La répression
de la piraterie maritime et ses enjeux juridiques

Centre d'Études Supérieures de la Marine

Romain BRONER

Lauréat du Prix Daveluy

cesm.etudes@marine.defense.gouv.fr

UNIVERSITÉ PANTHÉON-ASSAS – PARIS II
Droit – économie – sciences sociales

Année universitaire 2009 – 2010

Master recherche Sécurité et défense

LA RÉPRESSION DE LA PIRATERIE MARITIME ET SES ENJEUX JURIDIQUES

Mémoire préparé sous la direction
du contre-amiral Bruno PAULMIER

Présenté et soutenu publiquement
pour l'obtention du Master recherche Sécurité et défense

par
Romain BRONER

LA RÉPRESSION DE LA PIRATERIE MARITIME ET SES ENJEUX JURIDIQUES

REMERCIEMENTS

À M. le professeur Olivier GOHIN, directeur du Master 2 Sécurité – Défense, pour m'avoir permis de travailler sur ce sujet qui me passionne et dont j'espère m'être montré digne ;

Au contre-amiral Bruno PAULMIER, secrétaire général adjoint du SGMer, pour avoir accepté de prendre la direction de mon mémoire et pour ses très précieuses indications ;

Pour leur attention et pour m'avoir accordé une partie de leur temps :

À M. le sénateur André DULAIT, rapporteur du projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer, membre de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées du Sénat ;

À M. Éric FRÉCON, post-doctorant à la *S. Rajaratnam School of International Studies* (RSIS) – *Indonesia Programme* ;

Au commissaire en chef François LAURENT, chef du bureau droit de la mer et évènements de mer à l'État Major de la Marine ;

Au capitaine de vaisseau Thierry ROUSSEAU et à M. Laurent LETOT, du Centre d'Études Supérieures de la Marine (CESM).

Mémoire à jour du 27 mai 2010

L'Université n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans le mémoire ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

SOMMAIRE

Introduction générale

LA RÉPRESSION DE LA PIRATERIE : DES ENJEUX MONDIAUX

Chapitre I – La piraterie, une problématique actuelle entre rupture et continuité

Chapitre II – De l'environnement international au traitement national : une interface difficile à mettre en place

LE TRAITEMENT PÉNAL DE LA PIRATERIE ET SES DÉFIS

Chapitre I – L'interface pénale internationale

Chapitre II – Le traitement pénal national

Conclusion générale

TABLE DES ABRÉVIATIONS

AEM : Action de l'État en Mer
AMISOM : *African Union Mission in Somalia*, Mission de l'Union Africaine en Somalie.
BMI : Bureau Maritime International
c/ : contre
CEDH : Cour Européenne des Droits de l'Homme
CESDHLF : Convention Européenne de Sauvegarde des Droits de l'Homme et des Libertés Fondamentales
CJCE : Cour de Justice des Communautés Européennes
CJUE : Cour de Justice de l'Union Européenne
CNV : Contrôle Naval Volontaire
CPI : Cour Pénale Internationale
EPE : Équipe de Protection Embarquée
EUNAVFOR : *European Naval Force*, Force navale européenne.
GFT : Gouvernement Fédéral de Transition
Ibid. : *ibidem*
ICC : *International chamber of Commerce*, Chambre du Commerce International.
IRTC : *Internationally Recommended Transit Corridor*, Couloir de Transit Internationalement Conseillé
MSC-HOA : *Maritime Security Center, Horn of Africa*, Centre de Sécurité Maritime, Corne de l'Afrique
MEND : *Movement for the Emancipation of the Niger Delta*, Mouvement pour l'Émancipation du Delta du Niger
OMI : Organisation Maritime Internationale
ONG : Organisation Non Gouvernementale
ONU : Organisation des Nations Unies
ONUDC : Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime
Op. cit. : *opere citato*
OPJ : Officier de Police Judiciaire
OTAN : Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
PAM : Programme Alimentaire Mondial
PIB : Produit Intérieur Brut
PREMAR : Préfet Maritime
ReCAAP : *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against ships in Asia*, Accord de coopération régionale pour la lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer contre les navires en Asie.
SGMer : Secrétariat Général de la Mer
TIDM : Tribunal International du Droit de la Mer
UNCLOS : *United Nations Convention on the Law Of the Seas*, Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, aussi nommée convention de Montego Bay.
ZEE : Zone Économique Exclusive

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Selon sir Walter Raleigh, « *Celui qui commande la mer commande le commerce ; celui qui commande le commerce commande la richesse du monde, et par conséquent le monde lui-même.* ». Si l'écrivain, explorateur, officier de marine et courtisan anglais aura connu un sort aussi funeste que celui de nombre de pirates capturés – la condamnation à mort, ses écrits ont également le mérite d'exposer clairement la problématique principale du monde maritime, de l'antiquité jusqu'à nos jours.

Les espaces maritimes sont un élément central de l'histoire humaine. Dès l'antiquité, la plupart des civilisations se sont basées sur une composante maritime essentielle à leur développement, comme la civilisation grecque ou encore l'empire phénicien. Comme l'énonce Raleigh, la maîtrise des mers est indissociable de toute activité économique, de commerce, et donc de prospérité. De cette richesse, de cette prospérité découlent à la fois la puissance et le rayonnement d'une civilisation.

Le mot pirate est dérivé du grec *peiratês*, et du latin *pirata*, qui signifie « *celui qui tente la fortune, qui entreprend* ». Le pirate est donc celui qui tente la fortune, sur mer. La piraterie découle du commerce en mer en cela que dès qu'il a été possible de transporter des marchandises par la voie maritime, le long des côtes, il s'est trouvé des aventuriers pour tenter de s'enrichir en s'emparant de ces marchandises, en rançonnant leurs passagers, en exigeant un droit de passage. Cette pratique a perduré par delà les âges, depuis l'Antiquité jusqu'à l'époque moderne. Dans notre monde contemporain, la piraterie est toujours présente.

SECTION I : HISTORIQUE DE LA PIRATERIE

Dès le VIe siècle av. J.-C., la flotte athénienne reçut mission de lutter contre les pirates qui menaçaient son commerce maritime. Dès lors, le pirate est considéré comme un ennemi qui n'est pas seulement un barbare, étranger à la cité, mais aussi un ennemi plus universel, à la menace à la fois plus diffuse et plus inquiétante. Par la suite, Rome sera confrontée au même problème : les raids de pirates rendant incertains les transports de vivres entre l'Égypte et la péninsule italienne, le risque d'une famine est grand. Pompée (106 av. J.-C. – 48 av. J.-C) recevra à cette occasion, en 67 av. J.-C., le titre d'*imperator* pour lutter contre la piraterie en Méditerranée. C'est la fameuse guerre des pirates, gagnée en trois mois, qui précède la campagne victorieuse contre le roi Mithridate.

Dès cette époque, on constate que le pirate, dès qu'il dépasse le stade de simple opportuniste des mers pour mettre en place une véritable organisation, est rapidement perçu comme une menace substantielle. L'intervention de marines militaires dès cette période indique bien le souci constant de sécurisation des routes maritimes qui demeurera un enjeu central jusqu'à nos jours.

Plus près de nous, on a pu parler d'âge d'or de la piraterie à l'époque moderne, principalement aux XVIIe et XVIIIe siècles. C'est l'époque des grands noms de la flibuste : Francis Drake, Barbe Noire, puis surtout William Kidd, Henry Morgan, Jean Laffite, François Nau dit l'Olonnais, ou encore Bartholomew Roberts. La piraterie, phénomène universel, touchera alors plusieurs zones : la Mer Rouge et le golfe Arabo-Persique, la Méditerranée, la Mer de Chine, et surtout les Caraïbes.

Dans la mer Rouge, il n'est nul besoin d'attendre les écrits de Henri de Monfreid pour trouver trace de piraterie. Tout le long du golfe Arabo-Persique, les navires de la Compagnie Anglaise des Indes Orientales étaient perpétuellement menacés par des pirates qui sévissaient le long des côtes, particulièrement entre le Qatar et l'Émirat d'Oman : cette portion de littoral s'est longtemps appelée *côte des pirates*. Il a fallu attendre 1820 pour voir un traité de paix perpétuelle signé entre l'Angleterre et la myriade de petits Etats qui composent cette côte, puis 1853 pour constater un arrêt concret de la piraterie.[1]

En ce qui concerne la Méditerranée, la piraterie concerne surtout la côte nord-ouest de l'Afrique et les pays du Maghreb. Dans tout le pays berbère, de petites embarcations, pouvant aller jusqu'à la taille du chébec[2], n'hésitent pas à pourchasser les lourds navires de commerce européens qui transitent par le détroit de Gibraltar. Théoriquement soumis à l'autorité de la Sublime Porte, les dirigeants locaux (comme le dey d'Alger) encouragent parfois ouvertement la piraterie, et en retirent de substantiels bénéfices. L'Angleterre ira jusqu'à payer un tribut au dey d'Alger afin de se prémunir des attaques barbaresques. La France, traditionnellement dominatrice en Méditerranée jusqu'à la Révolution Française, se montrera incapable de mettre un terme aux actions barbaresques. L'ordre de Saint-Jean de Jérusalem, installé à Malte par l'empereur Charles Quint, sera tout au long du bas Moyen-Age et de l'époque moderne au centre de la lutte contre les barbaresques, formant certains des plus grands noms de la Marine Royale, comme Suffren ou le comte de Grasse.

---

[1] Jean-Paul Pancracio, *Le défi de la piraterie et de son traitement juridique*, Les cahiers du CEREM, n°10 (juillet 2009), p. 11.

[2] Un chébec est un navire méditerranéen fin, armé de canons, et gréé de voiles latines sur ses trois mats, qui peuvent être inclinés. Il peut également naviguer à l'aviron.

Après la Révolution et lors des guerres de l'Empire, les engagements entre la *Royal Navy* et la Marine française, suivis par le blocus des ports français comme Toulon, laisseront peu de place et de navires à la lutte contre la piraterie. Ce seront donc les tout jeunes Etats-Unis d'Amérique qui, en 1801 et 1805, lanceront deux campagnes contre les pirates libyens, montrant la nécessité de posséder une marine puissante et capable de se projeter loin de ses côtes. Il est à noter que la décision d'intervenir contre les pirates barbaresques a été prise par Thomas Jefferson suite aux attaques incessantes subies par les navires de commerce américains, assez présents dans cette zone. La capture de la frégate *Philadelphia*, échouée, par les barbaresques de Tripoli a constitué l'étincelle. Cette campagne a vu à la fois le bombardement par l'*US Navy* des ports d'Alger et de Tripoli, ainsi que la création du corps des *Marines*, qui a monté dès 1805 une expédition en direction de Tripoli, par voie de terre[3].

Dans les Caraïbes, enfin, l'âge d'or de la piraterie a fortement marqué les esprits et notre culture. Il a été initié par des aventuriers principalement Anglais et Français, en réaction au monopole commercial portugais mais surtout espagnol aux Amériques. Retranchés dans de petites îles des Caraïbes, comme la célèbre île de la Tortue, les flibustiers, boucaniers et autres pirates menaient la vie dure aux lourds galions de Sa Majesté Très Catholique, le roi d'Espagne Philippe II. Par la suite, le développement constant des îles de la mer des Caraïbes, l'explosion du commerce avec les puissances occidentales qu'étaient l'Angleterre, la France, les Provinces-Unies, l'Espagne et le Portugal a drainé un nombre de plus en plus conséquent d'aventuriers et de laissés-pour-compte des ports de la façade atlantique de l'Europe. Dans un but de régulation de la piraterie, qui menace alors sérieusement les comptoirs et les colonies européennes, l'Angleterre principalement enverra des forces navales. A partir de 1720, et jusqu'au début du XIXe siècle, la piraterie subsistera de manière endémique, mais sans jamais plus connaître l'âge d'or du XVIIe siècle.

Dès cette époque, le pirate est vu comme un ennemi universel, celui qui nuit à la liberté des mers, et donc à la liberté du commerce. La sanction pour acte de piraterie aura très souvent été la mort, qu'elle soit prononcé par un capitaine ayant capturé des pirates ou par des tribunaux plus régulièrement constitués. Ce fut le cas pour des pirates comme Stede Bonnett (pendu à Charleston en 1718) ou William Kidd (pendu à Londres en 1701).

Nous évoquerons pour finir un cas un peu original dans lequel la piraterie est passé du stade individuel d'un capitaine s'en prenant à des navires, pour devenir une véritable organisation criminelle. C'est le cas de la confédération pirate de la mer de Chine, créée vers 1800, qui a

---

[3] Voir Daniel Panzac, *Les corsaires Barbaresques. La fin d'une épopée, 1800 – 1820*, CNRS éditions Méditerranée, 1999, pp. 63 – 85.

rassemblé jusqu'à six escadres de jonques identifiées par un pavillon d'une couleur spécifique (rouge, noir, blanc, bleu, vert et jaune). Cette confédération s'est développée jusqu'à mettre au point ses propres méthodes de règlement des conflits, ses propres normes juridiques internes (notamment en matière de combat naval), des statuts élaborés. Du fait de la faiblesse de l'empire Mandchou en matière navale, seule la promesse d'une immunité associée à un usage limité de la force aura permis d'entraver l'action de cette véritable armée pirate. Ce n'est qu'au milieu du XIXe siècle, sous l'action des marines occidentales, que la piraterie sera combattue efficacement[4].

SECTION II : LA PIRATERIE ET LE DROIT

Cette lutte quasi perpétuelle contre la piraterie s'est accompagnée de l'élaboration de normes juridiques. Ces normes avaient une double finalité : permettre le commerce maritime, et éventuellement donner un fondement, une assise juridique à des opérations contre des ressortissants d'autres pays qui se rendent coupables d'actes de piraterie. La frontière est fine à cette époque entre le corsaire et le pirate. Le principe juridique fondateur et essentiel en matière de droit de la mer est la liberté des mers, et de manière incidente la liberté de commercer sur les mers.

La piraterie est indissociable du commerce maritime. Ce commerce est adossé au principe juridique de liberté des mers, de libre circulation maritime. C'est avec le développement massif de la piraterie, entre la fin du XVème et le début du XVIIIème siècle, qu'a été établi puis consolidé le principe de libre circulation maritime. Le juriste hollandais Grotius (1583 – 1645) établissait habilement ce principe en 1605 dans son traité *De jure praedae commentarius* (du droit de prise). Son argumentation se base sur le droit naturel : personne ne peut s'approprier l'air, ou l'eau. De fait, il est impossible d'occuper la mer et de prouver la matérialité de son appropriation. Aussi, selon lui, « *la mer appartient par nature toute entière à tous* ». Grotius associe habilement la liberté de la mer à la liberté de commercer sur la mer, dans son fameux traité *Mare Liberum*, paru en 1609.

Cette affirmation juridique de la liberté de la mer faisait suite à une affaire de piraterie. En effet, un navire de la Compagnie Hollandaise des Indes Orientales avait capturé, dans le détroit de Malacca, un navire de commerce portugais en 1603. Le Portugal ayant dénoncé cet acte de piraterie et réclamé la restitution de la cargaison, la Compagnie chercha à prouver le bien-fondé de cette prise. Grotius se fonda alors sur la légitime défense contre un pays, le Portugal, qui prétendait avoir un contrôle exclusif des mers en Asie pour assurer son commerce[5]. C'est en

---

[4] Jean-Paul Pancracio, *op. cit.*, p. 13.
[5] Béatrice Giblin, éditorial, *Pillages et pirateries*, revue Hérodote 2009/3, n°134, p.10 - 11

arguant de la liberté des mers, et de la liberté de commerce, que Grotius fonde le principe de libre circulation maritime comme vu *supra.*

Il est intéressant de constater que dès cette époque, les principales caractéristiques de la piraterie contemporaine sont présentes : la présence d'acteurs nationaux mais aussi privés (le Portugal, la Compagnie Hollandaise des Indes Orientales), une localisation géographique précise (le détroit de Malacca), mais également l'existence d'une norme juridique internationale fondée à la fois sur la coutume et sur un raisonnement juridique. La pensée de Grotius, même si elle a évolué et a été adaptée du fait des évolutions technologiques, historiques et juridiques (avec notamment le principe de la mer territoriale, qui fait l'objet d'une souveraineté étatique), a fondé ce qui est aujourd'hui l'une des bases les plus solides du droit de la mer, la liberté des mers. Ce principe veut que la mer ne puisse être appropriée par un État, et que toutes les nations puissent l'utiliser dans un but de commerce maritime.

Par la suite, ces principes de liberté des mers et de liberté du commerce renforcèrent la lutte contre la piraterie menée principalement par l'Angleterre au XVIIIème siècle, notamment dans les Caraïbes. La lutte contre la piraterie n'a jamais remis en cause la libre circulation maritime, malgré l'opposition initiale britannique au concept de liberté des mers (voir l'ouvrage *Mare Clausum* de John Selden). Le point culminant de cette lutte contre la piraterie sera l'exécution publique par pendaison en mars 1722 de cinquante-deux hommes de l'équipage du capitaine pirate Bartholomew Roberts. Cette répression féroce, qui fait suite à celle des Espagnols dans l'Atlantique aux XVème et XVIème siècle et précède l'implication des Etats-Unis dans la lutte contre la piraterie (campagnes contre la Lybie), n'a jamais réussi à éradiquer totalement ce phénomène. Celui-ci a survécu de manière endémique pendant tout le XIXème et le XXème siècle, pour refaire surface de manière plus prégnante à la fin des années 1990, dans le détroit de Malacca, puis avant même les années 2000, dans le golfe d'Aden (dès les années 1990).

SECTION III : CAUSES ET MANIFESTATIONS MODERNES DE LA PIRATERIE

Au travers de cette résurgence de la piraterie dans l'actualité internationale depuis le milieu des années 1990, il est possible de dégager à la fois des facteurs de rupture, mais aussi de pérennité de la piraterie.

On peut parler de rupture à la fois dans l'organisation et dans les zones touchées par la piraterie, ainsi que par l'intensité qui est la sienne. En effet, la piraterie, si elle touche un ensemble de zones géographiques cohérents (détroits, côtes escarpées, etc.), s'est déplacée dans l'espace. Certaines zones comme la côte du Maghreb, ou les Caraïbes ont vu une quasi disparition de la piraterie. De plus, les moyens matériels, l'intensité des actes de pirateries ainsi que les méthodes

employées ont fortement évolués. Les pirates se servent désormais de petits bateaux, rapides et très bien motorisés, pour s'approcher rapidement d'un navire de commerce afin d'en prendre le contrôle. Rien de comparable avec les sloop, bricks, voire parfois frégates pirates qui tiraient d'entières bordées avant de prendre à l'abordage quelque *Indiaman* de la Compagnie Anglaise des Indes Orientales. De plus, ces navires faisaient parfois jeu égal avec les navires de guerre envoyés contre eux, en terme d'armement et d'équipage. A l'heure actuelle, il est hors de question pour n'importe quel esquif pirate de se mesurer avec l'un des navires des marines de guerre qui croisent dans le Golfe d'Aden, ou avec un patrouilleur dans le détroit de Malacca. Les rares ayant essayé par mégarde, notamment au large de la Somalie, ont été capturés. Enfin, l'intensité de la menace est sans commune mesure : si la piraterie doit être combattue, elle ne semble pas en mesure d'avoir un impact significatif sur le commerce mondial. Le volume de navires de commerce, vraquiers, chimiquiers, pétroliers, cargos naviguant sur les mers du globe est tel que l'impact de groupes de pirates localisés et disposant de moyens limités ne peut pas peser lourdement sur les échanges mondiaux, comme cela a pu être le cas par le passé. Enfin, l'explosion de la criminalité organisée fait peser des risques autrement plus conséquents, notamment en matière de trafic de drogue[6].

Malgré toutes ces différences, il est possible de dégager certains éléments communs à la piraterie, à travers les âges. Ces éléments sont à la fois d'ordre géographique, juridique, et culturel. Tout d'abord, si certaines zones ont connu une disparition totale ou quasi totale de la piraterie, d'autres connaissent toujours, de manière endémique, certains actes de piraterie ou de brigandage. C'est ainsi que la Mer Rouge et le détroit de Bab El Mandeb, le détroit de Malacca et les abords de l'Indonésie connaissent toujours un certain nombre d'attaques. Ensuite, juridiquement : la piraterie a toujours fait l'objet d'une condamnation et d'une répression unanime de la part des Etats institués, stables, disposant d'une marine de guerre et protégeant leurs intérêts commerciaux. Dès l'Antiquité et jusqu'à nos jours, en passant par l'époque moderne, le pirate a été considéré comme l'ennemi de tous, l'ennemi commun. Son terrain de chasse favori, la mer, a également été la cause de son statut juridique à part : le principe de juridiction universelle découle directement de l'absence de souveraineté sur la mer, au-delà d'une certaine distance des côtes. Nous y reviendrons. Enfin, culturellement, la piraterie a subsisté comme mode de vie, comme moyen de gagner sa vie, alternative séduisante pour un certain nombre de populations. Indissociable d'autres activités, comme les trafics d'esclaves puis de migrants, les trafics d'armes, la contrebande, la piraterie est pour certains un moyen comme un autre de gagner sa vie, en marge de la légalité. C'est ainsi que des groupes et tribus de pêcheurs indonésiens, somaliens, javanais

---

[6] Voir à ce sujet le rapport sur la piraterie somalienne rédigé par Jay Carafano, Richard Weitz et Martin Edwin Andersen, *Maritime Security. Fighting piracy in the Gulf of Aden and Beyond*, Heritage Special Report, Heritage Fondation, Washington, 2009.

ou autres, voient la piraterie et le vol à main armée en mer comme une activité économique semblable à d'autres, basée sur une ressource à portée de main : le trafic maritime international.

Par piraterie, on entend d'ailleurs plus un phénomène sociologique qu'un phénomène juridique. En effet, en droit international de la mer, la piraterie ne concerne qu'une partie des attaques, celles qui sont effectuées en haute mer ou dans les zones n'étant soumis à la juridiction d'aucun État, comme nous le verrons. Le reste est qualifié de vols à main armée en haute mer (aussi appelés brigandage), qui dépendent de la compétence de chaque État pour les juger, puisque commis à l'intérieur d'un espace maritime sous la souveraineté dudit État, ses eaux territoriales et intérieures. Cette distinction apparaît dans la convention de l'Organisation des Nations Unies sur le Droit de la Mer (UNCLOS), signée à Montego Bay[7] le 10 décembre 1982 et entrée en vigueur le 16 novembre 1994.

Dans le monde moderne, la piraterie est évolutive, tant en termes de modes d'action que de zones. Les pirates et les criminels en général disposent d'une capacité d'adaptation et de renouvellement qui constitue un défi pour les organisations de lutte contre la criminalité. La piraterie a en effet basculé d'une menace militaire à une menace criminelle : on ne parle plus de guerre contre les pirates comme au temps de l'expédition de Libye, mais d'opérations de lutte contre la piraterie. Ces opérations font appel certes à des moyens militaires, mais leur finalité reste civile et concerne la lutte contre une forme spécifique de criminalité.

La piraterie, phénomène séculaire, intemporel mais en plein renouvellement, est ainsi placée au cœur des problématiques actuelles du droit de la mer, mais aussi du droit des conflits armés du futur, notamment du point de vue juridique. La question de la lutte contre la piraterie et contre le brigandage, qui se pose de manière plus pressante à chaque nouveau navire détourné et retenu, pose un certain nombre de problèmes, et impose un certain nombre de choix. Le premier consiste à déterminer l'intensité de la répression par rapport à d'autres moyens d'actions, comme la prévention, la reconstruction de l'État et l'aide à la mise en place de structures étatiques. Ensuite, il faut déterminer la place du processus juridique et judiciaire dans le traitement de la piraterie : après tout, rien n'impose de réprimer la piraterie selon des modalités judiciaires. Il serait possible de couler systématiquement tout navire soupçonné de piraterie, et de brûler les repaires pirates. Si toutefois le choix judiciaire est effectué, de nouvelles problématiques apparaissent : quelles normes de droit appliquer ? Quel régime juridique pour la piraterie, à la fois en tant que phénomène de droit international, mais également en tant qu'infraction pénale ?

---

[7] Montego Bay est l'une des principales villes de l'île de la Jamaïque.

Le choix a déjà été en partie effectué pour ces différentes problématiques. L'Union européenne, notamment, a pris le parti prendre en compte l'enjeu juridique dans la répression de la piraterie, de même que la reconstruction d'un État qui pourrait prendre en main sa population. Dans le cadre de l'opération mise en place par l'Union européenne, mais aussi dans celui beaucoup plus général du phénomène de la piraterie au niveau mondial, d'autres questions se posent alors. La première d'entre toutes, la plus importante, consiste à appréhender le lien entre le droit international, en ce qu'il condamne la piraterie, et la répression concrète et efficace judiciairement, qui ne peut avoir lieu que dans le cadre étatique. Se pose alors un problème d'interface qu'il s'agit de résoudre : interface entre différents niveaux de compréhension et de décision, mais aussi interface entre différents systèmes juridiques. C'est notamment le problème de la compétence et de la détermination de la juridiction de jugement des pirates. Ce jugement doit-il se faire au niveau national ou, par exemple, au niveau régional, voire international ? Enfin, du point de vue purement français, se pose la question du traitement pénal de la piraterie, et de tous ses corollaires, que nous aborderons également.

Afin de traiter au mieux ces multiples interrogations, il convient d'abord de déterminer les différents enjeux qui gouvernent la lutte contre la piraterie et le brigandage maritime, et ce au niveau mondial (titre I). Ensuite, une fois les enjeux clairement posés et identifiés, il sera nécessaire d'entamer une réflexion sur les défis qu'amène un traitement judiciaire de la piraterie, et ses enjeux juridiques (titre II).

TITRE I

LA RÉPRESSION DE LA PIRATERIE : DES ENJEUX MONDIAUX

La piraterie est un phénomène régional, voire local, mais qui peut avoir des conséquences au niveau global. Il est ainsi intéressant de constater que les activités locales de piraterie, tant qu'elles n'occasionnent pas de dommages notables ou ne font pas l'objet d'un attention soutenue de la part des médias et des opinions publiques, restent très marginalisées et assez peu combattues. On peut par exemple penser aux cas de piraterie qui se sont déroulés dans la mer des Caraïbes, au large du littoral colombien. Il faut bien admettre que le nombre d'attaques dans ces zones reste très limité, sans absolument rien de comparable avec la situation du détroit de Malacca jusqu'en 2004, ou avec la Somalie et le Golfe d'Aden depuis 2007. Cependant la piraterie et le brigandage y existent : selon le Bureau Maritime International (BMI), 5 actes de piraterie ont été recensés au large du Brésil en 2009, 5 au large de la Colombie, et 13 au large du Pérou[1].

La lutte contre la piraterie concerne des opérations spécifiques, qui ne sont pas des opérations de guerre, mais ne constituent pas non plus des opérations de maintien ou de rétablissement de la paix. Il s'agirait plutôt d'une opération de police internationale : le but est de ramener l'ordre dans une région du monde en butte à des difficultés qui créent une forme particulière de délinquance maritime, diffuse, contre laquelle il est difficile de lutter. Cet aspect inédit de la lutte contre la piraterie fait tout son intérêt : elle préfigure en partie les conflits de demain, dans lesquels les opérations de police au sens premier, administratif du terme prennent le pas sur les opérations de guerre. Juridiquement, la lutte contre la piraterie possède toutes les caractéristiques d'une crise moderne, que ce soit en terme d'importance du fait juridique ou de la présence d'un grand nombre d'acteurs, nationaux ou autres. L'étude de la répression de la piraterie permet donc en partie de préfigurer quels seront les défis auxquels seront confrontés, demain, la France ou l'Union européenne, que ce soit dans l'espace maritime ou sur le territoire terrestre d'un État.

La question se pose à un niveau global : comme pour la lutte contre le terrorisme en Afghanistan ou ailleurs, comme la stabilisation d'Etats faillis ou en passe de l'être, la lutte contre la piraterie concerne des problématiques de défense internationale qui ont des répercussion sur la sécurité au plan national. Le Livre Blanc sur la sécurité et la défense insistait sur ce concept de sécurité nationale. Un tel objectif ne peut être atteint que par la stabilisation de crises certes lointaines, mais qui peuvent avoir des conséquences beaucoup plus proches de nous. Quels sont donc les enjeux, nécessairement globaux, de la lutte contre la piraterie ? Quel impact celle-ci, si elle s'étend, peut-elle avoir sur la sécurité et la stabilité de l'ensemble de la région, voire du monde ?

---

[1] ICC-CMB, « Piracy and armed robbery against ships report – annual report 2009 », p. 5

Ces enjeux sont à la fois multiples et complexes. Pour les appréhender le mieux possible, il est nécessaire d'adopter une approche la plus logique possible. Ainsi, une menace doit être clairement identifiée afin d'être traitée de manière efficace : la ou les problématiques actuelles de la piraterie doivent donc être déterminées précisément, ce que nous ferons dans un premier chapitre. Ensuite, il conviendra de s'attacher plus précisément au principal problème dans la répression de la piraterie, qui est la coordination. Coordination entre Etats, coordination avec des organisations internationales, régionales, locales : la question essentielle est ici celle de l'interface. Cette interface doit être conceptualisée et étudiée afin d'être la plus efficace possible et de permettre un traitement adapté de la piraterie, ce que nous verrons dans un second chapitre.

CHAPITRE I : LA PIRATERIE, DES PROBLÉMATIQUES ACTUELLES ENTRE RUPTURE ET CONTINUITÉ

« *Longtemps, la piraterie a sévi sur les mers* ». Ce début de définition de la piraterie, que l'on trouve dans un dictionnaire vieux de trente ans[1], évoque plus la marine à voile, le *Jolly Roger* et les écrits de Henry de Monfreid. Elle est de plus erronée, la piraterie maritime n'ayant jamais tout à fait disparu et étant actuellement en pleine résurgence. Ce phénomène, que l'on pensait cantonné aux livres pour enfants et à l'imaginaire collectif, a ressurgi dès le milieu des années 1990. On assiste donc à un étrange dualisme : d'un côté, les pirates ont une image plutôt positive, encadrée par des figures effrayantes, mais également avec un certain code de l'honneur qui les rendait, sinon respectables, du moins respectés. De l'autre, la lutte moderne contre la piraterie, qui trouve de plus en plus d'échos dans la presse, n'a absolument rien à voir, et est exercée dans des zones finalement peu connues de nos opinions publiques (principalement le Sud-Est asiatique avec le détroit de Malacca, et la mer Rouge et le Golfe d'Aden)

Pour lutter efficacement contre la piraterie, il faut comprendre ce qu'est ce phénomène. Pour ce faire, il faut s'intéresser à la piraterie contemporaine, afin de la définir mais aussi de la délimiter (Section I). Une fois le phénomène appréhendé de manière satisfaisante, les problématiques actuelles de la lutte contre la piraterie pourront être posées clairement (Section II).

SECTION I : LE PHENOMÈNE DE LA PIRATERIE CONTEMPORAINE

Si la piraterie est à la fois intemporelle et actuelle, il convient toutefois de remarquer que beaucoup de facteurs ont évolué dans la piraterie contemporaine. Il est nécessaire de qualifier au mieux la piraterie, tout d'abord en s'intéressant à sa définition (§1). Une fois le phénomène moderne de piraterie clairement identifié et défini, il faudra en déterminer les causes et les enjeux (§2).

§1) La délimitation de la piraterie

La piraterie, si elle peut sembler un phénomène simple de prime abord, n'en regroupe pas moins plusieurs réalités, notamment au niveau juridique. Il convient donc de définir la piraterie à la fois dans ce qu'elle n'est pas (A) et dans ce qu'elle est (B). Avant même de s'attaquer à toute

[1] Davan, Cohen et Lallemand, *Dictionnaire du Français vivant*, Bordas, Paris, 1976, p. 932.

définition de la piraterie, il convient de rappeler quels sont les différents espaces maritimes qui recouvrent notre planète, tels qu'ils ont été définis par la convention de Montego Bay (UNCLOS).

La haute mer est définie dans la convention de Montego Bay comme « *toutes les parties de la mer qui ne sont comprises ni dans la Zone Économique Exclusive, la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un État, ni dans les eaux archipélagiques d'un État archipel.* »[2]. Cette définition, négative, situe donc la haute mer à une zone dont la distance des côtes est supérieure à 200 milles nautiques[3] en cas de présence d'une ZEE, ou à la zone de mer immédiatement postérieure aux eaux territoriales, s'il n'y a pas de ZEE (avec les prérogatives données à l'État riverain dans la zone contigüe, d'une largeur de 12 nautiques maximum). Dans la mer territoriale, dont la largeur ne peut excéder 12 milles nautiques (article 3 de la convention de Montego Bay), l'État est souverain (article 2 de la convention). Sa juridiction s'applique donc. C'est également le cas, sauf exceptions, dans sa ZEE.

