droit international applicable, y compris le droit international des droits de l'homme ». La demande concerne aussi (point 6) la coopération pour « la poursuite des pirates présumés pour prise d'otages ».

Le 24 juillet 2013 le Conseil de sécurité des Nations Unies adopte une résolution contre le commerce des armes qui ne concerne pas « e) Aux livraisons d'armes et de matériel militaire destinés exclusivement aux États Membres ou aux organisations internationales, régionales et sous régionales prenant des mesures pour lutter contre la piraterie et les vols à main armée commis en mer »<sup>44</sup>,

Lors de la conférence de Londres sur la Somalie du 7 mai 2013, sous l'égide de l'ONU, les participants « expriment également leur soutien aux efforts en cours du gouvernement fédéral somalien « pour établir des eaux somaliennes reconnues au niveau international » en luttant contre la piraterie, mais aussi la pêche illégale et le déversement de déchets toxiques »<sup>45</sup>.

Si la Somalie peut constituer un « cas d'école » conduisant à renforcer la coopération et à mettre en œuvre des sanctions efficaces pour réduire la piraterie, cette dernière exige une réelle coopération des Etats dans un premier temps, puis à l'harmonisation des règles de sanction de la piraterie par tous les Etats. En 2014, la Somalie est sommée d'adopter « sans plus attendre »<sup>46</sup> engagée à adopter. En vertu de la résolution 2184 (2014), la Somalie est invitée à adopter « sans plus attendre » un ensemble complet de textes législatifs de répression de la piraterie et de droit maritime et de mettre en place des forces de sécurité chargées d'en assurer l'application, tout en continuant de développer, avec l'appui de la communauté internationale, la capacité d'enquête des tribunaux somaliens. De plus pour conforter les résultats obtenus, le Conseil de sécurité reconduit pour un an l'autorisation de l'usage de la force aux États Membres et aux organisations régionales qui coopèrent avec les autorités de la Somalie dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large de ce pays de la Corne de l'Afrique. De manière générale, les Nations Unies invitent à la coopération interétatique, mais aussi régionale et internationale<sup>47</sup>. C'est le cas notamment du programme « UNODC Counter-Piracy Programme » initié en 2009, sous l'égide de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), avec l'aide financière de l'Union européenne. Ce programme, financé par un fonds géré par l'ONUDC vise notamment à renforcer les capacités juridictionnelles des Etats concernés (Kenya, Seychelles, Somalie notamment) et à s'assurer que les suites judiciaires soient conformes aux normes du droit international.

<sup>42</sup> CS des Nations Unies – Résolution 1976/2011 du 11 avril 2011

<sup>43</sup> CS des Nations Unies - Résolution 2015/2011 du 24 octobre 2011

<sup>44</sup> Conseil de sécurité ONU Résolution 2011/2013 du 24 juillet 2013 visant l'embargo sur les armes en Somalie

<sup>45</sup> Centre d'actualité de l'ONU du 7 mai 2013

<sup>46</sup> Résolution 2184/2014 du 12 novembre 2014 du Conseil de sécurité de l'ONU

<sup>47</sup> ONU Conseil de sécurité – Rapport du secrétaire général sur la situation concernant la piraterie et les vols à main armée au large de côtes somaliennes, 16 octobre 2014, ref. S/2014/740



Mais le développement de la piraterie sur les mers du globe invite à des solutions plus globales. Il va de soi que les perspectives de maîtrise de la piraterie seront aussi déterminées par la capacité des Etats à réviser le droit universel de la mer afin d'une part à préciser le statut de la haute mer<sup>48</sup> et les conditions de sa protection et de ses usages, puis à systématiser ce qui semble aujourd'hui inéluctable dans un cadre de coopération renforcée, le droit de poursuite inversé en particulier. Le pavillon constitue la référence y compris pour le règlement des litiges, une extraterritorialité renforcée pour les actes de piraterie ou de pollution pourrait constituer une avancée. La pratique des pavillons de complaisance ne favorisant pas la résolution de telles questions.

L'universalisation des échanges via les mers exige une approche holistique des questions à résoudre dans l'intérêt des acteurs maritimes eux-mêmes, la piraterie érigée en activité criminelle est indissociable de ce mouvement. Il en va ici de la piraterie comme des questions d'environnement, l'Etat de droit exige, au-delà de l'affirmation des principes et de l'instauration des règles, des moyens d'intervention et des sanctions adaptées, de ce point de vue le droit international de la mer exige quelques adaptations pour répondre à ces défis.

---

<sup>48</sup> B. Drobenko Vers un statut de la haute-mer ? Le droit maritime n°765 janvier 2015