A) Définitions négatives

Tout d'abord, il est nécessaire de distinguer pirates et corsaires. Même si elle n'est plus guère d'actualité, la guerre de course s'est toujours distinguée de la piraterie. Selon Jean Merrien, qui cite une chanson populaire, « *un corsaire est toujours un pendu…* »[4]. Or, précisément, la coutume, puis les lois internationales interdiront de traiter le corsaire comme un pirate. Le corsaire est un « *marin guerrier payé à la commission* »[5]. A la différence du pirate, le corsaire dispose d'une autorisation officielle d'effectuer des prises qui ne sont pas des navires de guerre. En temps de guerre ou de fortes tensions, un État pouvait délivrer aux armateurs qui en font la demande des lettres de marque ou des lettres de course. La lettre de course, qui suppose un État de guerre entre deux nations, est une autorisation pour un particulier corsaire d'attaquer au nom de son pays tout navire ennemi selon les lois de la guerre sur mer. La lettre de marque, quant à elle, était octroyée à un marchand dont les créances n'ont pas été payées. Il a l'autorisation de saisir des navires de l'État mauvais payeur, à concurrence de la somme due. Ces deux documents, qui décrivaient parfois minutieusement le navire pour lequel ils étaient émis, étaient limités à la fois dans le temps et dans leur objet. Le corsaire était de plus soumis à de nombreuses obligations (déclaration de prises par exemple). A l'inverse, un pirate ne dispose d'aucune commission : il attaque selon son bon vouloir tout ce qui passe à sa portée, généralement sans distinction de

---

[2] Article 86 de la convention UNCLOS (*United Nations Convention on the Law Of the Seas*, Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer).
[3] 1 mille nautique = 1,852 km.
[4] Jean Merrien, *Histoire des corsaires*, éditions L'ancre de Marine, Paris, 2005, p.9
[5] Jean Merrien, *ibid.*, *ibid.*

nationalité et, *a fortiori*, sans droit de créance. La guerre de course a été abolie par la quasi-totalité des Etats (à l'exception notable des États-Unis) par la Déclaration de Paris du 16 avril 1856.

La piraterie n'est pas non plus le brigandage, aussi appelé vol à main armée en mer. La différence est ici juridique. Matériellement, l'acte est le même, ses éléments constitutifs sont identiques ; seul le lieu de commission de l'infraction varie. Nous aurons l'occasion d'y revenir, mais indiquons dès à présent que tandis que la piraterie se déroule en haute mer ou dans les zones qui ne relèvent de la juridiction d'aucun État et dispose de son propre régime juridique, caractérisé notamment par le principe de juridiction universelle, le brigandage a lieu quant à lui dans la mer territoriale d'un État. Seul celui-ci est alors, selon le droit international public, compétent pour poursuivre et juger les auteurs de l'infraction, selon sa législation nationale. Aucun autre État n'a alors le droit ni d'arrêter les responsables, ni de les traduire en justice, sans l'autorisation de l'État en question.

Enfin, pour en terminer avec les définitions négatives, la piraterie n'est pas du terrorisme. Tant les moyens mis en œuvre que les buts sont différents. Les attaques du navire américain *USS Cole*, en mouillage à Aden, le 12 octobre 2000, et du pétrolier français *Limburg* le 22 septembre 2002, sont les deux seuls cas de terrorisme maritime dans la région[6]. Les entreprises terroristes visent à provoquer la terreur par des actes impressionnants, meurtriers et / ou avec une grande portée médiatique. A l'inverse, le pirate agit dans un but de lucre purement privé : c'est un bandit des mers. Il cherche seulement à s'enrichir en prenant le contrôle de navires, de leur cargaison et éventuellement de leurs passagers, pour en tirer un profit substantiel.

B) Définition positive de la piraterie

Dans ce cas, qu'est-ce donc qu'un pirate ? Plusieurs définitions de la piraterie sont proposées par différents organismes internationaux ou conventions internationales. Nous partirons de la définition la plus communément acceptée (1) pour ensuite nous intéresser aux définitions plus sujettes à controverse (2).

1) Le consensus autour d'une définition restreinte

L'Organisation des Nations Unies, par le biais de la convention de Montego Bay, propose une définition de la piraterie qui est la plus couramment admise. L'article 101 définit la piraterie de la manière suivante : « *on entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants :*

---

[6] Alain Gascon, « La piraterie dans le golfe d'Aden : les puissances désarmées ? », *Hérodote* 2009/3, n°134, pp.120 – 121.

a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commise par l'équipage ou les 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 État :
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 définition est considérée par certains comme minimaliste, ou restreinte selon certains auteurs[7]. Elle a cependant le mérite de poser une définition claire du phénomène, et de le limiter à la haute mer, tout en posant plusieurs conditions qui doivent être remplies pour que certains agissements puissent être qualifié d'actes de piraterie.

2) Les définitions alternatives

Cette définition est à comparer avec celle mise en place par le Bureau Maritime International, dont nous aurons l'occasion de reparler. Cet organe de la Chambre Internationale de Commerce, établi en 1981 notamment à des fins de statistiques, a élaboré sa propre définition de la piraterie. Elle est la plus complète et extensive possible, afin de remplir sa mission de manière satisfaisante. Sa conception de la piraterie est détachée de toute notion juridique ou géographique, et regroupe tous les actes de violence commis en mer dans un but de lucre et à titre privé. Le BMI définit donc la piraterie comme « *Un acte d'abordage ou une tentative d'abordage contre tout navire avec l'intention manifeste de commettre un vol ou tout autre crime et avec l'intention manifeste ou la capacité d'user de la force dans la commission de cet acte.* »[8]. Il n'y a pas ici de mention de haute mer ou de mer territoriale. Cette absence de distinction territoriale (malgré la mention de piraterie mais aussi de vols à main armée en mer) est justifiée par le BMI par sa mission de recensement. En effet, de nombreux actes de brigandage doivent être recensés car ils constituent un danger aussi présent que la piraterie, notamment en Asie du Sud-Est.

---

[7] Jean-Paul Pancracio, *Le défi de la piraterie et de son traitement judiciaire*, cahiers du CEREM (juillet 2009), p. 48.
[8] ICC-CMB, « Piracy and armed robbery against ships report – annual report 2008 », p.3, *in* Jean-Paul Pancracio, *op. cit.*, p. 50.

Ensuite, la convention de Rome de 1988 sur les atteintes à la sécurité de la navigation maritime peut également trouver à s'appliquer, ce qui est par exemple la position des Etats-Unis. Cette convention, élaborée après le détournement et la prise d'otages du paquebot *Achille Lauro*, en 1985 (donc un acte de terrorisme), parle d'infraction pénale pour toute personne qui « *s'empare d'un navire ou en exerce le contrôle par la violence ou la menace de la violence* », ou encore qui « *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 du navire* »[9]. Cette convention, qui vise principalement le terrorisme maritime, n'est pas forcément pertinente car elle ne recoupe pas les mêmes finalités que la piraterie. Cependant, une partie des actes matériels constitutifs de l'infraction de piraterie ou de vol à main armée en mer se retrouvent ici.

Pour finir, l'OMI (Organisation Maritime Internationale) a fait référence à l'article 101 de la convention de Montego Bay pour sa définition de la piraterie, dans le code de conduite qui a été adopté à l'occasion de la 74e réunion de l'assemblée de l'OMI.

Ces définitions posent, en filigrane, le problème central de la répression de la piraterie. En effet, la définition d'une infraction limite souvent les moyens mis en œuvre et les possibilités de répression à son encontre. Le curseur répressif est d'autant plus difficile à placer que la définition sera vague, ou qu'au contraire elle sera restrictive ; ainsi, il est impossible de réprimer de la même manière piraterie et brigandage, du fait de l'exclusion du brigandage du champ d'application de la convention de Montego Bay.

<u>§2) Des causes et des enjeux multiples</u>

Le temps de la mer comme « *monde du silence* »[10], comme l'avait célébrée le commandant Cousteau, est révolu. Les causes de la piraterie moderne se lisent dans l'évolution du monde contemporain. Au-delà d'une certaine résurgence de pratiques ancestrales, c'est surtout le contexte économique, militaire, géopolitique depuis la fin de la Guerre Froide qui explique la renaissance d'un phénomène auparavant occulté par l'affrontement Est – Ouest. L'augmentation du nombre d'actes de piraterie en Asie du Sud-Est en général, et dans le détroit de Malacca en particulier, se fit ressentir dès 1995. Puis ce fut, en 2007, l'apparition dans le paysage médiatique de la piraterie au large de la Somalie. Entretemps, d'autres côtes ont été le théâtre d'un soudain retour de la piraterie : le golfe de Guinée, ou encore la façade caribéenne de la Colombie et au large du Brésil. Le phénomène repose sur plusieurs facteurs explicatifs (A), qui expliquent son

---

[9] Convention de Rome sur les atteintes à la sécurité de la navigation maritime, art. 3.1.
[10] Louis Malle, Jacques-Yves Cousteau, *Le monde du silence*, France – Italie, FSJYC Production / Requins associés / Titanus, 1955, 82 minutes.

explosion dans plusieurs zones délimitées (B). Les enjeux de ce phénomène sont à la fois multiples et centraux (C).

A) Les facteurs explicatifs

Cette résurgence peut s'expliquer par plusieurs facteurs. Tout d'abord, avec la fin de la Guerre Froide, la présence à la mer des marines occidentales et soviétique a fortement diminué, dans un contexte de pacification des relations. Cette diminution de la présence en mer, accompagnée dans un premier temps d'une réduction drastique de certaines marines (on pense notamment à la flotte russe), a pu créer un sentiment d'anarchie, qui a été un facteur permissif. Depuis cette époque, les concepts de conflits asymétriques, de menaces diffuses, de « *nouveau paradigme de la violence* »[11] ont démontré une nouvelle logique d'affrontements, armés ou non, parfois larvés, avec de nouvelles formes de violence. La piraterie est l'une d'entre elles. Dans un monde de plus en plus globalisé, certains phénomènes ont acquis une place tout à fait nouvelle et importante.

D'autres causes sont à chercher du côté de l'économie et de la géographie. Le poids de la mer est sans cesse plus important dans les échanges économiques mondiaux, qui ont explosés depuis les années 1990. Les économies mondialisées utilisent de plus en plus la mer comme vecteur de transport des marchandises : depuis 1945, le trafic maritime est réputé doubler tous les dix ans[12]. On estime désormais que plus de 90% des échanges commerciaux mondiaux se font par la voie maritime[13]. Le trafic dans les détroits a explosé, entrainant une concentration de navires accrue dans un espace restreint. Pour terminer sur le volet économique, rappelons que la France, avec une Zone Économique Exclusive (ZEE) de plus de dix millions de kilomètres carrés, se classe au deuxième rang en terme de surface. La protection de ces espaces est une préoccupation essentielle, notamment pour Mayotte, qui n'est pas si éloignée des Seychelles.

Enfin, des causes géopolitiques sont constantes et favorisent l'émergence d'actes de piraterie et / ou de brigandage. Ainsi, la piraterie se concentre généralement à proximité d'un détroit ou dans une zone semi fermée, où l'on peut trouver une forte concentration de navires de commerce. C'est le cas du détroit de Bab-el-Mandeb, du détroit de Malacca, ou par le passé du

---

[11] Eric Frécon, « La dimension terrestre des pirateries somalienne et indonésienne », *Hérodote* 2009/3, n°134, p. 82.
[12] Eric Frécon, « La dimension terrestre des pirateries somalienne et indonésienne », *Hérodote* 2009/3, n°134, p. 82.
[13] Christian Ménard, *Rapport d'information déposé en application de l'article 145 du règlement par la commission de la défense nationale et des forces armées sur la piraterie maritime*, Assemblée Nationale, n°1670, 13 mai 2009, p.7

détroit de Gibraltar. Cette position géographique avantageuse est parfois accompagnée d'une carence de l'État riverain en matière de politiques publiques, qui a pour conséquence de laisser des populations plus ou moins laissées à elles-mêmes. C'est par exemple le cas au large de la Somalie, État failli, en pleine guerre civile, qui n'est en mesure ni d'exercer une souveraineté effective sur ses eaux territoriales ni même de contrôler les activités qui se déroulent sur son littoral. Dans le cas du détroit de Malacca, nous sommes en présence d'États fort, parfois assez autoritaires, mais dans lesquels le développement économique a créé de fortes disparités, laissant certaines zones dans la pauvreté la plus totale. Ainsi, en Indonésie, de nombreuses familles vivant sur les côtes sont condamnées à une pauvreté dont la piraterie est le moyen le plus rapide de sortir. La carence de l'État en matière de formation, d'emploi, d'infrastructures créé un désespoir, mais aussi un sentiment d'impunité, qui pousse ces pêcheurs ruinés vers la piraterie. Un manque de coordination entre Etats forts, mais jaloux de leurs prérogatives, ne fait rien pour arranger les choses.

La présence d'une population pauvre ou appauvrie et, de préférence, déjà familiarisée avec un environnement maritime peut être l'un des facteurs déclencheur d'actes de piraterie. Ainsi, certains auteurs (comme Éric Frécon, Alain Gascon) avancent comme cause principale au développement de la piraterie somalienne la ruine des pêcheurs locaux, qui ont vu leurs ressources halieutiques pillées par des navires de pêches industriels occidentaux ou japonais. De même, les habitants des *batangs* indonésiens, pêcheurs d'origine, seraient alors tentés par la piraterie du fait de la proximité avec Singapour et le flux permanent de richesses qui y transite.

Si la piraterie a des causes qui lui sont propres, elle a également des zones d'activités dédiées. Celles-ci sont principalement au nombre de trois.

B) <u>Des zones d'activité dédiées</u>

Tout d'abord, le détroit de Malacca. Dans le contexte de mondialisation et d'explosion des flux commerciaux entre l'Occident et l'Extrême-Orient, en passant par le golfe Persique, le détroit de Malacca est un passage stratégique pour le commerce mondial. Le carrefour sumatranais des Riau, au sud du détroit de Malacca, a été le théâtre entre 1995 et à peu près 2005 d'une flambée d'actes de brigandage. Du fait de l'absence de développement dans les *kampung* (petits villages de pêcheurs) malais et indonésiens, la délinquance a augmenté et s'est naturellement tournée vers l'élément liquide du fait de la culture de ces populations et du contexte archipélagique.

Ensuite, le golfe de Guinée. Ici la piraterie et les vols à main armée en mer prennent une connotation plus politique, mais se rapprochent aussi d'une délinquance beaucoup plus organisée. Suite aux revendications du MEND (Mouvement pour l'Émancipation du Delta du Niger) sur les

riches ressources en hydrocarbures du delta du fleuve Niger, la guérilla s'est étendue aux espaces maritimes, d'abord dans la mer territoriale du Nigéria, puis parfois jusqu'à la haute mer. Les principales victimes de ces agissements sont les compagnies pétrolières, dont le français Total, qui exploitent les gisements depuis des plates-formes pétrolières au large du Nigéria. Ces actes de vols à main armée sont crapuleux, assez organisés et peuvent assez vite dégénérer en enlèvement de ressortissants. Il s'agit, en terme d'intensité, de la zone la plus dangereuse actuellement[14]. Cependant, ses problématiques sont très spécifiques par rapport à d'autres zones où la piraterie sévit : il s'agit principalement d'une criminalité politique, qui s'oriente vers des activités de racket, d'enlèvement, d'intimidation. De plus, la grande majorité de ces actions prend place dans les eaux territoriales du Nigéria. Enfin, le trafic maritime international y est beaucoup moins soutenu que dans le détroit de Malacca ou dans le Golfe d'Aden.

Enfin, la zone la plus active en matière de piraterie est le golfe d'Aden, et plus généralement toute la zone qui va du détroit de Bab el Mandeb jusqu'aux Seychelles à l'est (voire parfois plus loin), et jusqu'au large du Kenya au sud. Cette zone concentrait en 2009 plus des deux tiers des actes de piraterie et de brigandage recensés par le BMI (Somalie et Golfe d'Aden)[15]. La Somalie est considérée comme l'un des pays les plus pauvres du monde, en terme de PIB (Produit Intérieur Brut) et de revenus par tête[16]. C'est également l'un des moins bien alphabétisés et l'un de ceux dont l'Indice de Développement Humain est le plus faible. Pays sans autorité étatique stable et viable, mais avec une structure clanique développée et cohérente, la Somalie possède une relative unité linguistique et religieuse (Islam sunnite). Malgré cela, une guerre civile endémique secoue le pays depuis le début des années 1990, et oppose notamment plusieurs milices religieuses, notamment le mouvement des tribunaux islamiques et les milices *al-shabbaab* (la jeunesse). Le gouvernement fédéral de transition (GFT) ne contrôle qu'une partie de la capitale, Mogadiscio, et n'exerce qu'une autorité toute nominale sur une grande partie du pays. Par conséquent, les populations, livrées à elles-mêmes, se sont tournées entre autres vers les trafics en Mer Rouge, qui existent depuis des temps immémoriaux, mais aussi vers la piraterie, du fait de l'absence d'autorité publique pour les en dissuader. Pour la plupart de ces populations pauvres de pêcheurs, durement touchées par la famine et la guerre civile, la piraterie est vue comme un moyen simple et rapide de gagner de l'argent, principalement pour tenter d'émigrer. Du fait du développement intense de la piraterie dans cette zone pendant maintenant plus de trois ans, une structure d'économie parallèle commence à se mettre en place : on assiste à la création de filières et d'organisations criminelles qui donnent un second souffle beaucoup plus professionnel et dangereux à la piraterie occasionnelle des débuts.

---

[14] Christian Ménard, *op. cit.*, p. 16.
[15] ICC-CMB, « Piracy and armed robbery against ships report – annual report 2009 », p. 6, graphique A.
[16] Pascal BONIFACE (dir.), *L'année stratégique 2009*, Paris, éditions Dalloz / IRIS, 2009, p. 424.

De nombreux acteurs sont concernés par cette résurgence de la piraterie. Ce grand nombre d'acteurs est à la fois une force et une faiblesse, en permettant une grande variété de points de vue et de méthodes de lutte contre la piraterie, mais aussi en rendant toute coordination plus difficile. Citons notamment les Etats, à la fois ceux de la région (Somalie, Kenya, Seychelles, Yémen, etc.), mais aussi ceux qui ont intérêt au rétablissement de la sûreté maritime dans le golfe d'Aden (Égypte, Europe, Etats-Unis, mais aussi Chine, Russie, Inde, Japon, etc). Les acteurs privés sont également les premiers concernés, notamment les affréteur et armateurs, dont les navires naviguent chaque jour dans les zones à risques, et qui paient des primes d'assurances plus élevées. Enfin, des groupes criminels commencent à se constituer, qu'ils soient politique (MEND) ou purement lucratifs, comme en Asie du Sud-Est et désormais en Somalie.

Les enjeux de la lutte contre la piraterie sont donc complexes, du fait précisément de l'imbrication d'un grand nombre d'intérêts, de problèmes juridiques qui se superposent à des conflits ou des querelles de délimitations de frontières, sur un fond de commerce maritime toujours plus soutenu.

C) Les enjeux de la piraterie

Ce phénomène souligne les enjeux de sécurité et de sûreté maritimes, qui sont à la frontière de la défense et de la sécurité. La problématique de la lutte contre la piraterie possède donc à la fois un aspect international, qui regroupe la protection de la liberté de navigation en haute mer, la protection du transit dans les détroits internationaux, etc. et un aspect de sécurité nationale, pour tous les Etats concernés : sûreté des espaces maritimes et des zones de souveraineté, sécurisation des approvisionnements, notamment énergétiques. La médiatisation dont a fait l'objet la lutte contre la piraterie dans le Golfe d'Aden, avec le déploiement de moyens maritimes importants, ne doit pas occulter plusieurs réalités. Ainsi, des enjeux économiques et financiers (1) côtoient le jeu diplomatique et stratégique dans la région (2). Enfin, de nombreuses problématiques juridiques se posent au sujet de la lutte contre la piraterie et le brigandage (3).

1) Les enjeux économiques et financiers

Ceux-ci sont les plus prégnants à court terme, et concernent le plus grand nombre d'acteurs.

a) Les enjeux économiques

Les détroits sont les artères jugulaires du commerce mondial : une menace sur la production et l'exportation de pétrole depuis le Moyen-Orient, ainsi que sur les flux de matières premières et de produits finis entre l'Europe, le Moyen-Orient et l'Asie du Sud-Est est très

rapidement perçue comme une menace contre l'intégralité des échanges économiques. Dans le cas du MEND, là encore on constate un registre économique certain, du fait des revendication de ce mouvement qui milite (au moins en façade) pour une meilleure redistribution des ressources du delta du Niger, qui est riche en hydrocarbures. Ainsi, les menaces et les coups de main du MEND ont causé, directement ou indirectement, une diminution de 25% de la production de pétrole et un manque à gagner de 64 millions de dollars par jour pour le Nigéria[17].

En termes économiques, un autre acteur doit être pris en compte : les compagnies d'assurance. Maillon essentiel du commerce maritime, les entreprises d'assurance, comme la célèbre *Lloyd's* de Londres, modifient le montant des primes en fonction de la dangerosité du voyage. On a assisté à la mise en place de surprimes « « risque de guerre » pour les navires transitant par le Golfe d'Aden, pour un montant située entre 0,020% et 0,075% de la valeur du navire[18]. De la même manière, la baisse de fréquentation de la zone du Golfe d'Aden a eu un impact non négligeable sur l'Égypte : la fréquentation du canal de Suez a baissé de 25% entre 2008 et 2009, entrainant une perte significative de revenus. Cependant, une partie de cette perte de revenus peut être due à la crise économique et financière et à la contraction de l'économie.

Enfin, l'augmentation du nombre d'attaques inquiète l'industrie thonière de certains pays, notamment la France, l'Espagne et le Japon. Ces trois pays entretiennent des flottes de thoniers senneurs qui pêchent notamment au large de la Somalie. Cependant, l'impact semble pour l'instant assez limité, notamment grâce à la protection mise en place dans la zone du Golfe d'Aden.

b) Les enjeux financiers

Ces derniers concernent principalement les rançons qui sont obtenues par les pirates. En effet, là où une activité criminelle se développe et engrange des profits, il devient rapidement nécessaire de mettre en place des circuits financiers, à la fois pour la distribution de l'argent, puis pour son réinvestissement. Celui-ci peut se faire dans l'économie locale ou par le biais de banques qui ont une assise plus régionale, voire mondiale. En ce qui concerne la Somalie, selon certaines études, en 2008 les captures auraient rapportées 30 millions de dollars au Puntland, ce qui représente plus de deux fois le budget de cette région semi-autonome[19]. Ces rançons sont habituellement de plusieurs millions de dollars, pouvant aller jusqu'à de très grosses sommes : une rançon d'un montant de vingt millions de dollars aurait été payée pour le navire ukrainien *M/V Faina*, qui transportait une cargaison de chars et de diverses armes et munitions.

---

[17] Christian Ménard, *op. cit.*, pp. 25 – 26.
[18] Christian Ménard, *op. cit.*, p. 25.
[19] Alain Gascon, *op cit.*, p. 117.

Deux méthodes peuvent être employées pour le versement des rançons. Quand celle-ci est versée en liquide en mer, près du navire abordé, il semble qu'elle soit parfois transportée par canot rapide au Kenya, et virée par fax, sous le contrôle d'un groupe clanique d'entraide, nommé *Hawilad*[20]. Les commanditaires de ces actions de piraterie, qui investissent entre cinq mille et dix mille dollars par expédition, sont réputés récupérer 30% des gains. Les pirates se partagent la moitié, tandis que 20% sont réservés aux intermédiaires et acteurs secondaires, comme les interprètes, les intermédiaires de négociation, etc. Cependant, il semblerait aussi que des organisations de pirates plus organisés, comme les *Somali Marines*, fonctionnent autrement.

Certaines informations font état d'une valeur de 80 millions de dollars de rançons entre avril 2008 et avril 2009 (ce qui montre bien la difficulté à quantifier, et donc à tracer ces flux financiers), dont une bonne partie serait versée par l'intermédiaire de banques et de financiers à Dubaï ainsi que dans d'autres Etats du Golfe d'Aden[21]. Selon certains, un réseau de financiers se monte dans le Golfe d'Aden, mais aussi dans tout le sous-continent indien, notamment en utilisant la forte diaspora somalienne dans la région. Les moyens financiers ont suffisamment augmenté pour améliorer notablement les matériels et moyens de communications des pirates. Les villes de Dubaï, Nairobi, ou encore Mombasa ont pu être citées comme point de chute des commanditaires de certaines expéditions. Cependant, malgré les craintes de nombre d'auteurs, aucun lien financier n'a pour l'instant été déterminé entre les rançons payées pour libérer navires et équipages et le financement de groupes terroristes dans la région, notamment au Yémen.

2) Les enjeux diplomatiques et stratégiques

Au-delà des simples considérations commerciales, la lutte contre la piraterie est également l'occasion de donner une visibilité internationale à certains Etats ou organisations qui participent à différentes missions dans la zone. En effet, la région du Golfe d'Aden est stratégique, tout comme l'affirmation d'une stratégie navale globale pour beaucoup d'Etats. Les détroits voient une concentration inégalée de l'activité économique maritime, et sont donc autant de goulets d'étranglement pour les économies de marché. On a pu assister à certaines frictions dans les zones des détroits, pour le contrôle de bases navales par exemple (Djibouti, Aden, Gibraltar, Singapour, etc.). Cependant, des problèmes de souveraineté sur les eaux territoriales qui bordent les détroits sont également autant de risques de tensions entre Etats locaux, qui peuvent amener à un ralentissement du trafic dans le détroit.

---

[20] Alain Gascon, *op. cit.*, *ibid.*
[21] Daniel Howden et Kim Sengupta, « Pirates : the $80m Gulf connection » (Pirates : un réseau de 80 millions de dollars dans le Golfe), The Independent, 21/04/09. http://www.independent.co.uk/news/world/africa/pirates-the-80m-gulf-connection-1671657.html, The Independent, consultation du 08/01/2010.

De plus, il est à considérer que l'envoi de navire dans une zone comme le Golfe d'Aden peut être perçu comme un geste fort politiquement. C'est par exemple le cas de l'Union européenne. La mise en place de l'opération EUNAVFOR *Atalanta* souhaite mettre en avant la réalisation d'opérations conjointes, particulièrement dans le domaine maritime : il s'agit de la première opération navale de l'Union européenne. De la même manière, les États-Unis avec la *Combined Task Force* 151 souhaitent s'impliquer et ne pas laisser l'opération Atalanta seule sur place. Ensuite, les initiatives isolées d'État revêtent également une forte valeur symbolique, comme l'envoi d'un navire de guerre chinois sur zone, qui indique bien la nouvelle vocation hauturière de la Marine de l'Armée Populaire de Libération et sa volonté de se projeter loin de ses bases. Le Japon, quand à lui, est investi dans la zone afin à la fois de protéger son trafic commercial, mais aussi son industrie thonière.

La Corne de l'Afrique, en tant que telle, constitue à elle seule un enjeu de taille justifiant l'envoi de navires de guerre[22]. Interface entre le Moyen Orient et l'Afrique, mais aussi point de passage obligé entre l'océan Indien et la mer Méditerranée, la mer Rouge et le Golfe d'Aden voient l'investissement de marines à vocation mondiale, comme la France (Djibouti, Mayotte, les Émirats Arabes Unis), les États-Unis (Djibouti, Oman, Diego Garcia), mais aussi désormais une implantation chinoise qui va en se développant (projet de bases aux Seychelles, aux Maldives, en Iran)[23]. De plus, cette région est à la fois au centre de la lutte contre le trafic d'armes et de migrants entre l'Afrique et le Moyen-Orient, mais aussi suffisamment proche des terminaux pétroliers, de l'Irak et de l'Iran pour que les États-Unis aient créé la *Task Force* 150, visant à combattre le terrorisme maritime dans la zone. Différents enjeux sécuritaires s'y recoupent donc, et la lutte contre la piraterie devrait permettre de limiter les autres activités criminelles dans le Golfe d'Aden. L'équilibre mondial, tant économique que géostratégique, s'est d'ailleurs résolument recentré sur l'océan Indien et l'Asie, rendant ainsi d'autant plus centrales les questions maritimes.

Enfin, les risques environnementaux ne sont pas à négliger, en cas de capture par des pirates de navires sensibles, comme des pétroliers, chimiquiers ou méthaniers. Ces navires, d'un maniement et d'un entretien délicat, risquent en cas d'échouage de causer une pollution majeure.

Pour finir, les enjeux de la lutte contre la piraterie sont également juridiques. En effet, le droit a pris une place particulièrement importante dans la résolution des crises internationales. Les

---

[22] Voir à ce sujet l'excellent article d'Alain Gascon, « La piraterie dans le Golfe d'Aden : les puissances désarmées ? », *Hérodote* 2009/3, n° 134, pp. 107 – 124.
[23] Source : carte « Somalie : haut lieu de la piraterie maritime mondiale », *Diplomatie*, Hors-série n°10, décembre 2009 – janvier 2010, p. 48.

mécanismes mis en place par l'ONU, mais aussi par les Etats créent des servitudes et des obligations qui risquent d'empêcher une lutte efficace.

3) Les enjeux juridiques

Le premier de ces enjeux tient au régime juridique de la mer territoriale. En effet, celui-ci fait obstacle au traitement le plus efficace possible de la piraterie et des actes de brigandages. Comme nous l'avons vu, la compétence quasi exclusive de l'État riverain sur sa mer territoriale complique la coopération entre différents États et rend nécessaire la mise en place de coopération *ad hoc* ou plus régulières pour la répression des actes illicites.

Le droit international pose cette question de la coopération entre Etats concernant la répression de la délinquance maritime, et la surveillance des approches maritimes. Nous verrons qu'il n'est pas aisé de parvenir à une coopération satisfaisante, particulièrement quand des différents frontaliers viennent compliquer la situation. Les entités criminelles transnationales se jouent des frontières et des limites juridiques ; dans un cadre d'évolution du droit international qui reste très marqué par le modèle Westphalien de 1648, centré sur l'État comme entité juridique et principal acteur des relations internationales, la lutte contre des entités non étatiques pose un problème d'inadéquation des moyens à la mission. Il est donc nécessaire de repenser les armes juridiques et de sortir, au moins en partie, de la logique étatique pour mieux combattre la piraterie. Le décalage entre ce cadre juridique et la pratique de la piraterie limite les initiatives. Selon Éric Frécon, « *étant donné la nature transnationale de la menace, seule une coopération internationale semble en mesure de la contrer.* »[24].

Ensuite, la menace que fait peser la piraterie sur le trafic mondial est évolutive. Comme toute entité criminelle, organisée ou non, les bandes de pirates s'adaptent très rapidement aux paramètres locaux, qu'ils soient économiques, politiques, militaires ou juridiques. Cette réactivité exemplaire, encore favorisée par l'absence de structure lourde et d'intermédiaires nombreux auxquels sont astreints les grandes puissances, permet une grande réactivité, qu'il est difficile de contrer. En droit, cela s'exprime par la lenteur de l'évolution des normes juridiques (nationales ou internationales) liées à la piraterie, pour permettre une répression plus efficace.

---

[24] Eric Frécon, *Pavillon noir sur l'Asie du Sud-Est (Histoire d'une résurgence de la piraterie)*, Paris, éditions L'harmattan, 2002, p.248.

SECTION II : DES PROBLÉMATIQUES SPÉCIFIQUES

Les termes de piraterie et de brigandage concernent les mêmes actes matériels, la même infraction, prise dans deux espaces juridiques différents. Mais cette unité de définition ne doit pas masquer une grande différence de situations concrètes : si l'expression et les modes d'actions des pirates varient finalement peu, le traitement de cette délinquance maritime recouvre des problématiques qui peuvent être très variées. Ainsi, le phénomène de piraterie regroupe des problématiques géopolitiques parfois assez éloignées (§1), qui nécessitent des modalités d'action différentes et adaptées (§2).

§1) Des réalités géopolitiques éloignés

Le contexte de la lutte contre la piraterie peut être très différent selon les zones et les acteurs concernés. Ainsi, la géopolitique de la piraterie varie selon des paramètres qu'il faut prendre en compte, que ce soit dans le cadre du détroit de Malacca (A) ou dans celui de la Corne de l'Afrique (B). Ce sont en effet les deux zones qui sont les plus concernées par les actes de piraterie maritime et qui ont mis en place les réponses les plus élaborées.

A) Le détroit de Malacca, entre souverainetés exacerbées et coopération timide

La situation du détroit de Malacca, et de l'archipel des Riau y attenant, est compliquée tant juridiquement que politiquement. Certains Etats de la région sont relativement jeunes, issus de la décolonisation. Plusieurs sont concernés : l'Indonésie, au premier chef, mais aussi Singapour, la cité État du détroit, la Malaisie, et dans une moindre mesure la Thaïlande, le Vietnam, le Cambodge, les Philippines et le Sultanat de Brunei, ainsi que la Chine et le Japon. La plupart de ces Etats sont des Etats jeunes, aux frontières encore parfois mal définies, sujettes à des instabilités chroniques. Citons l'exemple de la Malaisie, qui entre 1958 et 1966 a connu une série de conflits consécutifs à son indépendance, en 1957[25].

L'Indonésie, de son côté, est l'un des Etats clés dans la lutte contre le brigandage maritime en Asie du Sud-Est. L'Indonésie, avec une population de plus de 231 millions d'individus, est le géant démographique de l'Asie du Sud-Est, si l'on excepte les deux mastodontes indien et chinois. C'est également le pays qui regroupe le plus grand nombre de musulmans, avec 88% de la population. L'Indonésie est au cœur des tensions géopolitiques de la région : connaissant une insurrection islamiste armée par le groupe Abu Sayyaf, le contexte inter confessionnel y reste

[25] Pascal Boniface (dir.), *L'année stratégique 2009*, éditions Dalloz / IRIS, 2009, Paris, p. 462

parfois tendu, et l'État de droit tarde parfois à se faire respecter[26]. En conséquence, les populations locales, très pauvres, se sont retrouvées par le passé souvent abandonnées par une administration où la corruption et le népotisme sont des fléaux endémiques, ce qui ne s'est pas arrangé avec la mise en place de gouverneur provinciaux[27].

Le dernier acteur principal de cette lutte est Singapour. Située à la pointe sud de l'Indonésie, en face de l'île de Batam, la ville de Singapour est l'un des principaux ports commerciaux et industriels d'Asie du Sud-Est. D'une superficie de 693 kilomètres carrés, pour une population d'un peu plus de quatre millions d'habitants, son PIB par habitant est de 29 790 dollars, à comparer avec les 1 570 dollars de PIB par habitant en Indonésie[28]. Une bonne partie des flux commerciaux maritimes qui transitent entre l'Extrême-Orient et l'Europe passent par le détroit de Malacca, ainsi que les approvisionnements en matière première et en pétrole qui partent du Moyen-Orient et circulent dans l'autre sens. Au milieu de ce passage stratégique pour l'économie régionale, voire mondiale, de nombreuses querelles de délimitation de frontières maritimes font naître des tensions entre Etats : entre Indonésie et Singapour, entre Indonésie et Malaisie, entre Malaisie et Thaïlande, etc.

Le détroit en lui-même, long de 937 kilomètres et qui se rétrécit pour n'atteindre plus que 1 300 mètres de large en son point le plus étroit, constitue une formidable opportunité pour les pirates. Chaque navire doit en effet ralentir l'allure, tant à cause de l'étroitesse de la voie maritime que du trafic intense qui le traverse[29]. Il est donc quasiment impossible à un navire de transiter à plus de dix nœuds, ce qui rend difficile toute manœuvre d'évitement ou de fuite. Les détroits de la Sonde ou de Lombok, qui pourraient constituer deux alternatives, ne restent que des voies secondaires notamment de par leur manque d'infrastructures dédiées au transit maritime[30].

Dans ce contexte, la lutte contre le brigandage maritime est complexe. Les pirates, généralement issus des villages très pauvres du littoral indonésien, n'ont guère le choix qu'entre une vie de misère avec un salaire ridicule en tant que pêcheur dans le détroit, ou employé de très bas niveau à Singapour, et tenter leur chance dans une entreprise pirate, qui malgré les risques peut leur rapporter de quoi nourrir leur famille : il était possible, dans les périodes fastes, pour un pirate, de gagner jusqu'à plus de 30 000 dollars en quinze minutes[31]. Dans ces conditions, et en

---

26 [26] Pascal Boniface (dir.), *L'année stratégique 2009*, éditions Dalloz / IRIS, 2009, Paris, p. 463
[27] Entretien téléphonique avec Eric Frécon, le 02/02/2010.
[28] Pascal Boniface (dir.), *op. cit*., p. 478 et 497.
[29] Eric Frécon, *Pavillon noir sur l'Asie du Sud-Est, Histoire de la résurgence de la piraterie maritime*, *op. cit.,* p.52.
[30] Eric Frécon, *ibid*., *ibid.*
[31] « Malaysian Police Cripple Piracy Gang, Nab Three Indonesians » (La police Malaisienne diminue les groupes de pirates : trois Indonésiens capturés), AFP, 25 octobre 2000, *cité in* Eric Frécon, *op. cit*, p. 66.

l'absence d'une répression efficace, voire de forces de police dignes de ce nom, le choix était rapidement fait. La coopération entre les différents Etats est rendue nécessaire, mais forcément compliquée de par les différents conflits frontaliers et la nature même de la zone. Il a été difficile de mettre en place des structures d'information communes. La mise en place de patrouilles coordonnées a été la coopération la plus poussée dans la région. Cependant, la majorité des actes se déroulant dans les eaux territoriales des Etats de la zone, la répression est rendue plus complexe par la nécessité de respecter la souveraineté des eaux territoriales de chaque État de la région, qui sont tous assez sourcilleux sur ce problème.

B) La Somalie, poudrière de la Corne de l'Afrique

Le contexte de la Somalie est très différent. Le nombre d'Etats impliqués au niveau local est plus limité, de même que l'impact de la piraterie semble être marginal dans la société et dans les flux économiques régionaux. Sont principalement concernés la Somalie et sa région semi autonome du Puntland, ainsi que le Yémen, situé en face du golfe d'Aden. Djibouti est concerné en tant que base française et américaine, tandis que les Seychelles se sont impliqués dans la lutte afin notamment de préserver leur ZEE. Le Kenya, enfin, a accepté de juger une partie des pirates, mais ne semble pas touché par la piraterie en tant que telle.

En Somalie, les luttes pour le pouvoir et l'échec dans la mise en place d'un État structuré apparaissent comme les principales causes de la résurgence de la piraterie. La population n'a pas de signes visibles de l'autorité étatique, qui est en proie à des dirigeants locaux corrompus et « *incapables de montrer l'exemple* »[32]. Depuis 1991 et la chute du régime de Siad Barre, la Somalie est en crise profonde permanente : incapables d'établir un pouvoir étatique fort, les différentes factions sont en butte aux menaces de milices islamiques et aux risques d'ingérence de pays voisins, comme l'Éthiopie. Dans ce contexte, les problématiques maritimes sont rapidement passées au second plan, lorsqu'il y avait quelqu'un pour s'en soucier.

La situation du pays est aujourd'hui chaotique : le gouvernement fédéral de transition peine à se maintenir à Mogadiscio, sans parler du reste du pays, contrôlé par divers clans locaux. L'ONU, qui a autorisé en décembre 2006 l'envoi d'une force de paix africaine de 8 000 hommes[33], n'est pas parvenue à mettre fin aux instabilités. Depuis lors, les efforts de stabilisation menés par l'AMISOM et la communauté internationale n'ont pas été couronnés de succès.

---

[32] Eric Frécon, « La dimension terrestre des pirateries somaliennes et indonésiennes », *op. cit.*, p. 93.
[33] Résolution n°1725 du 6 décembre 2006.

Dans ce cadre, le développement de la piraterie s'est fait là encore dans une zone essentielle au commerce maritime mondial. Le Golfe d'Aden et le détroit de Bab el Mandeb voient passer une bonne partie du trafic commercial maritime entre l'océan Indien (et au-delà l'Asie) et l'Europe par le biais du canal de Suez. Les pétroliers (pour ne parler que d'eux) chargeant leur cargaison dans les ports du Golfe Arabo-Persique doivent longer les côtes du sultanat d'Oman, puis celles du Yémen pour ensuite embouquer le détroit en vue de passer le canal de Suez, qui les mène jusqu'en mer Méditerranée.

Cependant, l'un des avantages de la situation somalienne consiste en sa plus grande simplicité géographique, et donc juridique. L'absence du patchwork d'eaux territoriales que l'on peut retrouver dans le détroit de Malacca simplifie la répression : les actes de piraterie prennent souvent place très au large de la Somalie, et donc dans les eaux internationales, bien qu'on constate un rapprochement des côtes des Seychelles, voire du Kenya et des Comores. Cette différence à la fois dans les données et dans le contexte géopolitique entraine la mise en place de moyens de lutte et de répression différents, adaptés à chaque situation. Il convient désormais de les examiner.

§2) Des modalités de lutte différentes

La lutte contre la piraterie doit prendre en compte de nombreux paramètres afin de mener à des résultats satisfaisants, tant à courte échéance (stopper rapidement les attaques contre le commerce) qu'à plus long terme (éradiquer le phénomène de piraterie). Pour cela, il est nécessaire à la fois de mettre en place un traitement opérationnel adapté (A), en utilisant des outils juridiques renforcés (B).

A) Un traitement opérationnel adapté

Le traitement purement opérationnel de la lutte contre la piraterie doit être adapté au contexte général. Les outils utilisés ne sont pas les mêmes selon les enjeux régionaux, la capacité des Etats en question, l'investissement de la communauté internationale, mais aussi et surtout selon les spécificités de la menace.

La motivation des pirates doit être prise en compte dans la lutte contre la piraterie, les raisons pour lesquelles l'activité de piraterie est lucrative. Le principal attrait semble être la probabilité de profits rapides et substantiels. Toute forme de criminalité contemporaine organisée a une finalité principale, qui est le profit. La plupart des organisations criminelles, quelle que soit leur taille, raisonnent selon une logique de coûts et profits. Ainsi, tant qu'une activité illicite demeurera rentable, il se trouvera toujours des personnes mal intentionnées pour s'y livrer, et

d'autres personnes suffisamment pauvres et désespérées pour faire office d'exécutants. Ce schéma se retrouve tant dans les hypothèses de trafic de drogue que dans la grande criminalité organisée. La *mafia* sicilienne, les triades hongkongaises, ou encore la *camorra* napolitaine fonctionnent toutes sur ce principe de rentabilité des activités criminelles.

En conséquent, il convient de s'adapter à cette réalité que l'on pourrait qualifier de marché. La lutte contre la piraterie doit pouvoir passer par des mécanismes qui rendront les coûts de la piraterie (coûts financiers, mais aussi humain) supérieurs à leurs avantages purement monétaires. En ce domaine, la répression de la piraterie en Somalie s'est montré la plus innovante, en mettant en place une politique de destruction systématique des navires pirates interceptés, sans forcément passer par une phase judiciaire, qui prend du temps et nécessite la conservation de preuves.

Cependant, des efforts avaient été menés avant même l'intervention de l'ONU par le biais de la résolution 1816 : plusieurs mesures avaient été prises afin de lutter contre l'interception des navires du Programme Alimentaire Mondial (PAM) qui ravitaillaient la Somalie. Ainsi, le PAM a demandé, dès 2007, à ce que ses navires soient si possible accompagnés et protégés par des navires militaires dans leur acheminement de l'aide humanitaire en Somalie. C'est ainsi qu'a été mise en place l'opération Alcyon, assurée par la France de novembre 2007 à février 2008, qui a permis la protection de l'acheminement de 300 000 tonnes de nourriture. Par la suite, d'autres Etats ont pris la relève de la France, comme les Pays-Bas ou le Danemark.

À la suite de l'intensification des actes de piraterie et de brigandage dans le Golfe d'Aden, il a été décidé la mise en place d'une véritable opération militaire dans la région afin de résoudre le problème de la piraterie. C'est notamment à la suite de la prise d'otage du Ponant (4 avril 2008) que la France, en accord avec la Somalie mais aussi les États-Unis, a décidé de présenter un projet de résolution. Celle-ci a débouché sur la mobilisation d'une partie de la communauté internationale, puis à la fin de l'année sur la mise en place de l'opération EUNAVFOR *Atalanta* : plusieurs marines de pays membres de l'Union européenne, agissant sous le commandement de l'Union européenne, participent à la sécurisation maritime du Golfe d'Aden. Le quartier général de l'opération est situé à Northwood, au Royaume-Uni, et le commandement sur zone est assuré depuis un navire de commandement et un état-major tournants. Le dispositif est composé de plusieurs navires (frégates, avisos, bâtiment de commandement et de ravitaillement), avec leur composante aéronavale (hélicoptères). Plusieurs aéronefs sont également inclus dans le dispositif d'Atalanta, afin d'avoir une capacité de reconnaissance et de repérage des pirates élargie[34].

---

[34] Source : site de l'opération Atalanta, www.eunavfor.eu/

Les États-Unis, de leur côté, ont mis en place la *Combined Task Force* 151, qui remplit le même rôle que l'opération Atalanta mais dans le cadre d'une coalition internationale. Elle est issue de la CTF 150, instituée en 2002 pour lutter contre le terrorisme maritime. La France, ainsi que d'autres nations européennes, participent également à cette opération. Les deux flottes, ainsi que les navires envoyés par certains Etats de manière individuelle, organisent régulièrement des conférences et des retours d'expérience.

Il est à noter que le MSC-HOA (*Maritime Security Center – Horn Of Africa*, Centre de Sécurité Maritime – Corne de l'Afrique) a mis en place, depuis le 1er février 2009, un chenal protégé pour le transit des navires qui traversent le détroit et le Golfe d'Aden : l'IRTC (*Internationally Recommended Transit Corridor* – Corridor de Transit Internationalement Recommandé)[35].

Dans le cadre de la piraterie dans le détroit de Malacca, qui a principalement sévie entre les années 1995 et jusqu'en 2004 ou 2005, la réaction, concertée ou non, a été bien différente. Principalement opérationnelle, elle a consisté en la mise en place plus ou moins de bonne grâce de patrouilles coordonnées contre les agressions de pirates. La formation de garde-côtes et des marines a été mieux assurée, notamment sur de petites unités. Ces patrouilles nationales sont coordonnées entre les différents Etats, le principe de patrouilles conjointes n'ayant que peu de succès auprès des Etats. Dans le cadre de patrouilles coordonnées, chaque marine reste dans sa mer territoriale et se coordonne avec les patrouilles menées par l'État voisin. Des patrouilles conjointe permettraient à deux navires, un de chaque État, de patrouiller la même zone, ensemble, ce qui serait plus efficace mais impose certaines concessions en matière de souveraineté sur la mer territoriale[36].

De plus, des outils de partage de l'information ont été mis en place. Il s'agit notamment de ReCAAP (*Regional Cooperation Agreement on Combatting Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia* – accord régional de coopération pour la lutte contre la piraterie et le vol à main armée contre des navires en Asie)[37]. Cette organisation a permis la mise en commun d'informations, la communication entre structures et l'organisation de conférences et de coopérations renforcées entre les Etats. Conclu en 2004, cet accord regroupe quinze Etats, dont tous les Etats de la zone[38]. Actuellement, le principal objectif de ReCAAP est la ratification par les Etats du détroit de Malacca de la convention de Rome de 1988, aussi appelée convention SUA

---

[35] ICC-CMB, « Piracy and armed robbery against ships, report for the period of 1st january – 31st march 2010 », p.19.
[36] Entretien téléphonique avec Eric Frécon, 02/02/2010.
[37] www.recaap.org/index_home.html
[38] Les Etats Membres sont : le Bengladesh, Brunei, le Cambodge, la Chine, l'Inde, le Japon, la Corée du Sud, le Laos, le Birmanie, la Norvège, les Philippines, Singapour, le Sri Lanka, la Thaïlande, et le Vietnam.

et de ses avenants sur la sécurité des plates-formes en mer et le transport des matériaux explosifs ou radioactifs (voire d'armes de destruction massive)[39], ce qui permettrait une unification des moyens de lutte contre un éventuel acte de terrorisme maritime.

B) Des outils juridiques renforcés

Les outils juridiques dépendent très largement du contexte, mais aussi de la volonté des Etats de s'impliquer et de la nature de cette implication. Du fait de la complexité des règles juridiques pénales régissant parfois les incriminations nationales de piraterie (quand elles existent), il a pu arriver que le traitement juridique de la piraterie soit un volet très limité (1), pour ne pas dire inexistant. A l'inverse, en cas d'implication forte d'Etats et d'une volonté de répression qui ne se limite pas à l'acte matériel, mais vise aussi à des poursuites pénales efficaces, on a pu constater un renforcement au niveau international des normes juridiques en vigueur (2).

1) Malacca : un traitement essentiellement local et peu développé

Dans le détroit de Malacca, la coopération a été essentiellement opérationnelle. Le volet juridique, longtemps absent, s'est manifesté par la signature de l'accord ReCAAP, qui permet une coopération et une coordination renforcée. Il n'induit toutefois pas d'obligation juridique pour les Etats concernés.

En matière de répression pénale, peu d'efforts on été fait. La prévention par le biais des patrouilles coordonnées a clairement été privilégiée au détriment d'une harmonisation des politiques pénales des divers Etats concernés[40]. Cela s'est traduit par deux conséquences dommageables. Tout d'abord, les peines de prison pour les infractions de piraterie ou infractions par analogie n'ont pas été harmonisées, comme le montrent les disparités dans les condamnations de pirates, qui peuvent aller de quelques années de prison (en Indonésie par exemple) à une condamnation à mort en Chine. Ces disparités risquent de créer une sorte de *forum shopping* pénal dans lequel les pirates préfèreraient une zone à une autre en fonction des risques judiciaires qu'ils encourent. Le second effet dommageable concerne le caractère répressif et afflictif de la peine de prison : même quand des peines de prison sont prononcées, ce qui n'est pas si usuel, il est fréquent que les parrains locaux payent de fortes sommes pour faire libérer leurs hommes[41]. Le système pénal et carcéral se montre donc inefficace dans la répression de la piraterie.

---

[39] www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=259&doc_id=686, résumé de l'état des avenants à la convention de Rome de 1988 sur le site de l'Organisation Maritime Internationale.
[40] Entretien avec Éric Frécon, 02/02/2010.
[41] Entretien avec Eric Frécon, 02/02/2010.

2) Golfe d'Aden : le renforcement international

La situation est bien différente dans le Golfe d'Aden. Si les enjeux juridiques feront l'objet d'un long développement plus avant, situons dès à présent de quelle manière et avec quelle intensité les accords juridiques et la finalité judiciaire ont été utilisés dans la lutte contre la piraterie.

Les accords ont ici été plus nombreux. Du fait du grand nombre de pays impliqués dans la lutte contre la piraterie, un cadre juridique mieux défini a été nécessaire. On a donc assisté à une sorte de « *trop-plein juridique* »[42] : en plus de la convention de Montego Bay qui préconise la coopération en matière de lutte contre la piraterie, pose la définition et le régime général de la lutte contre la piraterie, certains Etats comme les États-Unis ont demandé des références à la convention de Rome de 1988 sur la sécurité des personnes et des biens en mer, notamment avec ses protocoles additionnels. De plus, le Conseil de Sécurité de l'ONU a pris quatre résolutions juridiquement contraignantes pour les Etats et organisations internationales sur zone : les résolutions n°1816 (2 juin 2008), 1838 (7 octobre 2008), 1846 (2 décembre 2008) et 1851 (16 décembre 2008). Sans remettre en cause le cadre de droit international public classique, elles permettent néanmoins (particulièrement pour deux d'entre elles, les résolutions n°1816 et 1851) des dérogations au droit international classique de la mer, ce qui permet de faire évoluer le cadre juridique d'emploi des forces. La résolution n°1918 du 27 avril 2010, plus récente en date, est axée sur la coopération judiciaire.

En application de la résolution n°1816 du Conseil de Sécurité, l'Union européenne a, par le biais d'une action commune, posé le cadre juridique dans lequel s'inscrit son opération de lutte contre la piraterie, le 10 novembre 2008[43]. Cette décision définit à la fois la mission qui est dévolue à l'opération Atalanta, son mandat, sa date d'entrée en vigueur et de fin (un an après le début de l'opération, sous réserve de la prolongation de la résolution n°1816, selon l'article 16 de l'action commune). Elle prévoit également le cadre de la participation d'Etats tiers (article 10). Cette action commune a été reconduite pour un an le 8 décembre 2009[44], après reconduction de l'ONU par la résolution n°1897. Le mandat d'Atalanta, à cette occasion, a été étendu à la protection des activités de pêche dans la zone (article 1)[45].

---

[42] Éric Frécon, « La dimension terrestre des pirateries somaliennes et indonésiennes », *op. cit.*, p.88.
[43] Action Commune 2008/851/PESC du Conseil, 10 novembre 2008.
[44] Décision 2009/907/PESC du conseil, en date du 8 décembre 2009.
[45] Article 1 de la décision : « *En outre, Atalanta contribue au suivi des activités de pêche au large de la Somalie.* »

Enfin, l'Union européenne a conclu plusieurs accords : tout d'abord avec la Somalie, afin de pouvoir agir dans ses eaux territoriales, comme le permet la résolution n°1816 du Conseil de Sécurité ; ensuite avec le Kenya[46], pour la poursuite pénale des pirates interceptés, puis avec les Seychelles pour les mêmes raisons[47]. Ces accords devaient permettre un traitement judiciaire rapide des pirates tout en leur offrant toutes les garanties juridictionnelles d'un État de droit.

Ces impératifs juridiques, qui tentent d'organiser la lutte contre la piraterie à un niveau supranational, imposent de travailler à un niveau de coopération plus ou moins poussé entre différentes entités juridiques que sont les Etats et les organisations internationales comme l'ONU, l'Union européenne, ou encore l'OTAN. La coordination de ces organisations avec les Etats qui la compose, celle de ces différentes organisations entre elles, ainsi que la coordination entre les différents Etats impose de gérer plusieurs niveaux d'interface : si le problème est international, ce n'est qu'avec la participation des Etats qu'il est possible d'y mettre fin.

---

[46] Décision 2009/293/PESC du Conseil, en date du 29 février 2009.
[47] Décision 2009/877/PESC du Conseil, en date du 23 octobre 2009.

CHAPITRE II : DE L'ENVIRONNEMENT INTERNATIONAL AU TRAITEMENT NATIONAL : UNE INTERFACE DIFFICILE À METTRE EN PLACE

Dans le système Westphalien qui prévaut dans les relations internationales occidentales depuis 1648, l'État est posé comme acteur central, incontournable et exclusif. Le système international actuel est encore très marqué par ce paradigme. La plupart des institutions internationales sont composées d'États et ne laissent finalement que peu de place aux structures d'une nature non étatique, comme les organisations non gouvernementales (ONG), les organismes professionnels, les groupes d'intérêt, etc. Les groupes criminels, les structures claniques et religieuses, sont autant de modes d'organisation et de fonctionnement qui ne sont pas basés sur une logique étatique, même s'ils ont des interactions avec les Etats.

Cependant, au cœur même de ce système, des difficultés se créent. Plusieurs niveaux d'action coexistent : le niveau national, le niveau régional, le niveau international. Chacun de ces niveaux fonctionne avec ses propres organisations, regroupement d'Etats, règles juridiques. On assiste alors à un mécanisme d'adaptation entre ces deux niveaux : si la pression adaptative vient parfois des organisations internationales, la mise en place de mesures concrètes passe la plupart du temps par un État. La lutte contre la piraterie est un excellent exemple des difficultés de mise en place d'une politique efficace à cause de problèmes d'interface entre ces différents niveaux. Tout d'abord, un cadre international classique, qu'il soit juridique ou simplement décisionnel (mais toute décision n'est-elle pas un acte juridique ?) impose des négociations et des harmonisations (Section I). Ensuite, ce cadre doit faire l'objet d'une adaptation aux différentes situations locales afin d'être le plus efficient possible (Section II).

SECTION I : LE CADRE JURIDIQUE INTERNATIONAL

La coutume, mode de formation privilégié du droit de la mer, s'est vue formalisée notamment par les conventions de Genève de 1958, qui ont ainsi reconnu la mer territoriale. Il a toutefois fallu attendre 1982 et la convention de Montego Bay (UNCLOS) pour que le droit de la mer soit appréhendé dans son ensemble dans un cadre unique (§1). Par la suite, plusieurs initiatives de régulations et conventions ont eu un impact sur le régime juridique maritime (§2).

§1) Le cadre général : la convention de Montego Bay

Rassemblant la quasi-totalité de la communauté internationale, à l'exception notable des États-Unis (qui en sont pourtant un des piliers, notamment en ce qui concerne la liberté de la navigation), la convention de Montego Bay fixe le régime juridique des différents espaces maritimes que sont la haute mer, la mer territoriale, les eaux intérieures, les eaux archipélagiques. Elle a également créé la notion de Zone Économique Exclusive, comme vu plus haut, et a fixé son régime juridique. On a pu définir la convention de Montego Bay comme une sorte de « *constitution de la mer* », ce qui montre bien son rôle clé[1].

Le cadre de la convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer mérite d'être étudié à propos de la lutte contre la piraterie, à laquelle elle consacre plusieurs articles (A). Cependant, le cadre juridique mis en place à cette occasion n'est pas exempt de défauts et d'approximations (B).

A) La piraterie dans la convention de Montego Bay

La convention de Montego Bay consacre huit articles à la piraterie, et deux de plus s'y appliquent. La piraterie n'y est jamais mentionnée comme une infraction, mais une obligation de répression de la piraterie incombe aux Etats « *dans la mesure du possible* »[2]. Il convient ici de rappeler que le principe fondateur du droit international public, la souveraineté des Etats, se manifeste en droit de la mer par la compétence exclusive de l'État du pavillon sur ses navires. Seul un petit nombre de cas permettent à un navire d'exercer un droit de visite, ou d'exercer sa compétence au titre de la juridiction universelle. Ces cas sont définis par l'article 110, qui traite du droit de visite[3].

La piraterie est ensuite définie par l'article 101 de la convention. La réunion de plusieurs conditions est nécessaire pour qu'un acte de violence en mer puisse être qualifié de piraterie et être soumis à son régime juridique :

- Un acte de violence illicite (ce qui exclut *de facto* le cas du conflit armé entre deux navires de guerre)
- La qualité privée d'un navire, agissant à des fins privées : cette finalité est essentielle et exclut les navires d'État agissant en tant que tels.

---

[1] Commissaire général de première classe de la Marine Jean-Louis Fillon, « La piraterie maritime au XXIe siècle : défis et réponses. L'ampleur des enjeux juridiques », colloque organisé à HEC le 19 mars 2009.
[2] Article 100 de la convention de Montego Bay.
[3] Ces cas sont : la piraterie, le transport d'esclaves, les émissions non autorisées, l'absence de nationalité, la nationalité identique à celle du navire de guerre, bien que le navire contrôlé batte pavillon étranger ou refuse d'arborer son pavillon.

- Un acte commis à l'encontre d'un autre navire : il faut donc au moins deux navires pour qu'il y ait piraterie.
- L'acte de piraterie, pour être qualifié comme tel, doit avoir lieu en haute mer ou dans un lieu « *ne relevant de la juridiction d'aucun État* »[4].

De plus, la participation à « *l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef* » en sachant que celui-ci a été piraté, ou tout « *acte ayant pour but d'inciter* » à un acte de piratage, sont également considérés comme un acte de piraterie. L'article 103, quant à lui, considère comme pirates les navires qui ont servi à la commission des actes de piraterie.

L'article 105 consacre enfin le principe de juridiction universelle, en stipulant que « *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 des pirates* ». Il pose ensuite la possibilité de la compétence des tribunaux de l'État saisisseur (« *Les tribunaux de l'État qui a opéré la saisie* ***peuvent se prononcer*** *sur les peines à infliger* »[5]). Au-delà des simples termes de l'article 105, considérons la finalité de la compétence universelle. La haute mer, qui peut être considérée comme une *res nullius*[6], ne fait pas l'objet d'une appropriation par un État. Espace non soumis en tant que tel à la juridiction étatique, il devient difficile d'y appliquer des règles juridiques. Rappelons qu'au-delà de son sens moderne, le mot « *juridiction* » vient du latin *jus dicere*, qui signifie « *dire le droit* » : la juridiction d'un État est donc sa capacité, sur un espace déterminé, à définir les règles de droit qui s'appliquent. La compétence universelle en matière de répression de la piraterie s'explique donc par l'absence d'État compétent, en haute mer, pour juger de cette infraction : n'importe quel État est donc en mesure de juger des pirates, afin que l'infraction qui se déroule dans un espace qui n'est pas soumis à une juridiction ne reste pas impuni. Cependant, la compétence personnelle trouve toujours à s'appliquer en haute mer, se fondant sur la loi du pavillon ou sur la nationalité des marins.

Les articles suivants prévoient la responsabilité de l'État en cas de saisie arbitraire (article 106), et précise que seuls les navires militaires ou assimilés peuvent opérer une saisie pour cause de piraterie (article 107).

Le problème se situe dans la différence de juridiction entre la haute mer et la mer territoriale. En haute mer, le principe unanimement reconnu est celui de la loi du pavillon,

---

[4] Article 101, ii) de la convention de Montego Bay.
[5] C'est nous qui soulignons.
[6] Capitaine de vaisseau Francis Faye, « Insuffisances juridiques dans la lutte contre la piraterie », *Revue Maritime* n°483, novembre 2008, p.91

consacré par l'article 92 de la convention de Montego Bay. La loi du pavillon est définie comme « *la loi du pays dont le navire arbore le pavillon ; loi nationale d'un navire ou d'un aéronef servant à déterminer le régime juridique applicable au bien considéré, éventuellement à ceux qui se trouvent à son bord, aux actes qui y sont accomplis et à l'autorité qui y est exercée par le capitaine* »[7]. Cependant, dès qu'un navire entre dans la mer territoriale d'un État, celui-ci devient compétent pour réprimer les infractions à son droit national dont se rend coupable le navire, quel que soit son pavillon, à la condition que ces actes puissent avoir des conséquences sur l'État côtier[8]. Il a également, en matière administrative, des compétences pour réglementer le passage des navires afin d'assurer leur protection et la sauvegarde de ses approches maritimes (

Pour la piraterie, le problème est patent : si l'article 105 de la convention de Montego Bay autorise tout État à saisir un navire pirate « *en haute mer ou dans tout lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État* », elle ne permet pas de faire de même dans les eaux territoriales d'un État. Dans ce cas, ce sera à ce dernier de prendre toutes les mesures nécessaires à la répression efficace de l'infraction. En ce qui concerne la ZEE (Zone Économique Exclusive), son régime juridique est celui de la haute mer en ce qui concerne les infractions pénales liées à la piraterie.

Ce régime juridique général de la piraterie, sorte de droit commun qui s'applique à tous, est une grande avancée en ce qu'une définition unie et mondialement acceptée permet la possibilité d'une répression homogène et fait obstacle à toute zone de non droit. Cependant, ses avantages sont à nuancer.

B) <u>Avantages et inconvénients de Montego Bay</u>

Plusieurs conclusions sont à tirer du traitement de la piraterie par la convention de Montego Bay. Certaines sont positives, d'autres négatives et posent des problèmes concrets issus de limitations juridiques. Tout d'abord, la prise en compte de l'intentionnalité permet une répression plus efficace de la piraterie[9]. Comme toute infraction pénale, qu'elle soit qualifiée comme telle ou non, la piraterie regroupe trois éléments pour pouvoir être qualifiée : un élément légal, un élément matériel et un élément moral. L'élément légal est constitué par une norme de droit, et peut poser problème au niveau national. L'élément matériel ne pose généralement pas de problème de caractérisation, et est défini par l'article 101 de la convention de Montego Bay. L'élément moral, aussi appelé élément intentionnel, est également important : il convient de

---

[7] Voir « Pavillon (loi du) », Gérard Cornu, *Vocabulaire juridique*, assoc. Henri Capitant, 7e édition, Paris, éd. PUF, 2006, p.656.
[8] Article 27 de la Convention de Montego Bay.
[9] Commissaire général de première classe de la Marine Jean-Louis Fillon, « La piraterie maritime au XXIe siècle : défis et réponses. L'ampleur des enjeux juridiques », colloque organisé à HEC le 19 mars 2009.

déterminer que l'auteur, en plus d'avoir accompli les faits matériels constitutifs de l'infraction, a bien souhaité commettre cette infraction. L'intentionnalité permet également de réprimer la tentative de piraterie (quand le commencement d'exécution n'a pas permis le résultat escompté, par exemple lorsque le navire visé a mis en œuvre des manœuvres d'évitement couronnées de succès) et la complicité de piraterie (quand des complices restent sur le bateau mère pendant que d'autres participent à une attaque, par exemple). La prise en compte dans l'article 101 des « *acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef* » pirate, ou de tout « *acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes* », permet de les rendre constitutifs de piraterie[10]. Quant à la tentative, elle est punissable grâce à l'article 103 de la convention, qui énonce que peut être considéré comme un navire pirate tout navire dont « *les personnes qui les contrôlent effectivement entendent se servir pour commettre l'un des actes visés à l'article 101* ». Il n'est donc pas nécessaire d'attendre que l'attaque ait lieu : il suffit de démontrer que les personnes qui contrôlent le navire avaient l'intention de commettre un acte de piraterie.

Ensuite, la définition de la piraterie de la convention de Montego Bay exclut clairement tout amalgame avec le terrorisme maritime. La définition retenue impose en effet un navire privé, agissant à des fins privées. La finalité de l'acte ne peut alors qu'être privée, dans le sens de commise dans un but de lucre. L'acte terroriste, qui a une portée politique par nature, ne vise pas à l'enrichissement de son auteur, mais à marquer les esprits et à faire avancer une cause. A l'inverse, et selon la définition retenue ici, la piraterie vise l'enrichissement. Cette distinction a des conséquences concrètes : il est difficile, en se basant sur la seule convention de Montego Bay, de rattacher la lutte contre la piraterie (notamment dans le Golfe d'Aden) à la lutte contre le terrorisme, notamment en mer.

La définition mise en place par Montego Bay a pu être considérée comme à la fois trop large et trop restrictive. Trop large, car ses éléments constitutifs et surtout les faibles obligations juridiques mises à la charge des Etats ne permettent pas une répression efficace en se fondant uniquement sur ce texte de droit international. Trop restrictive, car en n'incluant pas les actes qui se déroulent dans les eaux territoriales, elle s'oppose à une répression efficace de la piraterie.

En effet, les actes qui s'exercent dans la limite de la mer territoriale d'un État échappent au qualificatif de piraterie au profit de celui de brigandage maritime, comme nous l'avons vu *supra*. Il n'y a pas de droit de poursuite inversé selon la convention de Montego Bay, qui permettrait de poursuivre dans la mer territoriale un pirate à la suite d'un abordage réalisé en haute mer. On assiste alors à une sanctuarisation de la mer territoriale, qui devient un repaire, un

---

[10] Article 101 b) et c) de la convention de Montego Bay.

havre pour les pirates. C'est cet état de fait qui a longtemps empêché la mise en place d'une politique efficace de lutte contre la piraterie en Asie du Sud-Est.

Enfin, le dernier problème concerne l'article 105 (« *Saisie d'un navire ou d'un aéronef pirate* »). Cet article prévoit la compétence des tribunaux de l'État ayant effectué la saisie sur « *les peines à infliger* ». Cependant, l'article ne prévoit qu'une possibilité : « *Tout État* ***peut****, en haute mer* » (…) « *saisir un navire pirate* », « *Les tribunaux de l'État qui a opéré la saisie* ***peuvent*** *se prononcer* »[11]. Ce n'est qu'une possibilité de juridiction. Cette possibilité, prévue pour laisser une éventuelle compétence à l'État du pavillon du navire qui a fait l'objet d'un acte de piraterie, ou encore à l'État d'un ou plusieurs des ressortissants, peut également avoir des conséquences dommageables, si aucun État ne souhaite au final entamer la phase judiciaire de répression, avec les risques qu'elle suppose. Le risque est alors celui d'une absence de sanction pénale[12], imposant la mise en place d'autres modalités de répression. C'est en partie ces limites qui ont pu pousser certains Etats à se fonder sur d'autres textes internationaux dont certaines dispositions peuvent trouver à s'appliquer à la piraterie.

§2) Les textes internationaux ayant un impact sur le droit de la mer

Plusieurs autres initiatives de conventions concernent le droit de la mer, sous différents aspects. En effet, le cadre juridique maritime est apparu relativement lacunaire au sujet des menaces contemporaines maritimes, comme le terrorisme ou le narcotrafic. Il a été nécessaire d'établir des normes de droit plus précises pour servir de cadre d'action en cas de nécessité. Ce cadre peut servir, de manière subsidiaire, à la lutte contre la piraterie, en se basant notamment sur la convention de Rome de 1988 (A) ou sur la convention de Palerme de 2000 (B).

A) La convention de Rome de 1988 : du terrorisme à la piraterie maritime

La convention de Rome, signée le 10 mars 1988 et entrée en vigueur le 1er mars 1992, a été élaborée à la suite du détournement du paquebot italien *Achille Lauro* par l'OLP, en 1985[13]. Un protocole sur la sûreté des plates-formes pétrolières a été signé en même temps, et un second sur la lutte contre la prolifération nucléaire a été ajouté en 2005. Cette convention concerne tous les actes d'atteinte à la sécurité en mer.

---

[11] C'est nous qui soulignons.
[12] Entretien avec le commissaire en chef de deuxième classe François Laurent, chef du bureau droit de la mer et évènements de la mer à l'état-major de la marine, 09/04/2010.
[13] Voir à ce sujet l'excellent article du professeur Jean-Pierre Pancracio, « L'affaire de l'*Achille Lauro* et le droit international », *Annuaire Français de Droit International,* 1985, p.221 – 236.

La convention de Rome ne fait pas référence à la piraterie de manière explicite, mais concerne de manière plus générale tous les actes de violence commis à l'encontre des navires ou de leurs passagers et se déroulant en haute mer. Elle définit ces actes de manière la plus large possible, notamment en ne prenant pas en compte la finalité de l'acte, qui peut être accompli à la fois dans un but de profit frauduleux ou dans un but terroriste. L'inconvénient est alors le risque de causer plus de confusion que de solutions, en n'apportant pas de définition précise de la piraterie. De plus, contrairement à la convention de Montego Bay, la convention de Rome de 1988 ne prévoit pas de compétence universelle, mais seulement une compétence quasi universelle : un État ne peut exercer sa juridiction que s'il a été victime de l'acte ou que celui-ci s'est déroulé dans ses eaux territoriales[14].

En revanche, en matière de titre de compétence reposant sur un espace géographique, la convention de Rome met en place un mécanisme qui laisse plus de liberté d'action que la convention de Montego Bay. Dans son article 4, elle prévoit en effet l'application de la convention à des cas plus large : « *si le navire navigue ou si, d'après son plan de route, il doit naviguer dans des eaux, à travers des eaux ou en provenance d'eaux situées au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale d'un État, ou des limites latérales de sa mer territoriale avec les Etats adjacents* ». Les cas d'intervention ne se limitent pas alors à la haute mer en tant que telle : il est possible d'agir sur le fondement de la convention de Rome de 1988 si un navire fait l'objet d'un acte de piraterie, par exemple dans les eaux territoriales de la Somalie, mais que sa route l'amenait à entrer ensuite en haute mer pour la suite de son voyage.

La convention de Rome de 1988, bien qu'elle semble peu pertinente dans le cadre de la lutte contre la piraterie parce que non prévue à cette fin, reste tout de même intéressante, notamment grâce à ce mécanisme d'action plus large que celui de la convention de Montego Bay, bien que probablement plus difficile à mettre en œuvre de manière pratique. De plus, les États-Unis ont réclamé une référence à celle-ci dans les résolutions de l'ONU pour des raisons internes : l'organisation de l'action de l'État en mer étant différente outre-Atlantique, la marine américaine n'est pas habilitée à mener des opérations de police. La référence à la convention de Rome de 1988 permet d'établir un fondement juridique à l'arrestation de pirates, la lutte contre le terrorisme étant une mission pour laquelle l'US Navy est habilitée. Il est également à noter que les États-Unis ne sont pas membres de la convention de Montego Bay.

Enfin, d'autres conventions contiennent des dispositions qui pourraient s'appliquer à la piraterie. La principale d'entre elles est la convention de Palerme de 2000.

---

[14] Jean-Paul Pancracio, *Le défi de la piraterie maritime et de son traitement judiciaire*, cahiers du CEREM, juillet 2009, p.48 – 49.

B) La convention de Palerme de 2000 : piraterie et criminalité transnationale organisée

D'autres conventions internationales peuvent voir une partie de leurs dispositions applicables à la lutte contre la piraterie. C'est principalement le cas de la convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée[15]. Celle-ci a pour but, comme l'énonce son article 1, la « *coopération afin de prévenir et de combattre plus efficacement la criminalité transnationale organisée* ».

Un groupe de pirates agissant au large de la Somalie ou dans l'archipel des Riau peut correspondre à la définition du groupe criminel organisé de l'article 2 de la convention : « *groupe structuré de trois personnes ou plus, existant depuis un certain temps et agissant de concert dans le but de commettre une ou plusieurs infractions graves* » (…) « *pour en tirer, directement ou indirectement, un avantage financier ou un autre avantage matériel.* ». L'infraction est considérée comme grave dès lors qu'elle est punie d'une peine de prison de quatre ans ou plus, selon le b) de l'article 2.

La coopération mise en place par la convention de Palerme n'a pas d'intérêt opérationnel flagrant sur la compétence pour appréhender un groupe de pirate. Elle est néanmoins utile en permettant une coopération judiciaire poussée entre les Etats signataires afin de lutter contre un groupe criminel transnational dans toutes ses facettes, de l'activité criminelle menée jusqu'au blanchiment d'argent en passant par la corruption des pouvoirs publics. Elle permet également une harmonisation intéressante des peines de prisons pour l'infraction en question. Elle permet enfin la confiscation et la saisie du produit du crime ou des biens et matériels qui ont été utilisés pour l'infraction (article 12).

Cependant, la convention de Palerme ne mentionnant pas directement la définition de la piraterie, il semblerait contestable de se fonder sur celle-ci pour la répression des actes de piraterie commis en mer. Elle peut néanmoins être pertinente pour lutter contre toute l'organisation qui se met en place autour du phénomène criminel : corruption d'agents gouvernementaux au Puntland, en Indonésie ou ailleurs, blanchiment d'argent, par le biais des banques de Dubaï ou celles de Singapour, ou encore pour permettre l'arrestation et l'extradition éventuelle de parrains qui semblent, selon certains, se mettre en place dans le commerce juteux de la piraterie[16].

---

[15] Signée à Palerme le 15 novembre 2000, et entrée en vigueur le 29 septembre 2003.
[16] Voir à ce sujet l'article d'Alain Gascon, « La piraterie dans le Golfe d'Aden : Les puissances désarmées ? », *Hérodote* 2009/3, n°134, p.117, sur la mention des commanditaires des expéditions pirates.

L'ensemble des normes juridiques s'appliquant à la lutte contre la piraterie, que ce soit le cadre de la convention de Montego Bay, qui définit le régime juridique de la piraterie, ou les convention de Rome et de Palerme qui peuvent se voir invoqué dans ce cadre précis, ne doivent pas faire oublier la nécessité de procéder à une adaptation de l'outil juridique aux circonstances à la fois locales et internationales.

SECTION II : L'ADAPTATION AUX SITUATION LOCALES

On l'a vu, la détermination d'un cadre global permet la mise en place de moyens d'action dont l'efficacité varie en fonction de ce que la norme internationale rend possible : cadre d'action, moyens d'action plus ou moins développés en fonction de la prévision d'éventuelles poursuites pénales, etc. Cependant, il est nécessaire qu'une bonne traduction de ce cadre international soit faite au niveau national pour que les opérations et les autres actions mises en place soient efficaces. L'interface entre le niveau international et le niveau local est alors essentiel : c'est la traduction en actions concrètes d'un cadre d'opération défini qui permet un traitement adapté de la piraterie. Toute la difficulté de cette interface entre deux niveaux est de réussir à traduire efficacement les décisions prises au niveau supérieur, ce qui pose parfois des problèmes suivant la législation de chaque État, mais aussi ses objectifs. A ce titre, les résolutions du conseil de sécurité de l'ONU méritent d'être étudiés (§1), ainsi que leur traduction en un engagement concret (§2). Enfin, les modalités de la coordination entre Etats, qui restent les acteurs centraux (§3) doivent permettre une politique cohérente.

§1) La réaction internationale : les résolutions du Conseil de Sécurité

La communauté internationale s'est alarmée au sujet de la piraterie dans le Golfe d'Aden à la suite de plusieurs incidents et prises d'otages qui ont été fortement médiatisées. Les affaires du voilier français Ponant, ainsi que la prise d'otage du navire américain *M/V Maersk Alabama*, ont éveillé l'attention des opinions publiques. A la suite de ces affaires et en conséquence de l'augmentation alarmante des actes de piraterie et de brigandage dans la région, la France et les États-Unis ont poussé le Conseil de Sécurité de l'ONU à prendre plusieurs résolutions qui visent à promouvoir et coordonner la lutte contre la piraterie.

Le Conseil de Sécurité s'est saisi du problème dès le mois de juin 2008. La résolution n°1816, adoptée le 2 juin 2008 par le Conseil de Sécurité de l'ONU, est la première sur la Somalie qui concerne directement la piraterie, après la résolution n°1814 du 15 mai 2008, qui portait elle sur l'État Somalien. Ensuite sont intervenues les résolutions n°1838 (7 octobre 2008), 1846 (2 décembre 2008), 1851 (16 décembre 2008), et 1918 (27 avril 2010). Ces résolutions successives ont donné l'impulsion des opérations anti piraterie dans la région, et ont toutes été prises sous les

dispositions du chapitre VII de la Charte des Nations Unies, ce qui leur donne un effet contraignant. Le Conseil souhaitait montrer par là qu'il considère la piraterie comme une menace contre la paix et la sécurité internationales. Il réaffirme les principes du droit international public communément admis (A), mais adapte également ce cadre aux nécessités locales (B).

A) La réaffirmation du cadre général de droit international public

Il est tout d'abord à noter que par la résolution 1814, le Conseil de Sécurité prend conscience de la problématique de la sécurité maritime au large de la Somalie. Dans son paragraphe 11, la résolution « *demande aux Etats et aux organisations régionales* » (…) « *de prendre des mesures pour protéger les navires participant au transport et à l'acheminement de l'aide humanitaire destinée à la Somalie* ». Elle fait référence à l'opération Alcyon, lancée par la France, qui consistait en l'escorte des navires du Programme Alimentaire Mondial (PAM) en Somalie.

La résolution 1816 marque le « *premier signe concret de la mobilisation internationale contre la piraterie* »[17]. Elle rappelle les principes fondateurs de la convention de Montego Bay, et énonce que la lutte contre la piraterie doit intervenir dans le cadre de ce texte, malgré le fondement sur le chapitre VII de la Charte : « *le droit international, tel qu'édicté dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en date du 10 décembre 1982, définit le cadre juridique de la lutte contre la piraterie et le vol à main armée* ». Elle encourage également tous les Etats concernés par la piraterie à « *coopérer entre eux* »[18] et avec les organisations régionales compétentes pour réprimer la piraterie. La résolution insiste aussi sur l'impossibilité matérielle pour le gouvernement somalien d'exercer ses prérogatives étatiques sur son littoral et sa mer territoriale.

Cette résolution sera suivie, le 7 octobre 2008, par la résolution n°1838 à l'initiative de la France, alors présidente de l'Union européenne[19]. Celle-ci n'apporte aucun changement mais se contente de réaffirmer l'implication de marines étrangères dans la lutte contre la piraterie, d'insister sur l'intensification des attaques et d'inciter les Etats à la coopération. Elle note la création de la cellule EUNAVCO, mise en place par l'Union européenne.

---

[17] Commissaire général de première classe de la Marine Jean-Louis Fillon, « La piraterie maritime au XXIe siècle : défis et réponses. L'ampleur des enjeux juridiques », colloque organisé à HEC le 19 mars 2009.
[18] Points n°3 et 4 de la résolution.
[19] Christian Ménard, *Rapport d'information déposé en application de l'article 145 du règlement par la commission de la défense nationale et des forces armées sur la piraterie maritime*, Assemblée Nationale, n°1670, 13 mai 2009, p.50

Le 2 décembre 2008, la résolution 1846 salue de nouveau les efforts fournis par les Etats, ainsi que la mise en place de deux opérations multinationales sous l'égide des États-Unis (CTF 150 et 151) et de l'Union européenne (Opération Atalanta, paragraphe 6). Elle prolonge d'un an les résolutions 1814 et 1816, permettant ainsi le lancement de l'opération EUNAVFOR Atalanta de l'Union européenne, décidée le 10 novembre 2008. Elle a également deux autres apports intéressants : elle demande une plus grande coopération judiciaire de la part des Etats à l'encontre des auteurs d'actes de piraterie (paragraphe 14), et fait explicitement référence à la convention de Rome de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, sur demande des Etats-Unis. Cette mention à la convention de Rome est voulue par les États-Unis afin de donner un fondement légal aux arrestations par les États-Unis, non membres de la convention de Montego Bay. La résolution 1846 met l'accent sur la coopération et la répression judiciaire de la piraterie.

Enfin, la résolution 1851, en date du 16 décembre 2008, est proposée par les États-Unis. Ayant pour ambition « *d'éradiquer la piraterie* »[20], elle fait plusieurs propositions. Elle propose tout d'abord la mise en place du mécanisme du « *shiprider* » pour les Etats qui le souhaitent. Il s'agit d'embarquer un agent des services de lutte contre la criminalité d'un État afin de faciliter l'engagement d'une procédure judiciaire à l'encontre des pirates (paragraphe 3). Elle encourage également la mise en place d'un mécanisme de coopération internationale qui servira de point de contact pour toutes les initiatives, étatiques ou autres, visant à réduire la piraterie dans la zone (paragraphes 4 et 5). On y trouve également mention de la convention de Palerme de 2000 sur la criminalité transnationale organisée (paragraphe 65).

Bien que prises sous l'empire du chapitre VII de la Charte des Nations Unies, les résolutions du Conseil de Sécurité ne sont en grande partie qu'une redite du droit positif en matière de piraterie. Le principal apport du fondement sur le chapitre VII, en plus de son aspect contraignant, est la possibilité de déroger au droit international existant (permis par l'article 103 de la Charte des Nations Unies[21]), qui n'a que peu été utilisé. Toutefois, l'application du chapitre VII à la piraterie ne coule pas de source. Elle est prévue en cas de menace contre la paix et la sécurité internationale, selon l'article 42 de la Charte. Lorsqu'une résolution est prise sous l'empire du chapitre VII et demande l'emploi de moyens militaires, les opérations peuvent prendre place dans le cadre juridique du droit des conflits armés[22]. Rappelons que le droit des conflits armés pose un régime de détention spécifique pour les personnes arrêtées, qui sont

---

[20] Commissaire général de première classe de la Marine Jean-Louis Fillon, « La piraterie maritime au XXIe siècle : défis et réponses. L'ampleur des enjeux juridiques », colloque organisé à HEC le 19 mars 2009.
[21] Article 103 : « *En cas de conflit entre les obligations des Membres des Nations Unies en vertu de la présente Charte et leurs obligations en vertu de tout autre accord international, les premières prévaudront.* »
[22] Christian Ménard, *op. cit.*, p.29

considérées comme des prisonniers de guerre. Leur détention n'est donc pas prévue avec une finalité judiciaire. Le fondement sur le Chapitre VII de la Charte des Nations Unies a été pertinent en permettant les dérogations au droit international public de la mer nécessaires pour parvenir à une répression plus efficace de la piraterie.

B) L'adaptation par le Conseil de Sécurité

Ces résolutions ont également, dans certains domaines, permis une dérogation à la convention de Montego Bay pour permettre une répression plus efficace de la piraterie. C'est le fondement sur le chapitre VII de la Charte des Nations Unies qui permet ce régime dérogatoire dans certains cas précis, combinés avec l'article 103 de la Charte. Deux exemples en sont particulièrement révélateurs, et concernent les résolutions 1816 et 1851.

Le grand apport de la résolution 1816, le seul qui déroge au droit international de la mer, concerne la compétence territoriale en matière d'actes de piraterie et de brigandage maritime. Le Conseil de Sécurité de l'ONU met en place la possibilité pour certains Etats d'entrer dans la mer territoriale de la Somalie afin de réprimer les actes de brigandage qui s'y déroulent, ou les auteurs d'actes de piraterie qui y trouvent refuge, selon les moyens d'actions conformes avec le droit international, y compris l'usage de la force[23]. Il faut pour cela que l'État qui souhaite mettre en œuvre ce droit de poursuite inversé passe un accord avec le gouvernement de transition somalien. Cette disposition, soutenue notamment par la France et les États-Unis, a fait l'objet d'âpres négociations, du fait des réticences de certains Etats (notamment l'Indonésie), qui craignaient de voir l'émergence d'un droit coutumier qui permettrait à des marines étrangères de pénétrer dans la mer territoriale d'un État en arguant de la répression de la piraterie. Pour éviter cette possibilité, le Conseil de Sécurité a précisé dans le texte de la résolution que cette solution ne « *s'applique qu'à la seule situation en Somalie et n'affecte pas les droits, obligations ou responsabilités dérivant pour les Etats membres du droit international* » (paragraphe 8).

Cette disposition permet une lutte beaucoup plus rationnelle et homogène contre la piraterie : en effet, les pirates ne peuvent plus utiliser les eaux territoriales de la Somalie comme un refuge. Auparavant, chaque État qui désirait exercer un droit de poursuite inversé dans la mer territoriale somalienne devait préalablement obtenir l'agrément, à chaque occurrence, du gouvernement fédéral de transition. La poursuite devant être continue, ces exigences s'accordaient mal avec la nécessité de stopper à la frontière maritime le temps d'obtenir une autorisation. L'automaticité de cette autorisation simplifie grandement la tâche pour les marines impliquées

[23] Paragraphe 7 a) et b) de la résolution n°1816

dans la lutte contre la piraterie. De plus, elles sont désormais compétentes pour agir même dans le cas d'actes de brigandage, ayant lieu dans la mer territoriale de la Somalie.

Ensuite, une deuxième avancée significative et dérogatoire à toutes les normes de droit international classique a été permise par la résolution 1851. Celle-ci envisage la possibilité pour les Etats agréés de prendre des actions à terre pour lutter contre la piraterie : « *prendre toutes les mesures nécessaires et appropriées* ***en Somalie*** *aux fins de réprimer ces actes de piraterie et vols à main armée en mer, conformément à la demande du Gouvernement Fédéral de Transition* »[24]. Cette autorisation ne semble concerner que la continuation terrestre de la lutte contre la piraterie (poursuite et appréhension), et non une action coercitive sur le territoire de la Somalie[25]. Elle permet cependant la mise en place d'actions plus suivies, notamment dans le cas où certains Etats souhaiteraient opérer la reprise d'un navire ancré dans une baie, voire récupérer les pirates à terre.

Ces résolutions de l'ONU ont été prises à la fois pour favoriser la mise en place d'opérations de lutte contre la piraterie dans le Golfe d'Aden, et pour les encadrer juridiquement. La traduction opérationnelle de ces résolutions ainsi que de la convention de Montego Bay n'a pas été sans difficultés.

§2) La mise en œuvre des résolutions de l'ONU

La mise en œuvre des résolutions de l'ONU et des autres normes pertinentes passe par le biais des Etats, mais aussi des organisations internationales que sont l'OTAN, la coalition internationale regroupée autour des Etats-Unis, et l'Union européenne (et que pourraient être, dans d'autre cas, un grand nombre d'organisations régionales). L'interface entre niveau international et niveau national ou régional, niveau de traitement, doit donc être étudiée au travers des actions mises en place et de leur pertinence et efficacité par rapport à l'encadrement juridique international.

La traduction concrète des résolutions de l'ONU et du cadre juridique de la convention de Montego Bay s'est faite par le biais de plusieurs initiatives nationales ou multinationales. Les principales d'entre elles ont été l'opération EUNAVFOR Atalanta, mise en place par l'Union européenne (A), et la création de la CTF 151, *task force* dédiée à la lutte contre la piraterie à l'initiative des Etats-Unis. L'OTAN et diverses marines se sont également impliqués, à titre national (B).

---

[24] C'est nous qui soulignons.
[25] Commissaire général de première classe de la Marine Jean-Louis Fillon, « La piraterie maritime au XXIe siècle : défis et réponses. L'ampleur des enjeux juridiques », colloque organisé à HEC le 19 mars 2009.

A) EUNAVFOR Atalanta : la première opération maritime de l'Union européenne

Les initiatives de l'Union européenne afin de lutter contre la piraterie ont été jusqu'ici les plus abouties. Dès le 15 septembre 2008, soit trois mois après la résolution n°1816 de l'ONU, l'Union européenne mettait en place une cellule de coordination nommée EUNAVCO. Cette cellule a essentiellement servi de liaison entre les navires demandant une protection et les navires militaires présents sur place[26]. Ensuite, l'action commune du 10 novembre 2008 lance officiellement l'opération EUNAVFOR Atalanta[27], à compter du 8 décembre 2008[28]. Cette mission a pour objet la protection des navires du PAM, la protection des navires vulnérables naviguant au large de la Somalie, et la dissuasion, prévention et répression des actes de piraterie et de vol à main armée au large des côtes de la Somalie[29]. Elle peut si besoin est procéder à des rétentions et transferts de personnes aux fins de poursuites judiciaires (article 2, e)). Le commandement de l'opération Atalanta est assuré depuis un QG situé à Northwood, en Grande-Bretagne, sous le commandement du *rear-admiral* (vice-amiral) Hudson. Le commandement sur zone est assuré par un commandant situé sur un des navires de l'opération. Il s'agit actuellement du *rear-admiral* Jan Thörnqvist. Ce commandement sur zone change tous les quatre mois. La zone de l'opération, d'abord fixée à une limite de 500 nautiques au large des côtes de la Somalie et des Etats voisins, a ensuite été étendue, notamment vers les Seychelles.

Afin de mieux coller à la fois aux exigences des résolutions du Conseil de Sécurité et aux possibilités offertes par celles-ci et par la convention de Montego Bay, l'Union européenne a conclu des accords avec deux Etats pour la traduction en justice des pirates capturés : le Kenya[30] et les Seychelles[31]. Ces accords permettent aux forces navales présentes sur zone qui agissent dans le cadre du mandat d'Atalanta de remettre les pirates à ces Etats, s'ils l'acceptent, afin d'être jugés.

Le succès de l'opération Atalanta est indéniable, avec notamment depuis décembre 2008 429 pirates arrêtés, dont 176 ont été remis à la justice, avec un taux de poursuite de l'ordre de 40%[32]. L'opération Atalanta comporte actuellement plus d'une vingtaine de bâtiments et d'aéronefs, avec sept Etats membres qui participent à l'opération (Pays-Bas, Espagne, Allemagne, France, Grèce, Italie, Suède, Belgique, et Luxembourg). D'autres vont rejoindre prochainement

---

[26] Christian Ménard, *op. cit.*, p.51
[27] www.eunavfor.eu/
[28] Action commune 2008/851/PESC du Conseil, en date du 10 novembre 2008.
[29] Articles 1er et 2 de l'action commune du 10 novembre 2008.
[30] Décision 2009/293/PESC du Conseil, en date du 29 février 2009
[31] Décision 2009/877/PESC du Conseil, en date du 23 octobre 2009.
[32] Selon Nicolas Gros-Verheyde, « Bilan des opérations anti piraterie », bruxelles2.overblog.com /pages/_Bilan_des_operations_antipiraterie_Eunavfor_Atalanta_CTF_Otan_Russie_Exclusif-1169128.html, Bruxelles 2 l'Europe de la défense et de la sécurité, consultation du 26/04/2010 (mis à jour au 11/04/2010)

l'opération, comme le Portugal (envoi d'un P3 Orion) ou Ukraine. De plus, le mandat de l'opération EUNAVFOR Atalanta a été prorogé d'un an par une décision du 8 décembre 2009, qui a par ailleurs élargi la zone d'opération au large des Seychelles, et a permis aux navires d'exercer des missions de protection des activités de pêche dans la zone[33].

L'Union européenne, parallèlement à l'opération Atalanta, a mis en place un centre de sécurité maritime pour la Corne de l'Afrique (le MSC-HOA[34], *Maritime Security Center – Horn of Africa*, Centre de Sécurité Maritime – Corne de l'Afrique), dont le but est d'informer les navires marchands transitant par la région des attaques récentes et de la position d'éventuels pirates. Le MSC-HOA leur donne également des conseils en cas d'attaque de navire, et participe à la gestion du trafic dans le détroit et le Golfe d'Aden[35]. Il est à noter que la France avait mis en place un système approchant, le Contrôle Naval Volontaire (CNV), dès 2001 pour une zone allant de la mer Rouge à la mer de Chine[36].

B) CTF 151, OTAN et initiatives nationales

La coalition internationale autour des États-Unis s'est impliquée dans la lutte contre la piraterie d'abord grâce à la CTF 150, présente sur zone depuis 2002 et constituée dans le cadre de l'opération *Enduring Freedom* et de la lutte contre le terrorisme[37], puis à partir de janvier 2009 par la CTF 151, *task force* dédiée intégralement à la lutte contre la piraterie et gérée depuis le quartier général américain de Bahreïn. Dépourvue de limites géographiques, à la différence de l'opération Atalanta, elle comprend des navires américains, britanniques, coréens, canadiens, danois, français, singapouriens, etc. Elle fonctionne en partenariat avec les navires de l'opération Atalanta, et ceux de l'OTAN, qui sont régulièrement présents sur la zone : le déploiement des groupes maritimes permanents de l'OTAN (SNMG 1 et 2) permet entre autres de participer aux opérations de lutte contre la piraterie. Cependant, l'OTAN ne dispose pas d'accords judiciaires avec les pays de la zone pour permettre des poursuites judiciaires simplifiées. Les interpellations s'effectuent donc sous pavillon national le cas échéant.

Plusieurs Etats ont envoyé des navires sous leur pavillon national, sans les intégrer dans un dispositif déjà mis en place. Ces bâtiments ont des missions variées, qui peuvent aller de la lutte effective contre la piraterie à des simples missions d'escorte de bâtiments de leur propre

---

[33] Décision 2009/907/PESC du Conseil, en date du 8 décembre 2009.
[34] www.mschoa.org
[35] André Dulait, *Rapport fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées sur le projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer*, Sénat, 30 mars 2010, p.18
[36] Jean-Paul Pancracio, *op. cit.*, p.23.
[37] Christian Ménard, *op. cit.*, p.55

nationalité. C'est notamment le cas de la Russie, de la Chine, de l'Inde, du Japon, de l'Arabie Saoudite, de l'Indonésie, ou encore de la Malaisie. Tous ces Etats ont eu des bâtiments présents sur zone, pour participer à la répression de la piraterie mais également pour montrer le pavillon.

Enfin, parmi les initiatives purement nationales, il faut mentionner la décision prise par la France et l'Espagne de protéger leurs flottes de thoniers senneurs, qui pêchent sur zone. Ainsi, la France a décidé d'embarquer des Équipes de Protection Embarquées (EPE) sur les thoniers français qui pêchent dans l'ouest de l'océan Indien afin de permettre à ceux-ci de repousser les éventuelles attaques de navires pirates. Financées par les armateurs, notamment le groupement *Orthongel*, ces EPE ont fait à plusieurs reprises la preuve de leur efficacité[38].

C) Les initiatives de sécurité commune et de coopération

Plusieurs initiatives ont vu le jour en coordination entre les différentes flottes présentes sur zone. C'est par exemple le cas de l'IRTC (*Internationally Recommended Transit Corridor*, Couloir de Transit Internationalement Recommandé). Ce couloir a été mis en place début février 2009, en coordination entre l'opération Atalante, la CTF 151, l'OMI, le bureau des opérations maritimes du Royaume-Uni et l'office de liaison maritime américain. Long de 500 nautiques et large de 12[39], il a vu passer selon le ministère de la défense plus de 20 000 navires l'an passé[40]. Il permet le transit des navires loin des côtes yéménites et de s'éloigner des zones habituelles de pêche, évitant le risque de fausses alertes et rendant les embarcations pirates plus facilement repérables. De plus, plusieurs navires patrouillent l'IRTC afin de sécuriser le transit.

Ensuite, des conférences de retour d'expérience ont été organisées entre les différentes marines présentes sur zone. Appelées SHADE (*Shared Awareness and Deconfliction*), ces conférences se déroulent à Bahreïn, dans les locaux de la Ve flotte américaine. Présidées de manière tournante par différents Etats, elles ont été mises en place à partir de décembre 2008 pour coordonner l'action de la CTF 151, de l'opération Atalanta et des navires de l'OTAN sur zone. De nombreux Etats présents à titre individuel ont rejoint ces conférences, notamment la Chine, l'Inde, le Japon et la Russie[41]. Ces réunions de retour d'expérience et de coordination, mises en place en conformité avec les résolutions de l'ONU, particulièrement la résolution 1846, ont plusieurs avancées à leur actif, notamment la mise en place de l'IRTC, ou encore le protocole de

---

[38] Voir cet article : defense.gouv.fr/ema/operations_exterieures/piraterie/breves/10_10_09_piraterie_attaque_de_deux_thoniers_repoussee_par_des_epe, site du ministère de la défense, consultation du 26/04/2010.
[39] Enseigne de Vaisseau Magali Chaillou, *Coup de filet pour la frégate Nivôse*, Col Bleu n°2940 (semaine du 20 mars 2010).
[40] jdb.marine.defense.gouv.fr/post/2010/03/29/Retour-dans-l-IRTC, consultation du 26/04/2010.
[41] eunavfor.eu/2009/10/8th-shade-meeting-sees-largest-international-participation-so-far/, consultation du 26/04/2010

communication MERCURY. Commun à toutes les unités, ce protocole leur permet d'échanger des données en temps réel sur les skiffs pirates. La résolution 1851 du Conseil de Sécurité a également établi le Groupe de Contact sur la piraterie, qui participe à la coordination de l'action des pays qui luttent contre la piraterie, notamment avec l'ONUDC (Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime).

Enfin, les résolutions de l'ONU demandent clairement aux Etats qui en ont la possibilité de fournir une assistance technique à la Somalie et aux pays voisins, afin qu'ils puissent assurer leur sécurité maritime et côtière[42]. Ainsi, dès la fin de l'année 2008, l'Union européenne a accompagné l'opération Atalanta de mesures politiques et financières, notamment en appuyant le processus de Djibouti pour la paix et la réconciliation, soutenu par l'ONU. De plus, la politique d'aides financières à la Somalie prévoit pour la période 2008 – 2013 l'allocation de 215 millions d'euros, au titre du dixième fond européen de développement. Il devrait concerner trois secteurs de coopération : la gouvernance, l'éducation et le développement rural[43].

Si les racines de la piraterie sont à terre et nécessitent la reconstruction d'un véritable État en Somalie, d'autres initiatives ont été mises en place. Ces initiatives centrées sur les Etats mettent en place à la fois des coopérations spécifiques et une coordination générale.

§3) L'État, acteur central et point de contact

Malgré tous les efforts de la communauté internationale, de l'ONU, et d'organisations comme l'Union européenne ou l'OTAN, le phénomène de la piraterie ne peut pas être résolu simplement par la répression en mer, qu'elle soit opérationnelle ou avec une finalité judiciaire. Pour obtenir une solution durable, tous savent qu'une action à terre doit être mise en œuvre : action de reconstruction, de renforcement des capacités de police de certains Etats, mise en place de politiques publiques… L'État, en particulier les Etats locaux, sont au cœur de la suppression de la piraterie. Deux types d'actions sont mises en œuvre : des actions de coordination entre différents Etats (A), mais aussi des actions de coopération plus poussées (B). L'interface nationale dans le traitement de la piraterie reste donc en tout état de cause une étape centrale, incontournable (C).

---

[42] Résolution n°1816, paragraphe 5, et résolution 1851, paragraphe 7.
[43] Éric Frécon, « La dimension terrestre des pirateries somaliennes et indonésiennes », *Hérodote* 2009/3, n°134, p.100.

A) Les mécanismes de coordination

Les mécanismes de coordination, s'ils peuvent paraître les moins poussés, n'en demeurent pas moins indispensables pour avoir une vision d'ensemble du phénomène et permettre d'agir de manière coordonnée et donc, plus efficace. Tant en Asie du Sud-Est qu'au large de la Somalie, diverses structures ont été mises en place.

En Asie du Sud-Est, l'implantation du BMI a permis dans un premier temps une interface de discussion pour les différents Etats engagés dans la lutte contre la piraterie. Cependant, en raison de rivalités et d'un manque de concertation politique, la plupart des engagements pris restent lettre morte[44]. C'est pourquoi une structure dédiée a été mise en place par un accord, ReCAAP. Son but est précisément de favoriser la coopération régionale entre les Etats concernés par la piraterie. Lancé officiellement en 2006 à Singapour, il est composé d'un conseil regroupant un représentant de chaque État membre, ainsi qu'un centre de partage de l'information, qui permet de coordonner le renseignement et les moyens opérationnels des différents Etats : « *The roles of the ReCAAP ISC include exchanging information among Contracting Parties on incidents of piracy and armed robbery, facilitating operational cooperation among Contracting Parties, analysing the patterns and trends of piracy and armed robbery and supporting the capacity building efforts of Contracting Parties* »[45]. Malgré cette avancée significative, l'accord ReCAAP ne constitue qu'un cadre général de coordination, et ne permet pas de droit de poursuite inversé, pas plus qu'il ne précise les modalités d'engagement[46].

De plus, une opération conjointe a été menée par l'Indonésie, la Malaisie et Singapour pour lutter contre la piraterie à partir de 2004[47]. Avec son volet aérien, baptisé « *eyes in the sky* », cette opération permet l'organisation de patrouilles coordonnées dans le détroit. Les différentes marines et gardes-côtes communiquent des informations, mais restent dans leurs mers territoriales respectives. En cas d'attaque, la réponse est coordonnée, chaque État prenant le relai dès l'entrée sur son territoire. Ces patrouilles, associées à un développement économique qui a redémarré et à des politiques publiques visant à reconnecter les villages côtiers aux centres commerciaux, industriels et politiques, semble avoir permis d'endiguer la piraterie dans la région.

---

[44] Entretien avec Éric Frécon, 02/02/2010.
[45] « *Le rôle de ReCAAP ISC est notamment l'échange des informations entre les Etats parties à propos des actes de piraterie et de vols à main armée, la facilitation des coopérations opérationnelles entre les Etats parties, l'analyse des tendances de la piraterie et des vols à main armée et l'assistance des parties dans le développement de leurs capacités de lutte* ». http://www.recaap.org/index_home.html, consultation du 26/04/2010.
[46] Christian Ménard, *op. cit*., p.34.
[47] Opération MALSINDO.

En ce qui concerne le Golfe d'Aden, c'est l'OMI qui la première a organisé des conférences régionales, afin de promouvoir la mise en place d'un mécanisme similaire à ReCAAP. Les mesures de coordination des marines existent, mais ont surtout été mises en place à l'initiative de pays extérieurs à la zone, comme le MSC-HOA mis en place par l'Union européenne. Les conférences SHADE, elles aussi, concernent *a priori* plus les marines présentes sur place que les Etats locaux. Rien n'est pour l'instant établi pour coordonner la lutte des Etats locaux contre la piraterie. Cependant, l'OMI a organisé une réunion à Djibouti fin janvier 2009, à l'occasion de laquelle dix-sept pays de la région ont adopté un code de conduite sur la répression des actes de piraterie et de vols à main armée en mer, commis dans le Golfe d'Aden et la partie ouest de l'océan Indien. C'est le premier accord signé entre pays arabes et africains dans la région pour lutter contre la piraterie. Ce texte n'est pas pour l'instant contraignant : les Etats ont deux ans pour adapter leurs législations nationales et leur procédure pénale à ce texte. Neuf Etats l'ont pour l'instant signé[48]. Ce code prévoit à la fois la mise en place d'une structure régionale d'information, sur le modèle de ReCAAP, et la mise en place d'un centre de formation de gardes-côtes de la région.

B) Les mécanismes de coopération

Les mécanismes de coopération, plus poussés, vont au-delà du simple partage d'information et de concertation sur la lutte contre la piraterie. Ils sont largement promus pour résorber la piraterie dans le Golfe d'Aden, notamment sous la poussée de l'OMI, de l'ONU et de l'Union européenne. Deux exemples sont particulièrement révélateurs : la tentative de mise en place d'un centre de formation des gardes-côtes, à Djibouti, ainsi que la formation de gardes-côtes dans différents Etats de la région (Égypte, Seychelles, Yémen, etc.), et la mise en place de la mission EUTM Somalia.

La mission de formation des gardes-côtes de la région, prévue par le code de conduite vu *supra*, a fait l'objet d'une réunion début février 2010 à Djibouti[49]. Ce projet, s'il est encore loin d'être concrétisé, semble partir sur de bonnes bases. De plus, l'Égypte a accepté de participer à la formation en accueillant 200 futurs gardes-côtes somaliens. Cette avancée se base à la fois sur la résolution n°1851 du Conseil de Sécurité de l'ONU et sur le code de conduite de Djibouti, signé le 29 janvier 2009[50].

---

[48] L'Éthiopie, la Tanzanie, le Yémen, les Maldives, les Seychelles, Djibouti, le Kenya, Madagascar, et bien sur la Somalie.

[49] « Les pays riverains de la mer Rouge et de l'océan Indien en conclave à Djibouti pour lutter contre la piraterie », afriqueavenir.org/2010/02/03/les-pays-riverains-de-la-mer-rouge-et-de-l%E2%80 %99 ocean-indien-en-conclave-a-djibouti-pour-lutter-contre-la-piraterie/, *Afrique Avenir*, consultation du 16/03/2010.

[50] Mario Bettati, « Droit International et piraterie maritime », *Mondes* n°1, octobre 2009, p.14 – 20.

L'Union européenne a de son côté mis en place un programme de formation militaire pour les troupes somaliennes, appelée EUTM Somalia[51]. Cette mission a pour objectif de former et d'entrainer de façon adéquate les militaires du rang et les sous-officiers des forces militaires somaliennes, en accord avec les résolution 1851 et surtout 1872[52] du Conseil de Sécurité de l'ONU. Il s'agit de « *contribuer à définir une perspective globale et durable pour le développement du secteur de la sécurité en Somalie grâce au renforcement des forces de sécurité somaliennes* »[53]. La mission militaire est composée de 100 à 200 personnels militaires, et est déployée en Ouganda, avec un bureau de liaison à Nairobi. Cette mission se fait en liaison avec d'autres Etats, notamment les États-Unis.

Ces deux initiatives, qui ont pour finalité à la fois de redresser la Somalie dans ses capacités étatiques et dans la maîtrise de son territoire, visent deux composantes essentielles à la sécurité maritime. La première est la composante maritime, par le biais de la mise en place d'unités de gardes-côtes somaliens. La seconde, la composante terrestre en participant à la formation de l'armée somalienne. Ces mesures, accompagnées d'aides financières pour permettre la reconstruction d'un pays dévasté par bientôt vingt années de guerre civile, ont pour but d'agir en amont de la répression de la piraterie. En effet, par la mise en place d'un État suffisamment affirmé pour contrôler ses côtes, en reliant les villages et régions côtières à l'autorité centrale ou décentralisée, en favorisant la reprise d'une activité d'agriculture et de pêche, il serait possible d'agir aux racines du mal en traitant les raisons qui poussent une partie de la population vers la piraterie. Cette approche globale est favorisée par l'Union européenne.

C) L'interface nationale du traitement de la piraterie : une étape incontournable

Ces tentatives de redressement, voire de reconstruction d'un État somalien viable montrent bien le rôle central de l'État dans la lutte contre la piraterie. Pour cela, il faut que l'État (quel qu'il soit) soit en mesure de mettre en œuvre des mesures de contrôle de sa mer territoriale, de répression des infractions qui y prennent place. Ce sont ces missions, actuellement gérées par les navires de l'opération Atalante et CTF 151, qui posent problème : il s'agit de missions de police administrative et judiciaire (pour reprendre une nomenclature française), qui sont assurées par des forces militaires qui ne sont pas forcément formées pour cela, et dont ce n'est pas le cœur de métier. A ce titre, l'exemple de l'action de l'État en mer (AEM) en France est très révélateur du rôle central de l'État en matière de police en mer (1), et pourrait constituer un exemple à suivre pour les Etats qui souhaitent développer des capacités maritimes de lutte contre la piraterie et les vols à main armée dans leurs eaux (2).

---

[51] Décision 2010/96/PESC du Conseil, en date du 15 février 2010.
[52] En date du 26 mai 2009.
[53] Article 1 de la résolution n°1872.

1) La police en mer : le concept d'Action de l'État en Mer

La répression de la piraterie maritime s'inscrit dans le contexte plus large de la sûreté des espaces maritimes et des communications maritimes. Ce contexte impose le respect du droit sur les espaces maritimes. Ce respect passe par plusieurs types d'action : lutte contre le trafic de stupéfiants, le trafic d'immigrants clandestins, lutte contre le trafic d'armes, contre le terrorisme, contre les pollutions volontaires, contre les atteintes à la sécurité maritime, notamment la piraterie[54].

En France, le cadre légal mis en place pour toutes ces actions de police de l'État en mer est civil. Il s'agit de l'Action de l'État en Mer (AEM). L'AEM regroupe de vastes pans de la politique maritime, dont la lutte contre la piraterie : le respect des normes internes, mais aussi des normes du droit international public permet d'assurer une navigation internationale sure et paisible. Ensuite, la répression des trafics internationalement illicites, ainsi que des autres infractions, ressort également de l'AEM qui travaille alors en partenariat avec d'autres ministères compétents (finances, justice, intérieur). La nature civile de l'action de l'AEM (qui dépend du Premier Ministre et est coordonnée par le Secrétariat Général de la Mer[55], SGMer) n'empêche pas l'utilisation de moyens militaires, fournis par la marine nationale. Il arrive donc que des moyens militaires soient utilisés pour des missions de service public relevant du domaine civil. Ainsi, la décision d'action de vive force à l'encontre d'un navire en infraction ne peut s'effectuer qu'avec l'accord d'une chaine de commandement civile, qui passe par le préfet maritime responsable (PREMAR), puis par le SGMer, pour finalement dépendre d'une décision du Premier Ministre (qui peut déléguer sa signature).

L'opération Atalanta de lutte contre la piraterie est essentiellement une opération de police dans ses finalités, bien qu'elle soit militaire dans les textes et dans ses composantes[56]. Ainsi, si ce sont des navires de différentes marines qui forment les contingents sur place, l'activité menée est essentiellement une activité de police : sécurisation du transit, contrôle des navires, intervention à l'encontre de navires pirates qui tentent de prendre le contrôle de navires marchands, puis remise éventuelle de ces pirates à un État qui les jugera. Si la décision d'intervention relève du contrôle opérationnel d'Atalanta, il convient de noter que l'autorité civile de tutelle (le délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer ou le Préfet maritime) sera systématiquement averti, notamment en cas de détention de pirates à bord d'un navire de la Marine Nationale. Ce système

---

[54] Jean-Paul Pancracio, *op. cit.*, p.30.
[55] www.sgmer.gouv.fr/.
[56] Entretien avec le commissaire en chef François Laurent, chef du bureau droit de la mer et évènements de mer à l'État Major de la Marine le 09/04/2010.

est d'autant plus souvent sollicité qu'on constate une extension de la piraterie vers le sud-ouest de l'océan Indien.

Ce système de police de l'État en mer, qui met des militaires sous le contrôle d'une autorité civile pour des missions de police, avec une chaine décisionnelle définie en conséquence, est placé sous la responsabilité du Premier Ministre, qui peut déléguer sa signature pour certaines décisions aux préfets maritimes. Le plan Pirate-Mer dépend également du cadre de l'AEM, et peut concerner la libération d'otages des pirates même s'il a une visée principalement anti-terroriste[57]. En revanche, si l'opération inclut une opération terrestre ou amphibie, la répartition des compétences avec la Présidence de la République devrait être définie, selon sa nature d'opération de police ou d'opération de guerre.

Ce cadre permet à la fois une grande souplesse d'intervention, mais aussi l'usage de moyens militaire mieux à même de remplir les missions de l'AEM en haute mer. En permettant une sécurisation des approches maritimes françaises, mais aussi la mise en place d'opérations de police plus lointaine, les missions de police de l'État en mer sont donc essentielles. Il en est de même pour la Somalie, qui va devoir mettre en place une politique cohérente de protection et de restauration du droit dans ses espaces maritimes, notamment en matière de lutte contre la piraterie et divers trafics.

2) Quelle police en mer pour la Somalie ?

La question se pose alors de la conceptualisation de la police en mer par la Somalie, ainsi que par les Etats avoisinants. Les programmes de formation de gardes-côtes à Djibouti, les aides financières et la reconstruction de l'État ne doivent pas se faire sans une politique claire concernant la sûreté maritime du Golfe d'Aden et des espaces maritimes au large de la Somalie. Si la réponse à la piraterie est nécessairement régionale, les moyens mis en œuvre seront nationaux, et particulièrement locaux. Dans ce cadre, il faut qu'une politique cohérente de police maritime soit mise en œuvre.

La question se pose de la nature civile, comme en France, ou militaire de l'action de police menée en mer par la Somalie. La plupart des Etats semblent se satisfaire de l'utilisation de moyens militaires, dans une chaine de commandement militaire, pour assurer la sécurisation de leurs espaces maritimes. La création d'une force de garde-côte pose ainsi la question de leur statut civil ou militaire, qui influe sur la finalité judiciaire ou non de leur action : des forces de police,

---

[57] Jean-Paul Pancracio, *op. cit.*, p.30.

non militaires, paraissent mieux adaptées (dans leur culture et dans leurs missions) à une répression judiciaire, tandis que des forces purement militaires auront probablement une approche de sécurisation plus axée sur la répression opérationnelle, sans forcément des conséquences juridiques.

Cette question de la pertinence de la finalité judiciaire de la répression de la piraterie se pose de manière prégnante. L'approche judiciaire, qui a en effet pour avantage d'agir sur la personne même du pirate, présente toutefois certaines limites. Tout d'abord, la répression judiciaire ne concerne que les pirates capturés, et ne s'attaque donc ni aux commanditaires, ni aux intermédiaires qui font fonctionner l'ensemble du système. De plus, les juridictions locales sont de plus en plus engorgées et réticentes à l'idée d'accepter de nouvelles affaires de piraterie. Enfin, la finalité judiciaire impose des limitations opérationnelles à la lutte contre la piraterie qui pèsent sur les possibilités de répression en mer. Une complémentarité entre répression judiciaire et opérationnelle est nécessaire afin d'agir de manière plus efficace. Si la traduction en justice connaît actuellement des essoufflements, ils sont probablement dus à cet engorgement. La solution pourrait alors être de parvenir à un équilibre entre la répression opérationnelle des actes de piraterie en mer, et la mise en place d'une répression judiciaire à l'encontre des commanditaires et organisateurs, nettement moins nombreux. Cependant, ce volet judiciaire ne doit pas être négligé, comme le rappelle la résolution n°1918 : si les Etats locaux doivent procéder à un renforcement de leurs capacités de lutte contre la piraterie, il est également nécessaire de permettre un traitement judiciaire efficace pour les responsables, au sein des Etats concernés.

Ce volet judiciaire, s'il est à relativiser, a toute de même été favorisé au moins dans un premier temps. Il convient donc de l'étudier en profondeur, ainsi que les défis posés par le traitement pénal des actes de piraterie et de brigandage, qui demeure l'un des enjeux de la lutte plus globale menée contre ce phénomène.

TITRE II

LE TRAITEMENT PÉNAL DE LA PIRATERIE ET SES DÉFIS

Le droit pénal est aussi ancien que l'humanité : dès que la vie en société a été rendue possible, il a fallu réglementer cette vie, et poser des normes répressives en cas de transgression. Les évolutions du droit pénal au cours des siècles se sont faites dans une double optique : la modification de la finalité de la peine pénale, et la mise en place d'une procédure pénale (et ce dès l'Antiquité, puis au Moyen-Age) qui a pour but de codifier le déroulement du procès pénal et de garantir sa légalité, ainsi que la protection des droits de la défense.

Le droit de la mer a longtemps été dérogatoire en matière pénale. Les espaces maritimes étant par nature non appropriés, la seule loi qui trouve à s'y appliquer est celle des Etats terrestres, lorsqu'un de leurs navires s'y trouve. C'est la consécration de la loi du pavillon, que nous avons vu précédemment. Dans ce cadre, la répression de la piraterie s'est souvent traduite dans le passé par des sentences de condamnation à mort, applicables immédiatement par pendaison, la plupart du temps.

Avec les problématiques actuelles de sûreté et de sécurité en mer, le droit est devenu un « *instrument au service d'une fin* »[1], qui est la sécurité de la navigation. Cet instrument comporte plusieurs facettes, dont l'une est précisément l'application du droit pénal aux espaces maritimes. De ce point de vue, le cas de la piraterie est un bon exemple de la majorité des problématiques à venir. Faisant le lien entre défense et sécurité, elle est la situation parfaite dans laquelle une action militaire seule n'est pas toujours suffisante : il peut être nécessaire d'utiliser le droit, et notamment le droit pénal, répressif, contre la piraterie, de manière ciblée. Cependant, seuls des moyens militaires sont matériellement capables d'intervenir, ce qui n'est pas sans poser des problèmes juridiques à la fois nationaux et internationaux. L'action exercée s'assimilant plus à une action de police en mer qu'au cadre juridique des conflits armés, le *jus in bello* ne peut trouver à s'appliquer : c'est le droit de temps de paix, ordinaire, qui prévaut.

Si la décision d'une répression juridique de la piraterie est prise, certaines garanties procédurales doivent être respectées. Le droit interne doit donc être adapté à l'emploi de moyens militaires en opération de police, et aux contingences qui en découlent. Pour que le processus répressif de la piraterie soit mené à son terme, il peut être nécessaire de passer par la répression judiciaire, qui permet une incarcération et une peine. Pour cela, le recours aux Etats est absolument inévitable, les prérogatives pénales étant de nature régaliennes. Il faut donc déterminer une interface pénale efficace au niveau international (chapitre I), qui découle sur un traitement national efficace de la piraterie (chapitre II).

---

[1] Commissaire général de première classe de la Marine Jean-Louis Fillon, « La piraterie maritime au XXIe siècle : défis et réponses. L'ampleur des enjeux juridiques », colloque organisé à HEC le 19 mars 2009.

CHAPITRE I : L'INTERFACE PÉNALE INTERNATIONALE

Le concept d'interface, que l'on a étudié au sujet des normes juridiques mais aussi en matière opérationnelle (voir *supra*), s'applique également en matière pénale. En effet, la piraterie est un phénomène criminel, non une menace militaire. Il est même difficile de parler de menace asymétrique, dans la mesure où il n'y a aucune intention délibérée de la part des pirates de menacer la sécurité énergétique globale, ou même de perturber le trafic maritime dans la zone : une telle volonté serait contre-productive. Cette spécificité du caractère criminel plus que militaire de la menace doit être prise en compte dans sa répression. Le droit de la guerre ne s'appliquant pas, c'est le droit commun qu'il convient d'utiliser, et donc le droit pénal, qui permet une répression des actes illicites. La piraterie a ceci de particulier que son activité recouvre un large spectre de l'activité pénale : petite délinquance mais aussi grande criminalité (détournement de navires, prise d'otages), associée à des réseaux de financement mais surtout de blanchiment du montant des rançons.

Pour mettre fin au phénomène de piraterie et de brigandage ou vol à main armée en mer, le droit pénal peut et doit jouer un rôle. Il est pour cela nécessaire d'accorder les principes de droit pénal aux spécificités des espaces maritimes (section I). Pour cela, l'étude des politiques pénales mises en place dans le détroit de Malacca et en Somalie peut s'avérer utile (section II).

SECTION I : RÉPRESSION PÉNALE ET SPÉCIFICITÉS DES ESPACES MARITIMES

Le procès pénal et l'incarcération ne sont que les derniers actes de la répression pénale, bien que les plus connus. De nombreuses étapes prennent place auparavant : existence ou non d'une norme pénale à appliquer, compétence pour appliquer cette norme, mais aussi pour procéder aux actes d'enquête, respect d'une procédure pénale déterminée, et enfin passage devant un juge. Afin qu'une répression pénale soit possible en mer, deux éléments sont à considérer plus particulièrement : les fondements juridique d'une telle action (§1), mais également les critères qui doivent présider à son application (§2).

§1) Les fondements juridiques de la répression pénale

Toute incrimination judiciaire pénale dans un système de droit respectueux des libertés fondamentales nécessite la réunion de trois éléments : un élément légal, un élément moral, et un

élément matériel[1]. En France, l'article 111-3 du code pénal dispose que « *nul ne peut être puni pour un crime ou un délit dont les éléments ne sont pas définis par la loi* ». C'est le principe de légalité des infractions, essentiel en droit pénal. De plus, « *nul ne peut être puni d'une peine qui n'est pas prévue par la loi* » : le principe de légalité des peines est un corollaire du premier. La piraterie est cependant un cas à part : en l'état actuel du droit, elle est condamnée par des normes internationales (A), mais pas toujours en tant que telle par les législations nationales. Cependant, un fondement national reste nécessaire dans la plupart des cas pour une incrimination pénale (B).

A) Droit international public et action judiciaire

Nous l'avons vu, la piraterie a très rapidement été considérée comme une infraction à part, et ce dès l'antiquité. Le pirate a toujours été vu comme l'ennemi de la société, voire l'ennemi de tous (*communis hostis omnium*) pour Cicéron. De plus, la spécificité de la mer a très rapidement fait prévaloir un principe de juridiction universelle en matière de piraterie. Ce principe est consacré dans la convention de Montego Bay, qui érige la piraterie en infraction (1). Cependant, d'autres normes de droit international peuvent également fonder une répression pénale de la piraterie (2).

1) Droit de la mer et répression judiciaire

La convention de Montego Bay prévoit l'éventualité d'une finalité judiciaire à la répression de la piraterie. La mise en place de la compétence universelle en matière de piraterie, prévue à l'article 105 de la convention, indique bien une volonté de passer par une phase judiciaire. Cependant, aucun mécanisme contraignant n'est prévu pour les Etats.

Il convient de rappeler que la convention de Montego Bay n'est pas directement applicable en droit interne en ce qui concerne la piraterie, et particulièrement sa définition prévue à l'article 101. Cette inapplicabilité directe a été confirmée par l'arrêt CJCE 2 juin 2008 *Intertanko*, dans son considérant 64 : « *Il convient de constater que la convention de Montego Bay ne met pas en place des règles destinées à s'appliquer directement et immédiatement aux particuliers et à conférer à ces derniers des droits et des libertés susceptibles d'être invoqués à l'encontre des Etats, indépendamment de l'attitude de l'État du pavillon du navire.* »[2]. De plus, la piraterie n'y est pas qualifiée juridiquement en tant qu'infraction. A la lecture de la convention de Montego Bay, il est impossible de savoir si la piraterie doit être considérée comme un crime, comme un délit, voire comme une simple contravention. Du fait de son imprécision, il semble

[1] Michel Véron, *Droit Pénal Spécial*, 8e édition, Paris, éd. Dalloz, 2000, p.2
[2] CJCE 2 juin 2008 Intertanko, affaire C-308/06, in *Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer*, n°607 rectifié, 3 septembre 2009, étude d'impact, p.25.

donc difficile de donner à la convention un caractère d'invocabilité directe[3]. Ce caractère d'applicabilité directe et d'invocabilité directe d'un traité international en droit interne suppose la réunion de plusieurs conditions. Il faut qu'il créé des droits subjectifs dont les particuliers puissent se prévaloir[4], mais aussi que les dispositions concernées du traité soient suffisamment claires et précises pour ne pas nécessiter une transcription en droit interne. Ce caractère d'applicabilité directe a surtout été reconnu pour les conventions qui concernent la protection des droits de l'Homme, ou encore les conventions d'extradition entre différents Etats. En ce qui concerne la piraterie, la simple mention d'un fait illicite, et de la compétence de l'État de saisie ne suffisent probablement pas à conférer un effet direct en droit interne, quel que soit l'État de jugement.

Par conséquent, la lutte contre la piraterie est considérée comme une prérogative qui demeure optionnelle : un État peut tout à fait choisir de ne pas réprimer un acte de piraterie. Juridiction universelle ne signifie pas juridiction obligatoire[5]. Cette possibilité permet d'envisager d'autres actions que judiciaires dans la lutte contre la piraterie, qui sont de plus en plus mises en avant.

Enfin, une notion mérite d'être approfondie concernant la finalité pénale de la répression de la piraterie : celle de maintien de l'ordre public international, et particulièrement les actions de police internationale en matière maritime[6]. Les enjeux maritimes devenant de plus en plus centraux, les outils juridiques doivent s'y adapter ; le maintien d'une sécurité maritime en est l'un des aspects essentiels. Cette sécurité repose actuellement sur de très nombreux mécanismes conventionnels qui mettent en place des régimes très variés. L'établissement de normes pénales internationales spécifiquement consacrées au droit de la mer et à ses problématiques peut répondre efficacement à cette problématique. Une telle avancée éviterait, dans le cas de la piraterie, une situation de « *défense juridique asymétrique* »[7] dans la répression : divergences de répression selon les espaces juridiques, efficacité ou non de la répression selon les Etats concernés.

---

[3] Jean-Paul Pancracio, *Le défi de la piraterie maritime et de son traitement judiciaire*, Cahier du CEREM n°10, juillet 2009, p. 46.
[4] André Huet et Renée Koering-Joulin, *Droit Pénal International*, 3e édition, Paris, éd. PUF, coll. Thémis droit, 2005, p.10
[5] Christian Ménard, *Rapport d'information déposé en application de l'article 145 du règlement par la commission de la défense nationale et des forces armées sur la piraterie maritime*, Assemblée Nationale, n°1670, 13 mai 2009, p. 31
[6] Capitaine de vaisseau Francis Faye, *op. cit.*, p.91
[7] Christian Ménard, *op. cit.*, p.32.

2) Les résolutions de l'ONU et le cadre dérogatoire

Le Conseil de Sécurité de l'ONU a émis plusieurs recommandations dans ses résolutions afin de permettre une meilleure application du droit international dans la lutte contre la piraterie. Si ces résolutions ne peuvent suffire à fonder une accusation, elles peuvent néanmoins inciter à mettre en place une répression pénale qui apparaît comme l'une des solutions dans le règlement de la piraterie, même si elle ne doit pas être la seule.

Ainsi, la résolution 1816 mettait déjà en avant la coopération judiciaire. Son paragraphe 11 concerne la coopération judiciaire qui doit être mise en place pour permettre le jugement des auteurs d'actes de piraterie ou de vols à main armée en mer. Sont particulièrement visés les Etats du pavillon, ceux des ports et les Etats côtiers, ainsi que les Etats des auteurs ou des victimes d'actes de piraterie et enfin ceux « *tirant juridiction du droit international ou du droit interne* ». Cet appel très large montre bien la grande diversité de titres fondant une compétence en matière de piraterie, diversité sur laquelle nous reviendrons. Le paragraphe 11 parle également de « *mesures voulues d'enquêtes et de poursuite* », ou encore d'« *exercice des voies de droit* ». Tout ce vocabulaire juridique montre bien la volonté d'une coopération renforcée afin de ne pas se limiter à la seule répression opérationnelle de la piraterie. Cependant, il n'est fait mention ici que de jugements au niveau national de la piraterie, ce qui semble la voie la plus rapide et la plus simple à mettre en œuvre.

Ensuite, la résolution 1851 du 16 décembre 2008 va plus loin dans le mécanisme de coopération judiciaire. Elle propose la mise en place du mécanisme de « *shiprider* », qui consiste selon la résolution à « *embarquer des agents des services de lutte contre la criminalité* » des Etats qui sont disposés à juger les pirates. Ce mécanisme, s'il nécessite l'accord du gouvernement fédéral de transition pour s'appliquer dans la mer territoriale somalienne, vise là encore à une amélioration de la traduction en justice des auteurs d'actes de piraterie ou de brigandage. En effet, la traduction juridique des opérations de piraterie peut poser problème : concernant l'opération EUNAVFOR Atalanta, sur 429 pirates arrêtés, 176 ont été remis à la justice. Le taux de poursuite judiciaire est donc de l'ordre de 40%. Il est similaire pour la CTF 151 (89 arrestations, 37 remises à la justice, pour un taux de poursuite de 40% également). Il est à noter que les meilleurs succès judiciaires interviennent quand les marines interviennent à titre national (États-Unis, Russie, France, Égypte, Inde, mais aussi au niveau local : Seychelles, Kenya, Somalie) : sur 328 pirates arrêtés, 235 ont été remis à la justice, soit un taux de plus de 70%. Au niveau global, toutes

initiatives confondues, pour 940 pirates arrêtés, 455 ont été remis à la justice, et le taux de poursuite judiciaire est d'environ 50%[8].

Enfin, le Conseil de Sécurité des Nations Unies s'est prononcé tout récemment sur l'importance de la traduction en justice des pirates. Proposée par la Russie et adoptée à l'unanimité, la résolution n°1918, en date du 27 avril 2010 « *affirme que le fait de ne pas traduire en justice les personnes responsables d'actes de piraterie et de vols à main armée commis au large des côtes somaliennes nuit à l'action menée par la communauté internationale contre la piraterie.* ». Elle insiste également sur plusieurs points : la nécessité de renforcement des appareils judiciaires et pénitentiaires des Etats de la région qui ont accepté de poursuivre les pirates (Kenya, Seychelles, Somalie), malgré leur manque de moyen ; la nécessité de l'augmentation du nombre d'Etats qui acceptent de juger les auteurs d'actes de piraterie et de vols à main armée en mer, notamment dans la région ; la mise en place d'un centre régional de poursuites, qui pourrait prendre place aux Seychelles. Enfin, cette résolution encourage fortement les Etats qui ne l'ont pas encore fait à réviser leur droit pénal interne et leur procédure pénale afin de rendre possibles les poursuites judiciaires à l'encontre des pirates. Cette résolution vise à permettre une répression pénale de la piraterie afin de ne pas renvoyer à terre des pirates arrêtés[9], malgré les problèmes rencontrés notamment par le Kenya.

Cependant, le traitement judiciaire de la piraterie, en l'absence d'une juridiction régionale spécialisée, repose sur un seul et unique acteur, qui est l'État.

B) <u>Les fondements en droit national</u>

Le droit pénal est essentiellement une compétence régalienne. Peu d'Etats acceptent de déléguer ce pouvoir à des instances internationales, que ce soit pour des crimes maritimes ou d'autres. Ainsi, le principal – pour ne pas dire le seul – acteur de la répression judiciaire de la piraterie est l'État en tant qu'entité juridique. Afin qu'un jugement national de condamnation pour un acte de piraterie puisse avoir lieu, plusieurs principes de droit pénal international doivent être respectés (1). La répression se fera donc au niveau national (3), mais l'Union européenne est également à même de passer des accords judiciaires avec certains Etats concernant la répression de la piraterie (2).

---

[8] Tous ces chiffres proviennent du blog de Nicolas Gros-Verheyde, Bruxelles 2, Europe de la sécurité et de la défense, du fait de l'absence de statistiques globales régionales. Le bilan est à jour au 25 mars 2010. Consultable à l'adresse bruxelles2/over-blog.com/pages/bilan_des_operations_antipiraterie_Eunavfor_Atalanta_CTF_Otan_Russie_Exclusif-1169128.html, Bruxelles 2 l'Europe de la défense et de la sécurité, consultation du 27/04/2010.

[9] Note du service d'information des Nations Unies, « Somalie : le Conseil de sécurité appelle à traduire en justice les pirates », www.un.org/apps/newsFr/printnews.asp?nid=21786, Nations Unies, consultation du 28/04/2010.

1) Les principes de droit pénal international

Le cadre juridique de la lutte contre la piraterie est assez atypique en terme de répression pénale. Il est tout à fait possible que l'auteur d'un acte de piraterie ou de vol à main armée en mer soit arrêté par un navire de guerre français, qui procèdera aux constatations nécessaires (présence d'armes, d'échelles et de bidons d'essence à bord, absence de filets alors que le navire se prétend pêcheur, etc.). Par la suite, ce pirate pourra être ramené aux Seychelles, puis renvoyé en avion de Port Victoria jusqu'à Nairobi, pour y être jugé. Dans ces conditions, les mécanismes internationaux applicables en droit pénal sont nombreux. Il faut tout d'abord que le tribunal saisi soit compétent, qu'il détermine la loi qui trouve à s'appliquer, qu'il prenne en compte des actes de procédure qui peuvent avoir été réalisés par des agents d'autres Etats, et enfin qu'il se prononce sur la culpabilité, et le cas échéant sur la peine.

La compétence universelle reconnue à l'encontre des crimes de piraterie peut permettre à la juridiction en question de juger l'auteur. Cependant, il faut pour cela que l'État soit membre de la convention de Montego Bay, et de préférence qu'il ait inscrit cette compétence universelle dans ses propres textes de loi. Certains Etats ont réduit leur compétence universelle, comme par exemple les Seychelles, État qui a décidé (sans l'inscrire dans une loi) de limiter sa compétence aux cas la concernant directement afin de ne pas voir ses juridictions engorgées. Cependant, le traitement judiciaire d'un acte de piraterie par un État demeure plus simple que bon nombre d'infractions en droit pénal international. En effet, si les titres de compétence sont multiples, le principe de compétence universelle permet à quasiment tous les Etats de se saisir d'une affaire de piraterie s'il le désire.

Les actes de la procédure posent plus de problèmes, ainsi que le déroulement de la procédure en elle-même. En effet, il n'y a pas de procédure pénale harmonisée en matière de piraterie. Plusieurs systèmes juridiques coexistent, qui vont par exemple des États-Unis à la France qui encadre la détention en mer dans le cadre de l'AEM tout en rendant possible une finalité judiciaire. D'autres Etats ont mis en place des forces de garde-côtes. La difficulté se situe dans les solutions disparates mises en place : certains acteurs ont la possibilité de constater des infractions, voire de dresser des actes de procédure qui auront valeur de preuve lors de l'instruction et de l'instance de jugement. D'autres se voient dans l'incapacité de procéder au moindre acte à portée judiciaire. Certains, enfin, ont des compétences qui se limitent à la constatation de l'infraction.

Deux cultures juridiques coexistent : d'un côté, un droit pénal et une procédure pénale de droit continental, et de l'autre tout le système de *Common Law*, marqué notamment par l'*habeas*

corpus[10]. Les disparités sont parfois fortes entre ces deux systèmes juridiques, ce qui peut poser des problèmes de procédure concernant la détention de pirates à bord jusqu'à la prochaine escale, le mode de preuve, ou encore la possibilité – voire l'obligation – de faire témoigner les marins qui ont procédé à l'arrestation, alors que ceux-ci peuvent se trouver à des distances parfois considérables. Les principes de *Common Law* s'étant appliqué dans toutes les colonies britanniques, un grand nombre d'État ont aujourd'hui un système judiciaire qui est fondé sur une procédure bien différente de la procédure française.

2) Le niveau européen

Pour éviter que ces disparités de systèmes juridiques ne mettent un frein à une répression efficace de la piraterie, l'Union européenne a choisi de conclure différents accords en matière pénale avec les Etats de la région. Un accord a ainsi été conclu avec Djibouti pour permettre le transit des pirates arrêtés, vers les Etats voisins ou vers les pays européens, comme la France. De plus, l'Union européenne a signé avec le Kenya[11] et avec les Seychelles[12] deux conventions permettant le transfert de l'EUNAVFOR à ces deux Etats des personnes suspectées d'actes de piraterie ou de vol à main armée, ainsi que leur traitement postérieur.

L'accord avec le Kenya est le plus ancien. Celui-ci, bien que révoqué le 7 avril 2010 (voir *infra*) a mis en place à la fois des procédures de remise des pirates aux autorités répressives compétentes du Kenya, de poursuite judiciaire et du procès. Il interdit également tout recours à la peine de mort. Le texte de l'accord est très marqué par l'exigence de respect des droits fondamentaux, notamment en ce qui concerne l'interdiction de la torture et des actes inhumains et dégradants, mais aussi l'exigence d'un procès équitable. Il est également précisé que « *toute personne transférée a le droit d'être jugée dans un délai raisonnable ou libérée* »[13]. Toutes les exigences processuelles qui incombent aux Etats de l'Union européenne doivent également être mises en place au Kenya, pour les personnes transférées. Il est à noter qu'était expressément prévue dans l'accord la possibilité pour tout mis en cause de faire examiner chaque preuve, « *y compris les témoins qui ont procédé à l'arrestation, et obtenir la comparution et l'interrogatoire des témoins à décharge dans les mêmes conditions que les témoins à charge* »[14]. Le témoignage des officiers des navires qui ont pu procéder à l'arrestation est donc expressément prévu. De plus,

---

[10] L'*habeas corpus*, qui signifie « *aie avec toi le corps* », est une loi promulguée par le roi Jacques II en Angleterre en 1679, selon laquelle toute personne qui a été arrêtée a le droit de savoir pourquoi elle est arrêtée et de quoi elle est accusée. L'*habeas corpus* lui donne également le droit d'être libérée sous caution et amenée dans un délai de trois jours devant un juge. Ce principe s'applique encore de nos jours dans la plupart des Etats du *Commonwealth*.
[11] Décision 2008/851/PESC du Conseil, en date du 10 novembre 2008.
[12] Décision 2009/877/PESC du Conseil, en date du 23 octobre 2009.
[13] Paragraphe 3, c) de l'échange de lettres entre l'Union européenne et le Kenya, en date du 6 mars 2009.
[14] Paragraphe 3, f), 5) de l'échange de lettres entre l'Union européenne et le Kenya, en date du 6 mars 2009.

pour éviter d'éventuelles nullités de procédure, l'EUNAVFOR s'oblige à traiter « *toutes les preuves conformément aux exigences des autorités kényanes compétentes* »[15]. Cependant, le Kenya a dénoncé cet accord le 7 avril 2010, son système judiciaire ne pouvant plus assimiler de nouvelles affaires.

L'accord avec les Seychelles, plus récent, est sensiblement identique. Quelques spécificités procédurales, notamment quant à la compétence des tribunaux seychellois, sont cependant à noter. Ainsi, la République des Seychelles a souhaité limiter sa compétence aux actes de piraterie ou de vol à main armée se déroulant dans sa ZEE, sa mer territoriale ou ses eaux intérieures. De plus, elle s'est réservée le droit de refuser de poursuivre certains des pirates, à charge pour l'Union européenne de les rapatrier ensuite. Le reste de l'accord est similaire à celui avec le Kenya, notamment au sujet du respect des droits fondamentaux et des droits processuels. La raison pour laquelle les Seychelles ont souhaité limiter leur compétence tient aux capacités limitées de cet État et de ses systèmes juridique et pénitentiaire. Ceux-ci doivent d'ailleurs faire l'objet d'une aide financière et matérielle de la part de l'Union européenne pour pouvoir gérer l'afflux de pirates. Afin d'adapter son appareil juridique à cet accord, l'Assemblée Nationale des Seychelles a voté le 16 mars 2010 une loi qui transpose en droit interne les dispositions de la convention de Montego Bay.

3) Le niveau national

Le traitement national, comme nous le voyons, reste la norme. Les deux exemples précités du Kenya et des Seychelles montrent bien l'obligation de passer par la voie étatique pour la répression pénale de la piraterie. D'autres Etats ont également adapté leur législation, conformément aux recommandations du Conseil de Sécurité, pour être à même d'engager des poursuites pénales à l'encontre des auteurs d'actes de piraterie ou de brigandage.

Plusieurs paramètres compliquent le traitement pénal de la piraterie au niveau national. Il est peu aisé de ramener les auteurs suspectés en Europe ou aux Etats-Unis, du fait du temps de transit parfois long (navire, puis avion). De plus, des autorisations spécifiques doivent être négociées avec les Etats survolés. Si cette solution est envisageable de manière ponctuelle, un rapatriement systématique serait extrêmement onéreux et difficile à mettre en place. La solution est donc un traitement judiciaire local de la piraterie. D'autres problèmes se posent alors : respect des droits de l'homme qui conditionne le transfert de personnes par les pays européens, faibles capacités des structures judiciaires et pénitentiaires des Etats locaux, etc. Les difficultés rencontrées par le Kenya, qui refuse d'accueillir de nouveaux pirates, en sont le parfait exemple.

---

[15] Paragraphe 6, b), 2) de l'échange de lettres entre l'Union européenne et le Kenya, en date du 6 mars 2009.

A court terme, l'aide apportée au Kenya pour la modernisation et l'extension de ses capacités de jugement et de détention devrait être poursuivie pour qu'un accord judiciaire réévalué puisse être conclu, afin de ne pas se couper de toute solution judiciaire : les Seychelles risquent en effet d'arriver assez rapidement à saturation.

A moyen terme, la finalité judiciaire doit être repensée afin d'être plus efficace, plus sélective mais également d'impliquer d'autres Etats de la région. La difficulté repose ici sur la nécessité, pour la grande majorité des Etats d'Afrique de l'Est ou de l'océan Indien, d'une réforme de leur droit pénal et de leur procédure pénale afin de se mettre en conformité avec les standards européen, sans quoi il est impossible de leur transférer des personnes suspectées d'actes de piraterie et de brigandage. L'Ouganda, qui accueille le dispositif EUTM, le Mozambique, la Tanzanie (où siège la Cour africaine de justice et des droits de l'Homme), l'Égypte, l'Éthiopie, Djibouti sont les Etats les plus à même d'accueillir des pirates, de par leur proximité géographique[16].

A plus long terme, l'idée d'une Cour régionale semble la plus adaptée, en usant de tribunaux déjà en place. Si le Kenya paraît le pays le plus probable pour héberger une telle cour, il serait également possible de créer une chambre spécialisée à la Cour africaine des droits de l'Homme, siégeant à Arusha, en Tanzanie. La mise en place d'une chambre spécialisée dans une juridiction de droit commun déjà existante, au Kenya par exemple, aurait toutefois l'avantage de la simplicité et d'une plus grande rapidité de mise en place.

Dernier État concerné, le Puntland a condamné en avril 2009 trente-sept pirates à des peines de trois ans de prison[17]. Si la politique de l'Union européenne est de ne pas livrer de pirates au Puntland pour ne pas risquer une reconnaissance de fait de la sécession de cette région autonomiste du reste de la Somalie, la France y a transféré des suspects à titre national, afin de ne pas avoir à les libérer. Cependant, plusieurs critères doivent présider à la mise en application d'une répression pénale efficace de la piraterie.

§2) Les critères d'application de la répression pénale

Le choix du pays de remise n'est pas uniquement judiciaire, mais aussi politique. De nombreux paramètres peuvent influer sur la décision de remettre des pirates capturés aux

---

[16] Nicolas Gros-Verheyde, « Mieux traduire en justice les pirates, réflexion entamée au COPS », Bruxelles 2 l'Europe de la défense et de la sécurité, bruxelles2.over-blog.com/article-mieux-traduire-en-justice-les-pirates-reflexion-entamee-au-cops-44622950.html, Bruxelles 2 l'Europe de la défense et de la sécurité, consultation du 08/03/2010.

[17] Nicolas Gros-Verheyde, « Mieux traduire en justice les pirates, réflexion entamée au COPS », *op. cit.*

Seychelles, au Kenya ou à la Somalie, ou peser sur le choix de ramener ou non les auteurs éventuels en France ou en Europe pour la suite de la procédure judiciaire. Il est nécessaire d'établir un état des lieux des solutions qui se présentent et des intérêts en présence (A), puis d'examiner les différents titres de compétence qui peuvent déterminer le lieu de jugement d'un pirate (B).

A) <u>État des lieux des Etats et des intérêts en présence</u>

Plusieurs considérations entrent ici en jeu. Elles sont à la fois judiciaires, politiques, et stratégiques. En effet, la décision de remise d'un individu suspecté d'une infraction pénale à un pays tiers implique de grosses conséquences.

Judiciairement, selon les espèces, la remise à un État plutôt qu'à un autre peut découler de considérations de fait. Ainsi, une frégate indienne a remis en décembre 2008 des pirates aux autorités du Yémen, qui ont déterminé que ceux-ci n'étaient que des pêcheurs yéménites pris en otage. Des questions d'opportunité peuvent jouer : selon le lieu de commission de l'infraction, il pourra être possible de diriger les pirates interceptés vers certains Etats, mais pas d'autres. Ainsi, les Seychelles refusent généralement de connaître le cas de pirates qui n'ont pas été interceptés dans leur ZEE ou dans leur mer territoriale.

Des considérations plus politiques peuvent également entrer en ligne de compte. L'exemple le plus parlant est ici le cas du Puntland. Le choix par la France, mais aussi les États-Unis de la remise de pirates au Puntland, qui est une province de la Somalie qui a fait sécession du gouvernement central de la Somalie, s'explique en partie pour des raisons d'ordre humanitaire : les autorités du Puntland ne pratiquent pas la peine de mort. A l'inverse, le président Sheikh Sharif Sheikh Ahmed qui a accédé par alternance à la présidence du gouvernement fédéral de transition somalien depuis le 1er janvier 2009 a rétabli la *charia* le 19 avril 2009, à la faveur d'un vote du parlement de transition. Celle-ci prévoit la peine de mort, notamment à l'encontre des pirates[18]. Cependant, la question de la remise au Puntland présente des risques diplomatiques et politiques, en établissant une reconnaissance de fait d'un État indépendant de la Somalie, ce qui n'est pas la position de la communauté internationale, et particulièrement de l'ONU, qui n'a pas reconnu la province sécessionniste. Une telle reconnaissance implicite risque de retarder la stabilisation et le rétablissement d'un État somalien viable.

---

[18] Jean-Paul Pancracio, *op. cit.*, p.53

B) Les différents titres de compétence

Deux titres de compétence sont à considérer dans le cas d'une interception de pirates : la compétence territoriale (1) et la compétence personnelle (2). Ces deux titres de compétence peuvent se retrouver en compétition (3).

1) La compétence territoriale

Le cas dont il est ici débattu est celui d'un vol à main armée en mer, intervenant donc dans la mer territoriale d'un État. La compétence principale est alors celle de l'État dont la mer territoriale a été le théâtre de l'attaque, voire de la prise d'otage. Selon le droit international classique, et selon la convention de Montego Bay, l'État est souverain dans sa mer territoriale (article 2 de la convention). Ensuite, l'article 27 de la convention traite de la juridiction pénale de l'État côtier dans sa mer territoriale. Si la définition de ses compétences pénales reste à l'entière appréciation de l'État (« *L'État côtier* ***ne devrait pas*** *exercer sa juridiction pénale à bord d'un navire étranger* »[19]), la convention prévoit plusieurs cas dans lesquels une intervention de l'État est considérée comme légitime. C'est notamment le cas si « *l'infraction est de nature à troubler la paix du pays ou l'ordre dans la mer territoriale* », ce qui est bien évidemment le cas du vol à main armée en mer. Cette compétence territoriale ne s'applique évidemment pas en haute mer. Dans la ZEE, l'État côtier exerce certains pouvoirs de juridictions et certains droits qui sont prévus par la convention de Montego Bay. Mais en matière de piraterie, la ZEE est assimilée à une zone ne relevant de la juridiction d'aucun État, ce qui permet l'intervention de bâtiments étrangers.

2) La compétence personnelle

Les Etats disposent également d'une compétence personnelle, qui s'exerce au travers à la fois de ses ressortissants et du pavillon : il aura un titre de compétence si l'un de ses ressortissants est victime d'une infraction pénale, que ce soit en pleine mer, dans une ZEE ou dans la mer territoriale, ou si un navire battant son pavillon est victime d'un acte de piraterie ou d'un vol à main armée en mer. La compétence personnelle peut être multiple : il arrive fréquemment qu'un navire battant pavillon d'un État (notamment un pavillon de complaisance) soit armé par un équipage hétéroclite composé de diverses nationalités. La compétence personnelle peut également s'appliquer au profit de l'État des auteurs de l'infraction, qui peut demander à juger ses ressortissants. En cas de pluralité de nationalités, il est généralement considéré que l'État du pavillon prévaut, sauf si celui-ci accepte de s'effacer. Dans ce cas, l'État de la nationalité la plus

[19] C'est nous qui soulignons.

nombreuse pourra être saisi, à moins que le choix ne se porte sur l'État des victimes les plus gravement lésées, par exemple dans le cas de décès d'otages[20].

3) Le cas du conflit de compétences

Le cas de la haute mer peut rapidement être évacué : l'acte de piraterie qui se déroule en haute mer voir s'appliquer dans sa plénitude le principe de juridiction universelle. Il n'y aura pas de compétence au titre du territoire, mais uniquement différentes compétences personnelles qui peuvent se trouver confrontées les unes aux autres. L'État intercepteur a toute liberté – juridiquement – pour juger les intéressés lui-même, ou pour les remettre à leur pays d'origine, à un État côtier ou à tout autre État l'acceptant. Le régime de la ZEE, étant celui de la haute mer sauf dans certains cas spécifiés par la convention de Montego Bay ne pose donc pas de problème pour les cas de piraterie, qui ne fait pas partie de ces exceptions.

La situation est plus compliquée dans le cas d'un acte de vol à main armée en mer qui fait intervenir plusieurs nationalités, et donc plusieurs types de compétences. La question devient alors autant politique que judiciaire : l'État côtier, souverain, peut tout à fait demander de faire prévaloir sa compétence territoriale, notamment en se basant sur la convention de Montego Bay. Cependant, en pratique, en l'absence de convention entre les principaux Etats parties, un accord *ad hoc* sera généralement négocié entre l'État compétent territorialement, et généralement, l'État du pavillon. Dans le cas d'une intervention étrangère, comme ce fut le cas pour les interventions françaises concernant le Ponant, un accord est préalablement mis en place concernant les modalités de poursuites judiciaires des auteurs. Le choix définitif peut néanmoins se faire *a posteriori*.

D'autres facteurs peuvent influer sur le choix du pays de remise, voire interdire la remise d'auteurs d'infractions à certains Etats. C'est par exemple le cas en matière de respect des droits de l'Homme et des libertés fondamentales, qui sont notamment protégés par la Cour Européenne des Droits de l'Homme (CEDH), qui siège à Strasbourg. Peut alors se poser la question du difficile équilibre entre répression efficace de la piraterie et respect des droits de l'hommes et des libertés fondamentales, au moins devant les juridictions.

Ces problématiques peuvent parfois compliquer la mise en place d'un dispositif judiciaire efficace, d'une coopération qui permette de passer d'une répression opérationnelle à une répression judiciaire. L'interface, ici encore, est parfois difficile à mettre en place.

---

[20] Jean-Paul Pancracio, *op. cit.*, p.55

SECTION II : POLITIQUES PÉNALES MISES EN PLACE

Comme auparavant, l'étude se concentrera ici sur les deux cas les plus poussés en matière de piraterie et de vol à main armée en mer. Il s'agit d'une part du détroit de Malacca, et d'autre part de la Corne de l'Afrique. L'évolution est assez contrastée en matière de répression pénale ; même si les enjeux judiciaires sont sensiblement différents, les solutions mises en place méritent d'être étudiées. La répression judiciaire a ainsi été étrangement lacunaire dans le cadre du détroit de Malacca (§1), tandis qu'elle s'est progressivement mise en place dans le cadre du Golfe d'Aden, particulièrement dans le cadre de l'opération EUNAVFOR *Atalanta* (§2), avec plus ou moins de succès.

§1) Le détroit de Malacca : un volet pénal quasiment inexistant

L'aspect pénal a été quasiment inexistant dans le détroit de Malacca, que ce soit en terme de coopération judiciaire ou de répression pénale. Les incriminations n'ont pas été harmonisée (A), et quand elles ont été prononcées, n'ont pas joué leur rôle (B).

A) Des incriminations disparates

En Asie du Sud-Est, l'éternel problème dans la lutte contre la piraterie est l'exacerbation des souverainetés locales. Les Etats sont arc-boutés sur leurs prérogatives de souveraineté, ce qui peut rendre difficile une coordination dans un domaine aussi sensible que celui de la répression pénale[21]. L'autre difficulté relève du statut juridique même de la piraterie, qui ne peut prendre place qu'en haute mer ou dans la ZEE comme vu *supra*. Quand des actes similaires matériellement se déroulent dans la mer territoriale d'un État, celui-ci est seul compétent au vu de sa législation interne, pour qualifier juridiquement l'acte et lui appliquer la sanction pénale appropriée. On assiste donc à un décalage : un phénomène de bande criminelle, qui s'est affranchi des limites étatiques notamment sur les espaces maritimes, se voit réprimé uniquement au niveau national, ce qui créé des difficultés d'harmonisation. La « *libre circulation* » des pirates[22], comme celle des flux économiques, est une réalité à prendre en compte, surtout concernant le vol à main armée en mer. Une coopération juridique pour les transferts d'auteurs présumés d'actes de piraterie ou de vol à main armée en mer, ainsi qu'une harmonisation des incriminations pourrait permettre une répression plus efficace, du moins dans son approche judiciaire.

---

[21]Voir l'interview de Mak Joon Num, directeur de recherche à l'Institut Maritime Malaisien (MIMA), par Éric Frécon. A la question de savoir si une police maritime internationale sous l'égide de l'ONU était envisageable, la réponse a été claire : « *L'Indonésie n'acceptera pas. La Malaisie non plus. A cause de la souveraineté, du nationalisme, de la fierté des gouvernements…* » *in* Eric Frécon, *Pavillon noir sur l'Asie du Sud-Est : Histoire d'une résurgence de la piraterie maritime*, Paris, éd. L'Harmattan, 2002, p.207

[22] Éric Frécon, *ibid.,* p.175

Dans le cadre des Etats de l'Asie du Sud-Est, de telles mesures sont difficiles à mettre en œuvre, à plus d'un titre. Les initiatives nationales de création de bureaux, de centres ou de cellules de coordination ont été nombreuses. Depuis la mise en place de l'accord ReCAAP, on assiste à une coordination opérationnelle plus poussée dans la région, par la mise en place de patrouilles coordonnées en mer, mais aussi de patrouilles aériennes. Cependant, la limitation juridique demeure forte : un navire indonésien qui poursuit un pirate qui entre dans les eaux malaisiennes devra transférer la poursuite à un navire de cet État : il ne peut entrer dans la mer territoriale étrangère pour procéder à l'interception des pirates, sauf à en faire la demande expresse, ce qui prend du temps. De telles limitations compliquent fortement la répression de la piraterie. Si les moyens militaires et policiers se sont accrus depuis les années 2000 pour la lutte contre la piraterie, que ce soit à Singapour, en Malaisie ou en Indonésie, aucune évolution similaire n'a été constatée dans le domaine judiciaire, pour assurer la continuation judiciaire de l'interception de pirates à la mer.

Les autorités philippines ont mis en place une législation pénale au début des années 2000, qui inclus une coopération accrue entre les gardes-côtes, la police, les autorités portuaires, la marine, les services de l'immigration et ceux qui traitent de renseignement[23]. Cependant, cette structure impliquant de nombreux services a de grandes difficultés à fonctionner, du fait de la superposition de prérogatives qui créé des conflits, surtout face à une menace aussi adaptable et évolutive que la piraterie. Au niveau purement pénal, une loi a été mise en place pour inclure la piraterie parmi les menaces terroristes, afin de faciliter sa répression. Cette manœuvre, peu pertinente juridiquement, pourrait s'expliquer par une volonté des autorités de Manille d'assimiler la piraterie avec le séparatisme islamique des îles du sud, dans un but de diabolisation et pour obtenir des aides internationales.

Deux exemples sont pertinents pour montrer la différence de traitement pénal de la piraterie en Asie du Sud-Est. M. Wong, chef de file d'un réseau pirate, a été arrêté à Batam le 1er décembre 1998, et condamné le 26 aout 1999 à six ans de réclusion, pour avoir supervisé la disparition de plusieurs navires dans les eaux du Sud-Est asiatique. Quelques temps après, au début des années 2000, les pirates du *Cheung Song*, navire intercepté en novembre 1998, ont été arrêtés et traduit en justice en Chine. Ils ont été condamnés à mort et exécutés[24]. La Chine, qui a longtemps tenu un rôle assez ambigu dans la lutte contre la piraterie (ses ports semblant être la première destination de navires détournés) s'est assez fortement engagé dans la lutte anti piraterie à partir du début des années 2000, mais pour des considérations plus géopolitiques que pénales :

---

[23] Éric Frécon, *ibid.*, p. 213.
[24] Éric Frécon, *op. cit.*, p.211 et 219.

la volonté du Japon de s'impliquer en envoyant des patrouilleurs s'est vu opposer le refus quasi catégorique de la Chine[25].

Une autre difficulté d'harmonisation tient au fait que, pour l'essentiel, c'est au droit pénal de s'adapter au droit de la mer en matière de piraterie, et non l'inverse. Par conséquent, les praticiens de l'ordre public en mer sont confrontés à la difficulté d'adapter l'ordre pénal interne aux réalités du monde maritime, ainsi qu'aux spécificités juridiques locales des Etats concernés. Cette adaptation, difficile sur terre dans le cadre d'un conflit entre deux ordres juridiques, est encore plus délicate en mer : les ordres juridiques sont multiples, les paramètres traditionnels de la souveraineté nationale sont fractionnés, et de moins en moins prégnants selon l'éloignement du rivage[26].

B) Un système répressif peu efficace

Un second problème se pose : celui de l'efficacité de la répression. Pour les rares pirates ou voleurs à main armée qui sont traduits en justice dans les pays d'Asie du Sud-Est, les peines prononcées ne remplissent pas leur rôle : punir, mais aussi dissuader les tentations de récidiver, et enfin réinsérer. Ainsi, les pirates incarcérés passent habituellement peu de temps en prison : ils sont généralement assez rapidement libéré par leur parrain, ou leur chef, qui préfère éviter que leur homme ne discute avec la police…[27]

Afin de comprendre ce manque d'efficacité de la sanction pénale, il convient de remonter à une typologie des attaques en Asie du Sud-Est. Selon Éric Frécon, trois types de piraterie ou de vols à main armée cohabitent dans la zone : une petite piraterie qui s'assimile à de la petite délinquance locale, du fait de pêcheurs désargentés, notamment dans l'île de Batam ; une piraterie organisée, qui fait intervenir des gangs de pirates plus structurés, avec la présence d'un ou plusieurs parrains locaux qui financent et organisent les attaques de cargos ; et enfin une piraterie internationale, qui a très probablement des liens avec les milieux mafieux d'Asie du Sud-Est, que ce soit à Hong-Kong, en Chine, à Taiwan, Singapour, Jakarta… Cette dernière concerne des actes de détournement de navire et de revente de sa cargaison, voire parfois de maquillage de navire.

Les peines qui sont mises en place vont de la peine de prison ferme pour quelques années (entre trois et six ans, parfois jusqu'à dix), jusqu'à la peine de mort en Chine. La peine doit

---

[25] Capitaine de Frégate Benoit Duchenet, *La piraterie maritime : réalité de la menace et perspectives de lutte*, mémoire réalisé dans le cadre du CID (Collège interarmées de Défense), 2001, p.53.
[26] Commissaire principal de la marine Gilles Marhic, *La lutte contre la criminalité internationale en mer*, Mémoire du Centre International de Sciences Criminelles de Paris, 1995, p.14
[27] Entretien avec Éric Frécon, 02/02/2010

remplir plusieurs objectif : elle doit être dissuasive, et empêcher *a priori* la commission d'actes. Elle doit également permettre de punir les auteurs d'actes, et agir là encore de manière dissuasive pour l'avenir. Enfin, elle doit préparer la réinsertion du condamné pour éviter les récidives. Ces objectifs de la peine ne sont absolument pas remplis dans la majorité des cas. L'aspect dissuasif de la peine, mis en avant en son temps par Beccaria[28], ne joue absolument pas son rôle : la quasi certitude d'impunité des pirates fait (ou faisait) perdre toute crédibilité à cette dissuasion. Comment en effet prétendre intercepter chaque navire pirate, quand les postes de police locaux, quand il y en a, n'ont ni la volonté ni les moyens de lutter contre le phénomène ? L'absence de moyens de lutte adaptés pouvait procurer un sentiment d'impunité aux éventuels candidats.

De plus, l'extrême pauvreté locale, engrais de la piraterie comme de toutes les manifestations de petite délinquance, rendait caduc la menace de la prison : si on y est enfermé, on est plus ou moins assuré d'y manger à sa faim. Il convient d'ajouter que les peines de prisons peuvent parfois agir comme un catalyseur, un révélateur plutôt que comme une peine afflictive : en prison, de nombreux contact peuvent se nouer qui serviront, plus tard, à l'établissement de nouveaux projets criminels.

Enfin, l'inefficacité de la prison tient à l'existence d'organisations de type mafieuses au niveau local, mais aussi régional. La présence de parrains locaux complique la tâche de la police en favorisant largement la corruption et le financement d'activités illégales. Ainsi, mêmes les pirates qui font l'objet d'une condamnation pénale se voient souvent libéré avant le terme de leur peine, pour bonne conduite par exemple. Cette libération anticipée doit souvent beaucoup plus à une somme d'argent déposée sur le bon bureau qu'à la conduite exemplaire du prisonnier.

La faible coopération pénale mise en place dans le détroit de Malacca s'explique donc par un grand nombre de facteurs, qui tiennent à la fois aux caractéristiques de la criminalité locale, mais aussi aux enjeux politiques locaux, notamment en terme de souveraineté et d'autorité. La situation est à ce titre assez distincte des enjeux dans le Golfe d'Aden.

§2) Piraterie somalienne et répression pénale : exemple de l'opération EUNAVFOR Atalanta

A l'inverse de la situation compliquée du détroit de Malacca, le contexte juridique et géopolitique est moins problématique au large de la Somalie (concernant les espaces maritimes). L'État somalien a accepté l'intervention de marines d'autres Etats dans sa mer territoriale afin de

[28] Cesare Beccaria, *Dei delitti e delle pene* (« Des délits et des peines »), texte italien établi par Gianni Francioni, introduction, traduction et notes par Philippe Audegean, Lyon, ENS Editions, 2009. La première édition est de 1764.

lutter plus efficacement contre la piraterie, y compris parfois jusque sur son propre territoire (voir l'exemple du Ponant). La coopération juridique, si elle reste difficile à mettre en œuvre, ne se heurte pas aux mêmes problématiques. Le cadre de la coopération interétatique est ici à prendre en compte dans la traduction pénale des auteurs d'actes de piraterie ou de vol à main armée (A). La deuxième problématique concerne les options répressives considérées du point de vue judiciaire (B).

A) Le cadre de la coopération interétatique

La convention de Montego Bay, norme de référence dans le traitement de la piraterie au large de la Somalie, n'est pas sans poser problème dans le cadre de la répression pénale des infractions. En effet, sa structure même place les Etats de manière centrale. Cette nécessité de recourir aux droits nationaux complique la donne (1). De plus, les dispositions de la convention entrainent une difficulté de choix entre plusieurs méthodes de lutte contre la piraterie, qui ont des conséquences juridiques : le choix entre un mode opératoire préventif ou répressif (2).

1) La nécessité de recourir aux droits nationaux

La répression de la piraterie au large de la Somalie prend comme cadre le droit international de la mer, la convention de Montego Bay, avec quelques nouveautés issues des résolutions du conseil de sécurité de l'ONU, comme le droit de poursuite inversé et la compétence des marines étrangères dans la mer territoriale somalienne. Cependant, il est bien précisé que le cadre dans lequel s'exerce cette opération reste celui du droit international public. Par conséquent, le régime de la convention de Montego Bay s'applique dans sa philosophie. Celle-ci met les Etats au cœur de la répression : dans l'article 100 de la convention, ainsi que dans tous les suivants, ce sont les Etats (au sens juridique du terme) qui ont compétence pour lutter contre la piraterie.

Par conséquent, la phase judiciaire ne peut, là aussi, que se dérouler dans le cadre national. L'efficacité de la répression est donc tributaire de l'adaptation des droits nationaux, notamment en matière pénale, au cadre international[29]. De plus, le statut des forces militaires qui œuvrent dans le cadre d'une action de police en mer, qui peut avoir une finalité judiciaire, peut poser problème pour certains États. La séquence d'intervention des forces militaires dans un processus pénal passe par l'appréhension, la détention et le transfert d'auteurs d'infraction. Si le régime juridique de certains Etats est adapté à l'accomplissement de ces missions par des militaires (ou est en passe de l'être), d'autres rencontrent toujours des difficultés à ce sujet.

---

[29] Christian Ménard, *op. cit.*, p.59

Dans le cadre d'EUNAVFOR Atalanta, seuls quatre Etats de l'Union européenne ont la capacité juridique de poursuivre des pirates avec lesquels ils n'ont aucun lien de nationalité : la Finlande, la Suède, l'Allemagne, et les Pays-Bas. Cependant, la décision d'action en justice conserve une portée politique non négligeable qui limite fortement son recours. Pour qu'une répression judiciaire de la piraterie soit possible, il a donc été nécessaire de passer des accords avec des Etats locaux. Comme nous le verrons, le choix des Etats a été encadré afin de respecter les principes fondamentaux des droits de l'Homme, notamment garantis par la CESDHLF (Convention Européenne de Sauvegarde des Droits de l'Homme et des Libertés Fondamentales). On a pu parler de partage des responsabilités dans la lutte contre la piraterie : « *les marines occidentales apportent les capacités militaires et les Etats de la zone, dépourvus de moyens militaires, apportent une solution pénale.* »[30]. Cependant, une deuxième problématique se fait jour : celle du choix entre répression et dissuasion dans la lutte contre la piraterie, qui n'est pas sans conséquences sur une incrimination pénale.

2) Le difficile choix entre prévention et répression

Le développement de moyens et de modes d'actions dans la lutte contre la piraterie, de manière opérationnelle, n'est pas sans impact sur les possibilités d'aboutissement pénal à la suite d'une interception. Deux approches différentes peuvent alors être dégagées.

Une approche préventive serait plus efficace militairement, pour protéger les flux commerciaux qui transitent par le Golfe d'Aden et le détroit de Bab-el-Mandeb. Dans ce cas, les actions mises en place par les différentes marines se situeraient plus en amont, avant la réalisation d'un acte de piraterie. Il s'agirait pour les marines d'opérer des contrôles systématiques sur tous les navires suspects qui s'approchent de l'IRTC, ou encore de procéder à des contrôles aléatoires très fréquents au large des côtes somaliennes. Un autre moyen d'action serait dans cette optique de s'attaquer directement aux différentes criques et baies dans lesquelles se regroupent les pirates avec leur matériel avant de prendre la mer. Cette option, la plus efficace, pose toutefois des problèmes dans l'hypothèse d'une poursuite judiciaire. Aller intercepter un bateau mère avec ses deux skiffs pirates devrait alors entrainer des arrestations, et des incriminations ultérieures. Or, en l'absence d'actes caractérisés de piraterie, on tombe dans la suspicion de piraterie, qui est beaucoup plus difficile à prouver en droit pénal interne. Une telle répression est permise par l'article 101 b) de la convention de Montego Bay, mais celle-ci n'est pas directement applicable

[30] Christian Ménard, *ibid.*, p.60.

en droit interne[31]. Cette voie tend à être privilégiée avec le recul actuel (depuis début avril) de la répression judiciaire.

Une approche répressive, à l'inverse, consisterait à attendre qu'une attaque se produise, pour essayer alors de la faire échouer avant d'interpeller les auteurs. L'acte de piraterie est alors consommé, et la répression est plus simple, en se basant sur la tentative. Rappelons que la tentative se caractérise par un commencement d'exécution et l'absence de désistement volontaire, conditions remplies dans le cas d'une attaque déjouée. Les preuves sont alors évidentes et difficilement réfutables. Cependant, on se heurte à deux écueils en matière opérationnelle : une telle doctrine, prévue pour permettre des incriminations pénales, empêche à la fois de s'attaquer aux bateaux mère et éventuellement aux repaires de pirates, ce qui revient à s'attaquer aux symptômes plus qu'à la cause. De plus, la mission première en cas d'attaque consiste à parvenir à mettre en œuvre des manœuvres d'évitement à grande vitesse, et de repousser l'attaque de pirates, pas de recueillir le maximum de preuves de l'attaque et de saisir les pirates pour les traduire en justice.

La solution se trouve probablement dans un subtil dosage des deux : une réaction rapide en cas d'attaque, notamment à l'aide du couple avion de patrouille maritime – hélicoptère basé sur un navire en mer. Ce couple peut agir à la fois de manière répressive (avertir quand un cargo est attaqué), et de manière plus préventive en repérant le bateau mère et en guidant la frégate vers sa position. Les moyens d'enregistrement vidéo embarqués peuvent alors permettre de distinguer cordes, échelles, bidons d'essence et armement, qui peuvent difficilement passer pour du matériel de pêcheur.

Une fois les problèmes posés au niveau de l'interpellation des pirates et de leurs conséquences en terme de traduction judiciaire, il convient précisément de s'intéresser aux suites judiciaires en elles-mêmes. Celles-ci sont parfois loin d'être évidentes, une fois l'interpellation réalisée.

B) <u>Les options répressives considérées du point de vue judiciaire</u>

Par suite judiciaire à l'interpellation, on entend tous les actes de procédure qui permettront de déterminer la culpabilité ou l'innocence des personnes transférées, les conditions du transfert, ainsi que les éventuelles conséquences pénales d'un procès. Sont donc inclus : l'instruction du dossier, la garde à vue et la détention provisoire, le déroulement du procès, et l'exécution de la

---

[31] « *On entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants :* » (…) « *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* »

peine éventuelle. La solution la plus adaptée serait la mise en place d'une juridiction spécialisée, quel que soit son niveau (1). Cependant, en l'état actuel des choses, c'est le traitement judiciaire commun par un État qui prévaut (2).

1) L'idéal : une juridiction dédiée à la piraterie

La solution la plus adaptée serait certainement la mise en place d'une juridiction qui serait dédiée aux problématiques spécifiques de la piraterie. Ces spécificités découlent à la fois de l'espace où elle se déroule, et de la qualité militaire de ses intervenants. Une telle juridiction pourrait prendre de nombreuses formes : chambre spécialisée au sein d'une juridiction nationale, mise en place d'une Cour régionale dédiée à la lutte contre la piraterie, création d'une Cour internationale de la piraterie, avec un statut juridique entièrement nouveau pour les pirates, ou encore rattachement à une Cour internationale déjà existante (Tribunal International du Droit de la Mer, situé à Hambourg, ou encore Cour Pénale Internationale, située à La Haye).

La première solution, consistant en la mise en place d'une chambre spécialisée au sein d'une juridiction nationale, par exemple au Kenya, serait la plus simple et la plus rapide à mettre en œuvre. Cependant, ce serait également celle présentant le moins d'avantages, que ce soit en terme de visibilité ou en terme de possibilités pénales : la procédure pénale resterait celle de l'État du Kenya, et donc fondamentalement de *Common Law*, ce qui risque de poser des problèmes d'interface vus *supra* quant à la procédure. Elle a en revanche comme avantage de simplifier le statut juridique des détenus une fois la peine prononcé : il n'y a pas à changer de système juridique pour la phase d'incarcération, ou de créer un nouveau statut. C'est actuellement la solution la plus probable, que ce soit au Kenya ou aux Seychelles, sous réserve d'un soutien matériel et financier lourd en faveur de ces Etats.

La création d'une chambre régionale, par exemple une chambre spécialisée au sein de la Cour africaine de justice et de droits de l'Homme, est plus séduisante mais relativement complexe. En effet, un tel ajout imposerait une modification du protocole de la Cour, et probablement de l'accord qui a présidé à sa création. Cela nécessite du temps et des négociations internationales qui peuvent prendre plusieurs années.

Enfin, l'idée d'une cour internationale de la piraterie a été émise. Cependant, elle pose de nombreux problèmes : un accord international devra être négocié, ce qui risque de prendre énormément de temps et faire l'objet de nombreuses tractations. D'autres solutions pourraient être envisagées, comme une compétence du Tribunal International du Droit de la Mer (TIDM), situé à Hambourg, concernant les actes de piraterie. Cependant, l'activité principale de ce tribunal concerne la délimitation de frontières maritimes et d'autres différends juridiques liés au monde de

la mer. Le domaine pénal reste un domaine très spécifique dans lequel la souveraineté nationale est la plus forte. Il n'est pas sûr que les Etats ayant accepté par le passé des décisions du TIDM le feraient de nouveau si celui-ci émettait également des condamnations pénales à l'encontre d'individus. L'idée d'une compétence de la Cour Pénale Internationale (CPI) pourrait également se révéler intéressante. Le statut de la CPI est issu de la convention de Rome du 17 juillet 1998, entrée en vigueur le 1er juillet 2002, et signée à ce jour par 101 Etats. La compétence de la Cour comprend quatre crimes : le génocide, le crime contre l'humanité, le crime de guerre, et le crime d'agression[32]. Un avenant à cette convention permettrait d'y ajouter le crime de piraterie. De plus, la CPI a reconnu la Convention de Rome de 1988 sur la sécurité de la navigation, ce qui pourrait ouvrir une compétence en matière de piraterie, au titre de son article 3[33].

Là encore deux problèmes se posent. La difficulté de définition du crime de piraterie, qui pourrait recouvrir également le vol à main armée en mer, mais au détriment de la souveraineté pénale des Etats, risque de compliquer l'adoption d'une telle mesure. De plus, le volume de contentieux de la CPI est relativement faible. Si sa compétence est étendue au crime de piraterie, ce volume pourrait rapidement exploser jusqu'à plus d'une centaine d'affaires par an.

En l'état actuel du droit international et des évolutions politiques, la solution qui semble privilégiée est celle de la création d'un centre régional de poursuites, qui selon la résolution n°1918 du Conseil de Sécurité de l'ONU (daté du 27 avril 2010), pourrait prendre place aux Seychelles. De plus, l'ONU semble privilégier la création de chambres spéciales dans les juridictions nationales. Elle n'écarte cependant pas les autres propositions, qui toutes doivent faire l'objet d'un rapport par le secrétaire général de l'ONU (paragraphe 4 de la décision).

2) La réalité : le traitement judiciaire par un État

Ce traitement judiciaire, le plus simple à mettre en œuvre, est celui actuellement plutôt mis en place. Le partage entre marines occidentales, qui assureraient l'aspect opérationnel, et Etats locaux qui prendraient en charge la répression pénale de la piraterie semble un peu simpliste, mais peut résumer assez efficacement la situation. En effet, les Etats engagés dans la lutte contre la piraterie de manière active le fond loin de leur métropole, qu'il s'agisse de l'Union européenne, des États-Unis ou même de la Chine, de la Russie ou du Japon.

Cependant, le traitement judiciaire par des Etats locaux pose problème. Peu d'Etats se sont pour l'instant montrés favorables à une traduction judiciaire des pirates par leurs juridictions. Sur

---

[32] Statut de Rome de la Cour Pénale Internationale, en date du 17 juillet 1998 (entré en vigueur le 1er juillet 2002), article 5.
[33] Eric Frécon, *op. cit.*, p.250

tous les Etats approchés, seuls pour l'instant le Kenya et les Seychelles ont mis en place des accords de coopération et de transferts, avec les limites que l'ont sait, particulièrement pour le Kenya. Si de nouvelles pistes sont étudiées, notamment parmi les signataires du Code de Conduite de Djibouti, les difficultés sont grandes, notamment juridiquement. La mise aux standards de la CEDH d'une partie au moins du système judiciaire et carcéral local, condition *sine qua none* pour les États de droit, nécessite des financements qui ne sont pas anodins et qui peinent à être avancés.

La possibilité de rapatriement de pirates dans les Etats de l'Union européenne pour jugement a donc été envisagée par le passé. Pour la France, les seuls cas où une telle solution a été mise en œuvre concerne des actes de piraterie ou de brigandages dans lesquels des ressortissants français étaient victimes, voire où un navire battant pavillon français était retenu. Ce choix de compétence quasi universel restreint fortement les rapatriements de pirates. L'Espagne, de son côté, n'a transféré en métropole que deux pirates sur ordre d'un magistrat. Les Pays-Bas, qui disposent d'une compétence universelle en matière de piraterie inscrite dans leur droit interne, ont rapatrié cinq somaliens impliqués dans l'attaque d'un cargo néerlandais en janvier 2009. L'Allemagne, quant à elle, a fait récemment ce choix pour une dizaine de pirates qui ont transité par les Pays-Bas, après avoir été arrêtés par le HrMs Tromp au terme d'une opération commando[34].

Enfin, les États-Unis ont entamé le procès de onze somaliens arrêtés après les attaques avortées contre deux navires de l'US Navy, l'USS *Nicholas* (frégate lance-missiles) et l'USS *Ashland*[35]. Cependant, ces poursuites ne se font pas sur le fondement du droit international public ou de la piraterie.

Dans le cadre de la lutte contre la piraterie, assurée à titre principal par les Etats, une autre problématique judiciaire est à considérer : le respect par les navires de l'Union européenne de la CESDHLF.

3) CEDH et répression de la piraterie

Instituée le 21 janvier 1959, la Cour Européenne des Droits de l'Homme (CEDH) est l'organe juridictionnel compétent pour déterminer les atteintes à la Convention Européenne de Sauvegarde des Droits et des Libertés Fondamentales (CESDHLF) par les Etats membres. Toute

---

[34] Nicolas Gros-Verheyde, « Dix pirates transférés en Allemagne via Djibouti et les Pays-Bas », bruxelles2.over-blog.com/article-dix-pirates-transferes-en-allemagne-via-djibouti-et-les-pays-bas-48385278.html, Bruxelles 2 l'Europe de la défense et de la sécurité, consultation du 20/04/2010.

[35] James Bone, « US flies in 11 Somali pirates to stand trial in Virginia » (Les États-Unis rapatrient onze pirates pour les juger en Virginie), timesonline.co.uk/tol/news/world/africa/article7106414.ece, Times Online, consultation du 24/04/2010.

personne qui s'estime lésée dans ses droits fondamentaux tels que protégés par la CESDHLF peut le faire valoir devant les juridictions internes, et en dernier recours devant la CEDH à Strasbourg[36]. Dans le cadre de la répression judiciaire de la piraterie, la CEDH peut être amenée à intervenir. Plusieurs questions se posent : celle de sa compétence en cas de recours concernant une opération militaire dans laquelle sont engagés des pays membres, mais en dehors de leur territoire ; celle de la possibilité d'un recours par une personne qui a fait l'objet d'une détention, même courte, par un navire de guerre d'un État membre ; celle d'un pirate qui a été remis par un État membre à un autre État aux fins de jugement et d'incarcération ; la problématique du transferts vers un pays pratiquant la peine de mort, etc.

On sait que la Cour est attachée à la protection de droits non pas théoriques ou illusoires, mais concrets et effectifs[37]. La CEDH utilise une méthode pragmatique de droit vivant. Elle considère que le droit évolue, et se lit à l'aune des valeurs actuelles de la société. Cette lecture très concrète des normes juridiques permet une interprétation particulièrement dynamique des principes de la CESDHLF par la CEDH. Ainsi en est-il pour les limites de l'application de la convention. Le champ d'application est donné par l'article 1 : « *Les hautes parties contractantes reconnaissent à toute personne relevant de leur juridiction les droits et libertés définies au titre I de la présente convention* ».

L'arrêt CEDH 1996 Loizidou c/ Turquie[38] étend l'application de la CESDHLF à toute personne qui se trouve soumise à un lien d'autorité à l'égard d'un État membre, peu important que l'action prenne place sur son territoire ou non. La Cour a semblé par la suite adopter par moments une position plus restrictive, notamment au sujet des bombardements de l'OTAN en Serbie[39] ou encore de l'arrestation de Saddam Hussein[40], en considérant que la notion de juridiction peut faire défaut quand l'intervention militaire est diligentée par une organisation internationale comme l'ONU. Cependant, il ne faut pas oublier qu'une telle appréciation se fait au cas par cas, de manière subjective et concrète par la Cour. Dans le cas des opérations de lutte anti piraterie, le cadre est celui de la convention de Montego Bay, qui comme vu *supra* met les Etats au cœur du dispositif. Il est donc assez probable que la CEDH, sur le sujet, considèrera que le lien d'autorité (dans le cas d'une détention ou d'un transfert) est suffisamment établi pour ouvrir droit à un recours. A ce titre, une récente décision rendue en juillet 2009 contre le Royaume-Uni est venue reconnaître un contrôle total et exclusif *de facto*, et par conséquence aussi *de jure* sur les lieux de

---

[36] Le droit de recours individuel n'a été reconnu qu'en 1981 pour la France.
[37] CEDH 9 octobre 1979 Airey c/ Irlande, requête n° 6289/73.
[38] CEDH 18 décembre 1996 Loizidou c/ Turquie, n°15318/89, Rec. 1996-VI.
[39] CEDH 19 décembre 2001 Bankovic c/ Belgique et autres, requête n° 52207/99.
[40] Rejet de la requête de Saddam Hussein, qui arguait pouvoir relever de la juridiction d'un État membre au titre de la compétence *ratione loci*.

détention[41]. De plus, le récent arrêt Medvedyev énonce que l'existence d'un contrôle absolu et effectif sur un navire, de manière continue et ininterrompue, créé ce lien d'autorité[42]. Le raisonnement pourrait être similaire concernant un navire militaire, bien que l'Union européenne, qui diligente l'opération, ne soit pas partie à la CESDHLF ni membre du Conseil de l'Europe. Enfin, en procédant par analogie, on remarque que l'accord conclu entre l'Union européenne et le Kenya pour le transfert, le jugement et la détention de pirates prend spécifiquement en considération les obligations de respect du droit à la vie et de l'interdiction de la torture tels que mis en avant par la CEDH depuis l'arrêt Soering de 1989[43]. Si l'Union européenne se préoccupe de se mettre en conformité avec la jurisprudence de la CEDH en ce qui concerne l'extradition et le transfert de prisonnier, on voit mal comment elle pourrait dénier la compétence de cette même CEDH concernant la rétention préalable à ce transfert.

Cependant, une compétence de la CEDH poserait des questions (notamment procédurales) particulièrement complexes. La phase judiciaire se déroulant la plupart du temps dans un pays de la zone d'opération, un recours à l'encontre d'un pays membre de la CESDHLF rendrait la situation juridique extrêmement complexe : instance à l'étranger, saisine en première instance d'un recours fondé sur des dispositions de la CESDHLF en France ou ailleurs, plusieurs années de procès, puis condamnation éventuelle. Pendant ce temps, le procès sur zone a lieu, avec une condamnation et une incarcération, ce qui complique encore l'éventuelle *restitutio in integrum*.

Concernant la détention à bord, il est utile de se référer à la jurisprudence de la CEDH concernant la garde à vue ; même si le régime est sensiblement différent, il faut noter que les déclarations faites par un détenu dans le cadre d'une garde à vue ou d'une détention sans assistance d'un avocat ne peuvent pas être retenues pour fonder une accusation[44].

Le transfert de prisonnier pose un autre problème au vu de la jurisprudence de la CEDH. La torture et les actes inhumains et dégradants sont interdits par l'article 3 de la CESDHLF, mais aussi par l'article 5 de la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme, ainsi que par d'autres conventions. La Cour considère l'interdiction de la torture comme une valeur fondamentale des sociétés démocratiques, à laquelle il ne peut en aucun cas être dérogé. A ce titre, elle estime que l'extradition ou le transfert d'un détenu dans un État dans lequel il risque à la fois de subir des mauvais traitements et une éventuelle peine de mort entre dans le cadre de l'article 3, ce qui constitue une violation indirecte selon l'arrêt Soering, vu *supra*. Il est à noter que la France est

---

[41] CEDH 2 juillet 2009 Al-Sadoon et Mufdhi c/ Royaume-Uni, requête n° 61498/08.
[42] CEDH 29 mars 2010 Medvedyev c/ France, requête n°3394/03.
[43] CEDH 7 juillet 1989 Soering c/ Royaume-Uni, requête n° 14038/88.
[44] CEDH 27 novembre 2008 Salduz c/ Turquie, requête n° 36391/02

également signataire des protocoles n°6 et 13, qui interdisent la peine de mort[45]. De plus, le principe de la dignité de la détention a été élaborée par la Cour afin de garantir au détenu l'exercice des droits qui lui sont reconnus par la convention. Comme vu *supra*, « *la justice ne s'arrête pas à la porte des prisons* »[46]. Les détenus doivent donc bénéficier d'une protection adaptée à leur situation, particulièrement vulnérable.

On voit donc que de nombreuses difficultés juridiques seront probablement à prévoir en cas de recours effectué dans des pays membre de la CESDHLF, pour des cas de détention avant remise à un État local pour jugement, ainsi que pour les pirates ramenés en France et ailleurs en Europe pour y être jugés. Il convient donc de s'intéresser maintenant de manière plus concrète à la réalité de ce traitement judiciaire.

---

[45] État des ratifications pour le protocole n°6 concernant l'abolition de la peine de mort, ouvert à la signature le 28 avril 1983 et entré en vigueur le 1er mars 1985 : conventions.coe.int/Treaty/Commun/ChercheSig.asp?NT=114&CM=&DF=&CL=FRE, consultation du 02/04/2010. État des ratifications pour le protocole n°13 relatif à l'abolition de la peine de mort en toutes circonstances, ouvert à la signature le 3 mai 2002 et entré en vigueur le 1er juillet 2003 : conventions.coe.int/Treaty/Commun/ChercheSig.asp?NT=187&CM=&DF=&CL=FRE, consultation du 02/04/2010.

[46] CEDH 28 juin 1984 Campbell c/ Royaume-Uni, requête n°7819/77 ; 7878/7

CHAPITRE II : LE TRAITEMENT PÉNAL NATIONAL

On l'a vu, la phase judiciaire de traitement de la piraterie peut faire l'objet d'un choix entre deux options : faire juger les pirates par un État local, ou alors décider de les ramener dans un État plus lointain, généralement l'un de ceux dont les navires participent à l'une des opérations de lutte contre la piraterie ou sont là à titre national. Ce choix se base sur des titres de compétence de chacun de ces Etats, que ce soit par le biais de la possibilité de compétence universelle qui est ouverte en cas d'acte en haute mer, ou bien de rattachement plus matériel par le biais du pavillon du navire attaqué, de la nationalité des victimes ou de celle des agresseurs.

Deux Etats se sont particulièrement illustré dans cette phase judiciaire. La France a entamé des poursuites judiciaires contre les pirates du Ponant, du Carré d'As et du Tanit, tous trois navires battant pavillon français, avec des ressortissants français. Le Kenya, de son côté, a été le premier État de la région à avoir accepté de traduire en justice des pirates sur son sol.

Ces deux pays ont dû faire face à un certain nombre de problématiques qui découlaient de leur choix. Concernant la France, il a fallu (et il faut encore) adapter notre droit pénal à l'incrimination de piraterie, de différentes manières. Il a également été nécessaire de mettre notre législation en conformité avec les standards exigés par la CEDH. Enfin, a été mise en place l'opération EUNAVFOR Atalanta. C'est une opération d'organisation militaire, mais de finalité fondamentalement policière, avec tout ce que cela implique en terme de procédures judiciaires. Le Kenya, de son côté, a fait face à des obstacles non moins importants : adaptation de son droit et de sa procédure pénale à un cadre peu habituel, dans lequel des pirates peuvent être capturés par des navires de différentes nationalités, avec différentes cultures juridiques (notamment en matière de preuves), et qui doivent permettre malgré tout une accusation sur les fondements du droit kényan, basé sur le *Common Law*. L'adaptation des structures judiciaires et carcérales du Kenya a été également nécessaire, et l'est toujours, comme le démontre la récente décision de cet État de ne plus accueillir de pirates pour le moment, ne pouvant plus faire face au nombre de demandes. Il a donc dénoncé les accords de coopération judiciaires le liant aux différents Etats, avec un préavis de six mois.

Ce traitement national tel qu'il a été mis en place très concrètement par ces deux Etats mérite d'être étudié (section 1) afin d'en déceler à la fois les avantages, mais aussi les faiblesses et ce qui peut y être amélioré. Il conviendra par la suite de s'intéresser à l'adaptation juridique nécessaire et à la place de la phase judiciaire dans la répression de la piraterie (section 2), et d'avancer des éléments de réponse plus globale.

SECTION I : LE TRAITEMENT JUDICIAIRE NATIONAL AU KENYA ET EN FRANCE

L'action judiciaire, et plus particulièrement pénale, doit prendre place dans un cadre précisément défini. Ce cadre doit déterminer à la fois le choix de l'État de remise, les modalités de la remise et de la phase judiciaire, ainsi que les garanties concernant la phase carcérale, qui suit le procès. Dans le choix d'un rapatriement de pirates en France, la décision est aussi politique que judiciaire, et doit répondre à un certain nombre de critères afin d'être envisageable. Nous verrons donc à la fois de quelle manière le Kenya se positionne en tant qu'État local coopérant afin de lutter contre la piraterie (§1), et comment se déroule la phase judiciaire de répression de la piraterie en France, quand la décision de rapatriement a été prise (§2).

§1) Le Kenya : la solution de proximité

Le choix du Kenya en tant qu'État de remise n'a pas été fait de manière anodine. Le Kenya a conclu un accord avec l'Union européenne, suite à un échange de lettres, qui pose de fortes garanties procédurales qui conditionnent le transfert de prisonniers dans le cadre de l'opération EUNAVFOR Atalanta. Une fois cet accord étudié dans ses dispositions et ses conséquences (A), il conviendra de se pencher sur le déroulement concret de la phase judiciaire (B).

A) L'accord entre l'Union européenne et le Kenya sur le traitement judiciaire des pirates

Un échange de lettres a eu lieu le 6 mars 2009 entre l'Union européenne et le Kenya, au sujet des modalités régissant le transfert, de la force navale placée sous la direction de l'Union européenne (EUNAVFOR) au Kenya, des personnes soupçonnées d'avoir commis des actes de piraterie qui sont retenues par l'EUNAVFOR et de leurs bien saisis en possession de cette dernière, ainsi que de leur traitement après ce transfert. Cet échange de lettres a été officialisé par une décision du Conseil[1]. Cet accord pose les principes généraux de coopération (1) et donne une place particulière au respect des droits fondamentaux (2). Dénoncé le 7 avril 2010, il ne demeure pas moins essentiel d'étudier cet accord, de nombreux mis en causes ayant déjà été transférés.

1) Une coopération judiciaire en matière pénale

L'échange de lettres, mis en place quelques mois après le début de l'opération Atalanta (10 novembre 2008), montre bien la volonté de l'Union européenne de ne pas se contenter d'un

[1] Décision 2009/293/PESC du Conseil, en date du 26 février 2009.

traitement de surface de la piraterie, qui se limiterait à l'interdiction des espaces marins et à repousser l'assaut des pirates. En mettant en place rapidement un accord judiciaire avec un pays de la zone, le but est également de simplifier la procédure, notamment en ce qui concerne le transfert, à la suite des difficultés posées pour rapatrier les pirates du Ponant et du Carré d'As, par exemple. L'accord qui est joint à l'échange de lettres précise donc les modalités du transfert de pirates, ainsi que les obligations de chaque partie signataire.

L'accord commence par définir les termes employés, notamment ceux de « *personne transféré* » et de « *piraterie* ». La définition de la piraterie est donnée par renvoi à l'article 101 de la convention de Montego Bay. De la même manière, la personne transférée est définie comme « *toute personne soupçonnée d'avoir l'intention de commettre, de commettre ou d'avoir commis des actes de piraterie* »[2]. Les articles suivants concernent les modalités concrètes de mise en application de la coopération judiciaire mise en place entre les deux signataires.

Dès l'article 2, il est précisé que la remise de personnes soupçonnées d'avoir commis des actes de piraterie est faite à des fins d'enquête et de poursuite. De manière générale, cet article énonce également que ce transfert n'entrainera pas de différence de traitement : il faut que les personnes transférées soient traitées « *humainement et conformément aux obligations internationales en matière de droits de l'Homme* ». De plus, il pose dès à présent l'interdiction de la torture ou de tout traitement inhumain ou dégradant, ainsi que « *l'interdiction de la détention arbitraire et l'exigence d'un procès équitable* ».

2) Un accord axé sur la protection des droits fondamentaux

On constate une grande similarité entre les dispositions de cet accord et les articles de la CESDHLF qui concernent l'interdiction de la torture, le droit à la liberté et le droit à un procès équitable. Ainsi, la plupart des dispositions des articles 3, 5§2, 5§3, 5§4, 6§1, §62 et 6§3 de la CESDHLF se voient reproduites dans le présent accord : l'article 3 de l'accord interdit la torture dans les mêmes termes que la CESDHLF, en mentionnant également les traitements inhumains ou dégradants. L'accord se montre même plus précis, en intégrant l'acquis jurisprudentiel de la CEDH dans la suite de son article, qui exige la détention dans des « *locaux adéquats* », ainsi que de la nourriture en quantité suffisante, l'accès à des soins médicaux et la possibilité d'observer sa religion. Suite à ces exigences concernant la détention, la plupart des dispositions suivantes concernent les garanties procédurales des articles 5 et 6 de la CEDH. Ainsi, le droit à la liberté et à la sûreté garanti par l'article 5 de la CEDH est repris dans la suite de l'article 3 de l'accord :

---

[2] Article 1 g) et h) des dispositions relatives aux conditions de transfert des pirates présumés et des biens saisis de la force navale placée sous la direction de l'Union européenne à la République du Kenya, Journal Officiel de l'Union européenne, 25/03/2009, L79/49 à 59.

« *Article 3 : Traitement, poursuites et procès des personnes transférées*

a) Toute personne transférée est traitée humainement et n'est pas soumise à la torture ou à des peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants ; elle est détenue dans des locaux adéquats, reçoit une nourriture suffisante, a l'accès à des soins médicaux et peut observer sa religion.

b) Toute personne transférée est traduite dans le plus court délai devant un juge ou une autre autorité habilitée par la loi à exercer des fonctions judiciaires, qui statue sans délai sur la légalité de sa détention et ordonne sa libération si la détention est illégale.

c) Toute personne transférée a le droit d'être jugée dans un délai raisonnable, ou libérée. »

Ces trois premiers paragraphes de l'article 3 de l'accord reprennent les paragraphes 3 et 4 de l'article 5 de la CESDHLF, dont voici la retranscription :

« *Article 5 : droit à la liberté et à la sûreté* » (…)

« *3) Toute personne arrêtée ou détenue, dans des conditions prévues au paragraphe 1.c du présent article, doit être aussitôt traduite devant un juge ou un autre magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires et a le droit d'être jugée dans un délai raisonnable, ou libérée pendant la procédure. La mise en liberté peut être subordonnée à une garantie assurant la comparution de l'intéressé à l'audience.*

4) Toute personne privée de sa liberté par arrestation ou détention a le droit d'introduire un recours devant un tribunal, afin qu'il statue à bref délai sur la légalité de sa détention et ordonne sa libération si la détention est illégale. »

La mention commune au juge ou toute autre autorité autorisée par la loi à exercer des fonctions judiciaires, la nécessité du délai raisonnable, le droit à un recours effectif sont autant de notions de la CEDH que l'on retrouve dans cet accord. Par la suite, le droit à un procès équitable (article 6 de la CESDHLF) se retrouve également transposé dans les plus importantes de ses dispositions dans les paragraphes d) à f) de l'article 3 de l'accord. On retrouve ainsi par exemple pour la personne transférée le « *droit à ce que sa cause soit entendue équitablement et publiquement par un tribunal compétent, indépendant et impartial, établi par la loi, qui décidera du bien-fondé de toute accusation en matière pénale dirigée contre elle* ». Ce passage est quasiment identique au début de l'article 6§1 de la CESDHLF. La présomption d'innocence

(article 3, paragraphe e) de l'accord et article 6§2 CESDHLF), l'information des motifs de l'accusation, le droit à un conseil, le droit à être présent au procès, l'examen de la totalité des preuves, l'assistance gratuite d'un interprète sont autant de garanties accordées aux personnes transférées qui sont directement tirées de l'article 6 de la CESDHLF. Une autre disposition est essentielle : l'article 4 de l'accord énonce expressément que la peine de mort est exclue concernant les personnes transférées, en accord avec les protocoles n°6 et 13 de la CESDHLF, ouverts à la signature respectivement le 28 avril 1983 et le 3 mai 2002, et signés par la France.

On remarque toutefois l'absence de la nécessité d'un délai raisonnable dans le jugement définitif des pirates, qui s'explique probablement par une adaptation aux réalités juridiques locales et aux capacités de traitement judiciaire des tribunaux concernés. Ces références constantes à la CESDHLF sont très révélatrices de la volonté de l'Union européenne de respecter à la fois les principes émis dans la CESDHLF, mais aussi ceux protégés par la Charte des Droits Fondamentaux de l'Union européenne. L'influence de la CESDHLF est principalement nationale : elle condamne les Etats pour violation aux dispositions de la convention, non l'Union européenne elle-même. La volonté de respect maximal de la convention découle donc d'une nécessité pour les Etats d'évoluer dans un environnement multi juridique, où plusieurs normes se côtoient et interagissent sans forcément que la hiérarchie des normes soit clairement définie. On assiste donc à une sorte de bétonnage juridique qui limite au maximum la possibilité de recours.

B) <u>L'application de l'accord : problématiques kenyanes</u>

La portée de cet accord, de manière concrète, vise à permettre le jugement de personnes transférées dans des conditions comparables à celles d'un État de droit tel que cette notion est comprise dans les démocraties occidentales, mais par un État local. Pour cela, des contrôles doivent pouvoir être mis en œuvre. C'est pourquoi l'accord prévoit expressément la possibilité pour des représentants de l'Union européenne d'accéder aux personnes transférées « *aussi longtemps qu'elles sont maintenues en détention* ». Un accès similaire bien que plus limité est prévu pour les agences humanitaires nationales et internationales[3]. Cependant, dans le traitement des affaires de piraterie, on assiste à la fois à des difficultés ponctuelles, lors des procès (1) et à des difficultés plus structurelles (2), qui expliquent probablement la dénonciation de l'accord.

1) L'insuffisance de moyens du procès pénal

Le procès pénal, au Kenya ou ailleurs, fait intervenir plusieurs acteurs. Outre le juge et les accusés, on trouve évidemment le procureur qui représente l'intérêt général, l'avocat de la

[3] Article 5, e) et f) de l'accord conclu entre l'Union européenne et le Kenya le 6 mars 2009.

défense, mais aussi un ou plusieurs greffiers. Pour le bon déroulement de l'enquête et du procès, la police intervient, tandis que le système carcéral est mis à contribution pour les détentions.

Les audiences de jugement sont riches d'enseignements. Ainsi, il arrive fréquemment que la valeur probante d'une pièce de la procédure, comme une vidéo de l'attaque puis de l'interception, soit mise en doute par la défense. Les matériels militaires étant prévus pour la reconnaissance ou l'observation, ils ne disposent pas toujours des fonctionnalités permettant une constatation indiscutable. Ainsi de l'absence d'heure et date sur une vidéo prise par un militaire américain, vidéo qui aurait pu avoir été altérée par ses soins. L'absence de remise immédiate des bandes à une personne indépendante est également relevée, et la simple parole du militaire ne suffit pas toujours à emporter la conviction du juge[4].

De nombreux autres problèmes se posent de manière concrète. Certains sont constants à la plupart des procès, notamment une difficulté à déterminer l'âge des pirates, dont bien peu disposent de papiers d'identité. Il est donc peu aisé de séparer les majeurs des mineurs, au régime de responsabilité pénale adapté. De plus, l'absence d'outils informatiques pour le greffe du tribunal complique la transmission d'informations, que ce soit dans le système kenyan ou avec les responsables de l'opération Atalanta. Il est alors difficile de connaître le déroulement de chaque procès concernant des personnes transférées, ainsi que leurs conditions de détentions, ce qui n'est pas sans risques. Les failles dans la procédure sont aisément pointées du doigt par les avocats de la défense, dont – c'est à noter – la plupart travaillent gratuitement du fait de l'absence d'aide juridictionnelle pour les accusés ne risquant pas la peine de mort[5]. C'est le cas de tous les pirates transférés depuis l'EUNAVFOR, comme vu *supra*. L'une des stratégies de défense les plus éprouvées est de prétendre que son client travaille au Yémen, et a été intercepté durant le trajet du retour au travers du Golfe d'Aden jusqu'en Somalie, et pris pour un groupe de pirates.

De plus, de nombreux magistrats et avocats se plaignent du manque de moyens alloués à la police pour l'enquête, qui doit la plupart du temps se limiter aux pièces fournies par les marines : photos, parfois enregistrements, matériel, armes rouillées. Toute la difficulté pour l'accusation consiste tout d'abord à garantir l'identification des pirates, puis leur âge, et enfin déterminer leur culpabilité sur des tentatives d'actes de piraterie qui n'ont pas abouti. On constate parfois une certaine tiédeur du ministère public, avec des audiences qui tournent souvent à la

---

[4] Pierre Prier, « La stabilité du Kenya menacée par les pirates somaliens », *le figaro.fr*, lefigaro.fr/international/2010/01/05/01003-20100105artfig00344-la-stabilite-du-kenya-menacee-parles-pirates-somaliens.php, consultation du 08/05/2010. Il s'agissait en l'espèce d'une audience dans l'affaire du pétrolier *Polaris*.

[5] Hernan Zin, « Comment l'Europe se débarrasse de pirates trop encombrants », *El Paìs*, in *Courrier international*, n°996 (3 – 9 décembre 2009), pp. 44 – 45.

déconfiture des témoins de l'accusation[6]. Le manque de formation des procureurs des tribunaux de Mombassa, seuls concernés par des affaires de piraterie, est également criante, notamment en droit international de la mer.

Enfin, les dénégations des pirates, jugés loin de leur famille, de leur pays, entrainent de nombreux commentaires de la part des avocats. Maitre Kadima, avocat dans cinq affaires de piraterie, déplore ainsi l'absence totale de soutien de la Somalie à ses ressortissants, du point de vue financier ou diplomatique : « *Ces jeunes ne bénéficient pas de procès équitable, tout d'abord parce qu'ils viennent d'un État défaillant. Si vous êtes britannique et qu'on vous incarcère à l'étranger, votre gouvernement fera son possible pour vous procurer une bonne défense. Les Somaliens n'ont personne pour les aider.* »[7].

D'autres obstacles sont eux de nature plus structurelle, et concernent l'intégralité du dispositif judiciaire kényan, ainsi que l'aide apportée par l'Union européenne et l'ONU.

2) Des déficiences structurelles

Au niveau du traitement global de la piraterie en Somalie, plusieurs problèmes sont également perceptibles. L'Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime (ONUDC) est chargé de la répartition de l'aide européenne pour les juridictions kényanes. Il a également pour rôle de conseiller juridiquement les Etats qui se trouvent confrontés à des problèmes de traitement judiciaire de la piraterie. Malgré un budget de 2,7 millions de dollars (1,7 millions d'euros), versé par l'Europe[8], de nombreuses lacunes ne peuvent être comblées. Alan Cole, le responsable de l'ONUDC au Kenya, chargé de coordonner les programmes de lutte contre la piraterie, énonce qu'il est difficile d'aider à la fois le ministère public et les avocats de la défense, ce qui explique que l'aide juridictionnelle ait été laissée au financement du Kenya, de manière nationale. Le budget de l'ONUDC sert essentiellement à la formation des procureurs appelés à être confrontés à des affaires de piraterie, ainsi qu'au soutien à la police et aux juges dans leurs enquêtes[9].

L'Union européenne verse trois cent mille euros par an pour le traitement des affaires de piraterie, qui concernent environ une centaine de cas, soit un millier d'euros par accusé. Les affaires de piraterie, qui selon l'ONUDC ne concernent que 6% du contentieux traité par les tribunaux de Mombassa et concernent une centaine de détenus, sont également à relativiser face

---

[6] Pierre Prier, « La stabilité du Kenya menacée par les pirates somaliens », *op. cit.*
[7] Me Francis Kadima, cité *in* Hernan Zin, *Comment l'Europe se débarrasse de pirates trop encombrants*, *op. cit.*, p. 45
[8] Hernan Zin, « Comment l'Europe se débarrasse de pirates trop encombrants », *op. cit.,* p. 45.
[9] Site de l'ONUDC, www.unodc.org

aux 53 000 détenus kényans, dans un système carcéral prévu pour 16 000 places[10]. De plus, l'ONU apporte des aides à celui-ci, notamment à la prison de Shimo la Tewa, où sont internés les somaliens accusés de piraterie : couvertures, réfections de locaux, etc.

Des problèmes juridiques locaux sont également à signaler. De nombreux avocats de la défense arguent de l'incompétence des tribunaux kényans. Le Kenya n'a en effet pas intégré au niveau interne la convention de Montego Bay, bien qu'en étant signataire. Partant, le droit interne ne prévoit pas de compétence universelle pour juger des pirates, ce qui empêche tout jugement. Cependant, un arrêt de la Haute Cour kenyane datant de la mi-mai 2009 est venu reconnaître la compétence du Kenya pour juger d'affaires de piraterie, en confirmant la condamnation des pirates à sept ans de prison[11]. Cette jurisprudence permet de sécuriser le processus judiciaire en ce qui concerne la compétence des tribunaux nationaux en matière de piraterie.

Enfin, le programme de l'ONUDC dans le pays, qui a permis certes de grandes avancées à la fois pour la police et pour les différentes juridictions, n'est pas sans dangers. Certains s'inquiètent du risque de création d'un système judiciaire à deux vitesses : un traitement rapide et efficace, avec des cellules modernes, pour les pirates somaliens, et un système beaucoup plus lent, sclérosé et sans moyens pour les juridictions de droit commun. Cela ne serait pas sans poser de nombreux problèmes de crédibilité et d'efficacité de la justice au niveau national. Pour éviter ce dédoublement du système judiciaire kenyan, un effort global doit être mis en œuvre par le gouvernement pour assurer les mêmes conditions matérielles de traitement à toutes les affaires pénales, tant au niveau de l'instruction qu'à celui du jugement puis de l'incarcération. De nombreux officiels craignent également un risque de déstabilisation du Kenya, notamment par le biais de corruptions. Cependant, ces allégations apparaissent plus alarmistes que la réalité des faits ne semble l'indiquer : le faible nombre de pirates incarcéré (une centaine) limite fortement ces risques déstabilisateurs. De plus, leur absence de liens prouvés avec les miliciens islamiques rend peu probable un endoctrinement religieux des prisonniers qui pourrait être problématique.

Cependant, le Kenya n'est pas le seul État à avoir accepté le traitement judiciaire de présumés pirates. Si d'autres pays de la zone sont également sollicités (Somaliland, Puntland, Seychelles), des pays occidentaux ont également, occasionnellement, pris l'initiative de juger des pirates. C'est le cas des États-Unis, de l'Allemagne, ou encore de la France.

---

[10] Hernan Zin, « Comment l'Europe se débarrasse de pirates trop encombrants », *op. cit.,* p. 45.

[11] Nicolas Gros-Verheyde, « Piraterie : un jugement qui pourrait faire jurisprudence au Kenya », Bruxelles 2 Europe de la défense et de la sécurité, bruxelles2.over-blog.com/articl-31670904.html, consultation du 02/04/2010

§2) La phase judiciaire en France

Le choix de la France a été de traduire devant ses tribunaux les pirates ayant directement porté atteinte à des ressortissants français[12]. Cette décision limitant la compétence des tribunaux français n'est pas basé sur un fondement juridique, mais sur une décision politique. Il aurait tout à fait été envisageable, sur le fondement de la convention de Montego Bay, de décider de maintenir la compétence universelle en matière de piraterie. Toutefois, le droit pénal français connaît quelques problèmes d'adaptation avec la lutte contre la piraterie, à la fois au sujet des modalités opérationnelles de la répression (notamment la compétence de constatation des commandants de navire), et concernant la phase judiciaire nationale. Les principes de droit pénal interne applicables à la piraterie (A) ont donc été soumis à l'épreuve juridictionnelle à plusieurs reprises (B). Il convient dès à présent de noter que nous ne parlons ici que de droit positif : un projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie et à l'action de police de l'État en mer est actuellement débattu au Sénat et à l'Assemblée Nationale, et sera étudié *infra*.

A) Les principes de droit pénal interne applicables

Le droit pénal a vocation à sanctionner les atteintes à la législation qui ont été érigées en infractions pénales. En haute mer, la difficulté est double : tout d'abord, elle consiste à déterminer les critères de l'applicabilité de la norme pénale française (1), puis ensuite à déterminer les infractions pertinentes en ce qui concerne la lutte contre la piraterie (2).

1) L'applicabilité de la norme pénale française

En droit pénal français, le principe de l'application de la loi pénale est celui de la territorialité[13]. Le navire a pu être considéré comme une portion de territoire, mais ce principe n'est pas reconnu en France, notamment par le Conseil Constitutionnel[14]. Cependant, le droit français prévoit expressément l'application du droit pénal français aux navires battant pavillon français, quel que soit le lieu où ils se trouvent[15].

---

[12] Christian Ménard, *Rapport d'information déposé en application de l'article 145 du règlement par la commission de la défense nationale et des forces armées sur la piraterie maritime*, Assemblée Nationale, n°1670, 13 mai 2009, p.60.

[13] Article 113-2 du Code pénal : « *La loi pénale française est applicable aux infractions commises sur le territoire de la République. L'infraction est réputée commise sur le territoire de la République dès lors qu'un de ses faits constitutifs a eu lieu sur ce territoire.* ».

[14] Décision n°2005-514DC relative à la loi portant création du RIF, 28 avril 2005, JO 4 mai 2005, p. 7702, al. 33 : « *Un navire battant pavillon français ne peut être regardé comme constituant une portion du territoire français.* ».

[15] Article 113-3 du Code pénal : « *La loi pénale française est applicable aux infractions commises à bord des navires battant un pavillon français, ou à l'encontre de tels navires, en quelque lieu qu'ils se trouvent. Elle est*

Il existe également des cas dans lesquels le droit pénal français peut trouver à s'appliquer bien que le navire concerné ne batte pas pavillon national. Deux titres de compétence sont à considérer. Le premier découle des articles 113-6[16] et 113-7[17] du Code pénal. Il traite de la compétence personnelle en matière pénale : tout français à l'étranger qui se rend coupable d'une infraction, ou est victime d'une infraction relève du droit pénal français. Dans le premier cas, il s'agira du principe de personnalité active, et dans le second du principe de personnalité passive. Quelques limitations existent toutefois : ainsi, en matière de délits, les juridictions françaises ne sont compétentes que dans le cas où ledit délit est réprimé pénalement par le pays de commission. En ce qui concerne les français victimes d'infraction, les délits non punis d'une peine d'emprisonnement ne sont pas concernés.

Le deuxième cas prévu en droit français concerne le cas particulier où, lorsqu'une infraction a eu lieu en haute mer, elle s'est poursuivie dans la mer territoriale française. Dans ce cas, les éléments de l'infraction sont considérés comme indissociables. Cette compétence est reconnue par un arrêt de la Cour de Cassation du 3 mai 1995[18], qui parle de « *tout indivisible* » pour qualifier la suite ainsi formée. Cette compétence s'exerce à l'encontre des navires battant pavillon étranger, même si ni les accusés ni les victimes ne sont de nationalité française. C'est la théorie de la présence constructive, qui fait appel à la notion d'indivisibilité des éléments constitutifs, qui forment un tout. Il est à noter que la compétence des juridictions françaises est reconnue lorsqu'une infraction pénale est commise dans la mer territoriale française, par ou à l'encontre d'une personne ne faisant pas partie de l'équipage. C'est un avis du Conseil d'État du 20 novembre 1806, ayant valeur législative, qui l'énonce. Enfin, le cas de la haute mer est depuis 1999[19] spécifiquement prévu à l'article 113-12, lequel dispose que « *La loi pénale française est applicable aux infractions commises au-delà de la mer territoriale, dès lors que les conventions internationales et la loi le prévoient.* ». On constate la nécessité de transcription en droit interne qui est ici soulignée par la double condition : conventions internationales et loi.

---

seule applicable aux infractions commises à bord des navires de la marine nationale, ou à l'encontre de tels navires, en quelque lieu qu'ils se trouvent. »

[16] Article 113-6 du Code pénal : « *La loi pénale française est applicable à tout crime commis par un Français hors du territoire de la République. Elle est applicable aux délits commis par des Français hors du territoire de la République si les faits sont punis par la législation du pays où ils ont été commis. Il est fait application du présent article lors même que le prévenu aurait acquis la nationalité française postérieurement au fait qui lui est imputé.* »

[17] Article 113-7 du Code pénal : « *La loi pénale française est applicable à tout crime, ainsi qu'à tout délit puni d'emprisonnement, commis par un Français ou par un étranger hors du territoire de la République lorsque la victime est de nationalité française au moment de l'infraction.* »

[18] Cass. Crim. 3 mai 1995, *Bulletin Criminel*, n°161, p. 446.

[19] Loi n°96-151 du 26 février 1996, article 9 modifié par l'ordonnance n°98-728 du 20 août 1998, article 9 modifié et ratifié par la loi n°99-1121 du 28 décembre 1999.

Deux autres cas permettent de fonder la compétence française, en se basant sur des conventions internationales. Tout d'abord, la convention de New York du 10 décembre 1984 (en vigueur en France depuis le 26 juin 1987) permet une compétence quasi universelle des juridictions française. Celle-ci s'exerce à l'encontre des personnes s'étant rendues coupables de faits qualifiés de crime ou délit qui constituent des tortures et autres peines ou traitements cruels inhumains ou dégradants au sens de la convention[20]. Cette possibilité a été retranscrite en droit interne aux articles 689-1 et 689-2 du Code de procédure pénale, à la condition que l'auteur de l'infraction se trouve en France.

Ensuite, le cas de la convention de Rome pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime du 10 mars 1988 est spécifiquement prévu à l'article 689-5 du Code de Procédure pénale. Celui-ci rend compétentes les juridictions françaises, toujours à la condition que les prévenus se trouvent en France, dans le cas de détournement de navire, ainsi que de meurtre, blessures, destruction, ou menaces d'une atteinte aux personnes ou aux biens.

Il est regrettable de constater que la ratification par la France de la Convention de Montego Bay, le 11 avril 1996, n'a pas donné lieu à l'établissement en droit interne d'un article 689-8 permettant que le même mécanisme s'applique à l'incrimination de piraterie, ce qui aurait évité quelques ennuis par la suite.

2) L'application de la norme pénale française

Actuellement, en droit pénal français, aucune mention n'est faite de la piraterie en tant qu'infraction. Cette situation est relativement récente. En effet, jusqu'en 2007 un fondement juridique existait toujours, celui de la loi du 18 avril 1825 pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime, qui traitait expressément de piraterie et en assurait la répression. Le titre Ier de cette loi consacrait dix articles à la piraterie, qui malgré tout apparaissent peu conformes à la définition actuelle de la piraterie. Cette loi, cependant, a été abrogée en 2007 à l'occasion d'une malheureuse tentative de simplification du droit[21]. Il faut donc se contenter de différentes incriminations de droit pénal dont les éléments constitutifs correspondent aux actes matériels de piraterie. Trois infractions paraissent alors pertinentes, ainsi qu'une solution annexe.

Cette solution annexe consisterait à se baser sur la Convention de Rome de 1988 vue *supra*, en ce qu'elle est expressément transposée dans l'ordre interne par certaines dispositions du Code de procédure pénale. Une fois les pirates ramenés en France, il serait possible de les traduire

---

[20] Article 1 de la convention de New York du 10 décembre 1984.
[21] Loi n°2007-1787 du 20 décembre 2007 relative à la simplification du droit, Journal Officiel de la République Française n°0296, 21 décembre 2007, p. 20639.

en justice sur les chefs de détournement de navire, d'atteinte volontaire à la vie, destructions, ou tout autre fait décrit par l'article 689-5 du Code de procédure pénale. Une telle solution, si elle a le mérite de se baser sur une convention concernant expressément la sûreté en mer, semble toutefois peu adaptée à plusieurs titre : elle nécessite un rattachement à la mer territoriale dans le transit du navire (voir *supra*), et ne concerne pas précisément le crime de piraterie mais vise plutôt les actes de nature terroriste.

Ensuite, il faut considérer les trois infractions de droit purement interne qui paraissent invocables. Le premier fondement, le plus proche de la réalité d'un acte de piraterie, est le détournement de navire, prévu par l'article 224-6 : « *Le fait de s'emparer ou de prendre le contrôle par violence ou menace de violence d'un aéronef, d'un navire ou de tout autre moyen de transport à bord duquel des personnes ont pris place, ainsi que d'une plate-forme fixe située sur le plateau continental, est puni de vingt ans de réclusion criminelle.* ». L'élément matériel est ici multiple : la prise de contrôle d'un navire, de manière violente, ainsi que l'existence de passagers. L'élément moral n'étant pas précisé, il s'agirait donc très classiquement de la volonté d'obtenir le résultat incriminé au moyen de l'acte accompli. En matière de piraterie, ce serait donc la volonté de prendre le contrôle du navire, par l'usage de la violence. L'élément moral pourra par exemple être caractérisé par un faisceau d'indices tel qu'une route convergente à pleine vitesse, le refus de virer de bord malgré des sommations, mais surtout l'usage d'armes à feu à l'encontre du navire. Ajoutons qu'en cas de mort d'une ou plusieurs personnes, ou de tortures ou actes de barbarie, la peine est portée à la réclusion criminelle à perpétuité[22].

La seconde infraction la plus plausible est celle d'enlèvement et de séquestration. L'article 224-1 du Code pénal dispose que « *le fait, sans ordre des autorités constituées et hors les cas prévus par la loi, d'arrêter, d'enlever, de détenir ou de séquestrer une personne, est puni de vingt ans de réclusion criminelle.* ». Le cas est ici plus grave : il suppose que les pirates ont pris le contrôle du navire, et se sont assurés de la personne de son équipage. L'élément matériel de l'arrestation est ici l'appréhension au corps d'un individu, tandis que la séquestration, infraction continue, est caractérisée par la rétention contre son gré de ladite personne, pendant une durée indéterminée[23]. La durée importe d'ailleurs peu : qu'elle dure quelques instants ou plusieurs mois ne pourra influer que sur la gravité de la peine encourue, non sur la qualification[24]. L'élément intentionnel peut être ici caractérisé comme la volonté d'empêcher la ou les victimes d'aller et de venir librement pendant un temps plus ou moins long, et de l'isoler du monde extérieur. Cette infraction suppose donc une intervention de la part de marines étrangères pour libérer les personnes séquestrées. Il est à noter ici, information intéressante, que contrairement au

[22] Article 224-7 du Code pénal.
[23] Cass. Crim., 26 juillet 1966 Ben Barka, Bulletin Criminel n°211, JCP 1966 II, p. 14864.
[24] Cass. Crim., 15 avril 1986, Bulletin Criminel n°321.

détournement de navire, l'enlèvement et la séquestration est plus durement punie quand elle est commise « *à l'égard de plusieurs personnes* »[25]. Si des prises d'otages plus conventionnelles semblent visées ici, cette disposition trouve à s'appliquer aux séquestrations d'équipage, et fait passer la peine à trente années de réclusion criminelle. Enfin, ajoutons que l'article 224-4 augmente également la peine à trente années de réclusion criminelle si la séquestration a été réalisée afin de préparer ou faciliter la commission d'un crime ou d'un délit, ou pour favoriser la fuite, ou pour obtenir le versement d'une rançon. Hypothèse tout à fait crédible en matière de piraterie.

Ajoutons enfin que pour ces deux crimes, la tentative est réprimée comme l'acte accompli, selon l'article 121-4 du Code pénal[26]. Rappelons que la tentative est caractérisée par un commencement d'exécution et l'absence de désistement volontaire[27].

Deux dernières infractions méritent d'être examinées ensemble : il s'agit de l'extorsion et du vol à main armée, qui ne sont plus des atteintes à la personne, mais des appropriations frauduleuses. Le vol à main armée est défini par l'article 311-8 : « *Le vol est puni de vingt ans de réclusion criminelle et de 150 000 euros d'amende lorsqu'il est commis soit avec usage ou menace d'une arme, soit par une personne porteuse d'une arme soumise à autorisation ou dont le port est prohibé.* ». Rappelons que le vol est « *la soustraction frauduleuse de la chose d'autrui* »[28]. Si le vol à main armée en mer correspond à l'appellation générique des actes de piraterie prenant lieu dans la mer territoriale, elle semble juridiquement peu adapté : un acte de piraterie, s'il a toujours pour finalité la recherche d'un profit, ne passe pas forcément par la soustraction frauduleuse d'un bien, mais est plus souvent (dans le cas de la Somalie) une rétention exercée illégalement sur un navire et son équipage, afin d'obtenir une rançon. Le terme de brigandage nous semble donc plus adaptée afin de qualifier les actes se déroulant dans la mer territoriale. Toutefois, le chef d'inculpation de vol à main armée reste intéressant dans la mesure où il permet de réprimer le phénomène de bande organisée, qui s'il est caractérisé fait passer la répression à trente années de réclusion criminelle. Ici également, la tentative est réprimée[29].

Enfin, l'extorsion peut se voir invoquée, même si ses éléments constitutifs semblent plus difficiles à prouver. Selon l'article 312-1 du Code pénal, « *L'extorsion est le fait d'obtenir par violence, menace de violences ou contrainte, soit une signature, un engagement ou une renonciation, soit la révélation d'un secret, soit la remise de fonds, de valeurs ou d'un bien*

---

[25] Article 224-3 du Code pénal.
[26] Article 121-4 du Code pénal : *« Est auteur de l'infraction la personne qui : 1° commet les faits incriminés : 2° tente de commettre un crime ou, dans les cas prévus par la loi, un délit.* ».
[27] Article 121-5 du Code pénal.
[28] Article 311-1 du Code pénal.
[29] Article 311-13 du Code pénal.

quelconque. ». L'extorsion permet également de réprimer l'infraction avec menace d'une arme[30] ou commise en bande organisée[31]. La matérialité de l'infraction se caractérise par un acte (violence, menace de violence ou contrainte) qui amène un résultat (signature, engagement, renonciation, révélation d'un secret, remise de fonds, de valeurs ou d'un bien quelconque). La répression sur ce fondement est plus difficile car il s'agit d'une infraction instantanée, à partir de la remise. Or, cette remise n'intervient pas toujours, du fait d'une libération anticipée du navire par des forces de sécurité. Même si la tentative est réprimée[32], il reste plus simple de se baser sur des infractions accomplies, comme la séquestration ou le détournement de navire.

Ces nombreux fondements qui pourraient mener à une répression de la piraterie en droit interne, une fois reconnue la compétence des tribunaux français, ont connu de récents développements judiciaires dont l'étude permet de confronter la théorie à l'épreuve du prétoire.

B) Le traitement judiciaire interne des affaires en cours

La lutte contre la piraterie fait l'objet d'une grande actualité, qu'elle soit judiciaire ou extra judiciaire. Les récents développements de la libération des otages du Tanit en sont le parfait exemple. Il est donc essentiel de passer au filtre de la pratique les incriminations pénales développées *supra*, ainsi que de rappeler le contexte judiciaire dans lequel prennent place les évolutions de notre droit en matière de piraterie et de brigandage. Dans un souci de concision, nous nous limiterons aux deux affaires judiciaires les plus emblématiques, les plus abouties mais aussi les plus pertinentes : la condamnation de la France par la Cour Européenne des Droits de l'Homme dans l'affaire Medvedyev (1), et les avancées judiciaires du dossier du Ponant (2).

1) La France et la CEDH : la justice ne s'arrête pas à l'échelle de coupée

En matière de détention carcérale, la CEDH avait pu énoncer dans son arrêt Campbell c/ Royaume-Uni de 1984[33] que « *la justice ne s'arrête pas à la porte des prisons* ». Par analogie, on peut dire que les deux arrêts Medvedyev de la CEDH ont rappelé que la justice ne s'arrête pas non plus à l'échelle de coupée des navires. Un rappel des faits, même succinct semble ici nécessaire.

Il ne s'agissait pas en l'espèce de lutte contre la piraterie, mais de lutte contre le trafic de stupéfiant. Si le cadre légal international diffère à cet égard de celui sur la piraterie, on constate certaines similitudes qui seront intéressantes par la suite. Le cargo *Winner*, battant pavillon

---

[30] Article 312-5 du Code pénal.
[31] Article 312-6 du Code pénal.
[32] Article 312-9 du Code pénal.
[33] CEDH 28 juin 1984 Campbell c/ Royaume-Uni, requête n°7819/77 ; 7878/7.

cambodgien, était suspecté par les services anti-drogue de plusieurs pays de se livrer au trafic de cocaïne. Ayant fait l'objet d'une demande d'interception par la France à l'État du pavillon, demande acceptée[34], il a été intercepté au large des îles du Cap Vert le 13 juin vers 6h du matin. Sur demande du préfet maritime de l'Atlantique et du procureur de la République de Brest, le navire a été pris en charge et dérouté vers Brest. Pendant le transit, les membres de l'équipage ont été consignés dans les cabines du *Winner*, sous la garde des militaires français. Le *Winner* entrera dans le port de Brest le 26 juin, soit après treize jours de mer, et son équipage sera remis à des officiers de police judiciaire, qui notifient alors aux marins leur placement en garde à vue. Ils sont auditionnés le jour même par les deux juges d'instruction en charge du dossier.

Deux arrêts de la CEDH ont concerné le *Winner* : un arrêt de section[35] et un arrêt de Grande Chambre[36]. Nous nous intéresserons ici à l'arrêt de Grande Chambre, rendu le 29 mars 2010. Plusieurs problèmes juridiques se sont posés : la compétence de la France pour intercepter le *Winner* et traduire en justice son équipage ; la légalité de la détention en mer ; enfin, le statut du procureur de la République. Le problème de compétence sera écarté, concernant des points spécifiques à la lutte contre le trafic de stupéfiant. La question du statut du procureur de la République, aussi importante et politique soit-elle, n'est pas l'objet de cette étude. Rappelons juste que l'arrêt du 10 juillet 2008 avait considéré que « *le procureur de la République n'est pas une autorité judiciaire au sens que la jurisprudence de la Cour donne à cette notion : comme le soulignent les requérants, il lui manque en particulier l'indépendance à l'égard du pouvoir exécutif.* »[37]. La question centrale est donc celle de la rétention en mer, de ses modalités et de sa légalité.

Deux violations de la CESDHLF ont été alléguées par les demandeurs, et concernent l'article 5§1 c)[38] et l'article 5§3[39] de la convention. La première question est donc celle de l'absence de base légale justifiant la détention en mer pour une durée de treize jours. A ce titre, la

---

[34] Par une note verbale du 7 juin 2002 : « *Le ministre des Affaires Étrangères et de la Coopération Internationale présente ses compliments à l'Ambassade de France à Phnom Penh et, se référant à sa Note n°507/2002 en date du 7 juin 2002, a l'honneur de confirmer formellement que le Gouvernement Royal du Cambodge autorise les autorités françaises à intercepter, contrôler et engager des poursuites judiciaires contre le bateau* WINNER*, battant pavillon cambodgien XUDJ3 appartenant à* 'Sherlock Marine' *aux îles* MARSHALL. ».

[35] CEDH 5e section 10 juillet 2008, Medvedyev et autres c/ France, requête n°3394/03.

[36] CEDH Grande Chambre 29 mars 2010, Medvedyev et autres c/ France, requête n°3394/03.

[37] Considérant 61.

[38] Article 5§1 c) : « *S'il a été arrêté et détenu en vue d'être conduit devant l'autorité judiciaire compétente, lorsqu'il y a des raisons plausibles de soupçonner qu'il a commis une infraction ou qu'il y a des motifs raisonnables de croire à la nécessité de l'empêcher de commettre une infraction ou de s'enfuir après l'accomplissement de celle-ci* » (…)

[39] Article 5§3 : « *Toute personne arrêtée ou détenue, dans les conditions prévues au paragraphe 1 c) du présent article, doit être aussitôt traduite devant un juge ou un autre magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires et a le droit d'être jugée dans un délai raisonnable ou libérée pendant la procédure. La mise en liberté peut être subordonnée à une garantie assurant la comparution de l'intéressé à l'audience.* ».

Cour a considéré que le fondement légal de la détention, à savoir d'une part l'article 108 de la convention de Montego Bay ainsi que les dispositions de la loi du 15 juillet 1994 sur la police en mer, et d'autre part l'accord *ad hoc* entre la France et le Cambodge, ne constituaient pas une base légale suffisante pour permettre le maintien en détention de l'équipage pendant treize jours. Le manque de précision de la loi interne concernant les modalités concrètes de la détention ne remplit pas les caractères de clarté et de prévisibilité de la norme juridique. Concrètement, si l'interception était justifiée au vu de l'accord avec le Cambodge, la mise en place de mesures de coercition pendant le transit n'était pas prévisible[40]. Le manque de prévisibilité est notamment caractérisé par l'absence d'une pratique courante et continue entre le Cambodge et la France en matière de lutte contre le trafic de stupéfiants en haute mer. Il y a donc violation de l'article 5§1 de la convention, pour défaut de base légale à la privation de liberté.

Concernant l'article 5§3 de la CESDHLF, le problème concerne ici le délai d'acheminement des détenus devant un juge ou tout autre magistrat habilité par la loi à exercer des fonctions judiciaires. La mention « *aussitôt traduite* » a fait l'objet de durs débats. Il s'agissait de savoir si la durée de treize jours était compatible avec cette notion. La Cour a considéré qu'au vu des spécificités de l'interception en mer, un tel délai n'était pas incompatible avec la notion d'aussitôt traduit[41], les prévenus étant présentés à un juge d'instruction leur jour de leur arrivée. L'absence de cadre de la rétention à bord, qui doit être placé sous un contrôle juridictionnel[42], pose toutefois problème, mais n'emporte pas violation de l'article 5§3.

Les deux problèmes dans cette affaire ont été le fondement de la détention en mer, et le déroulement de celle-ci, notamment du point de vue du contrôle de la détention par une autorité judiciaire indépendante. Un parallèle intéressant a été effectué avec l'affaire du *Rigopoulos*, où la détention de l'équipage par la marine espagnole avait été contrôlée par le tribunal central d'instruction de Madrid[43]. Plusieurs leçons sont à tirer de cet arrêt, dont la principale est la nécessité d'une adaptation de la loi de 1994 sur la police en mer, notamment sur les fondements permettant une interception, mais également sur les mesures de détention à bord, qui doivent être encadrées par l'autorité judiciaire et concilier les impératifs opérationnels avec le respect des libertés fondamentales. La question plus générale du statut du parquet se pose également, notamment son indépendance et la validité d'une détention exercée sous son seul contrôle. L'idée n'est pas de nier la possibilité de mesures privatives de liberté sur un navire de guerre, mais de ne

---

[40] Considérants 92 et 99 de l'arrêt : « *Le sort des membres de l'équipage n'était pas couvert de façon suffisamment précise par le contenu de cette note et, partant, il n'est pas établi que leur privation de liberté faisait l'objet d'un accord entre les deux Etats*. ».
[41] Considérant 131.
[42] Considérants 120 et 121.
[43] CEDH 12 janvier 1999 Rigopoulos c/ Espagne, requête n°37388/97.

pas laisser ces mesures à la seule appréciation arbitraire du commandant du navire[44]. La loi de 1994 sur l'action de l'État en mer ne fait alors pas le lien entre la norme juridique et l'exercice de mesures individuelles de privation de liberté en mer.

2) Le laboratoire juridique du Ponant

Le contexte de l'affaire de la prise d'otage du Ponant est désormais bien connu. Le 4 avril 2008, abordé par deux skiffs, ce voilier de croisière est pris d'assaut par une vingtaine d'hommes armés qui en prennent le contrôle et le ramènent devant le port de Garaad, en Somalie. Le 11 avril, une rançon de deux millions de dollars est payée par la CMA-CGM. Une fois cette rançon payée, une partie des pirates est interceptée lors d'une action héliportée menée par des commandos français, sur le territoire somalien, qui récupèrent 6 personnes et 10% de la rançon. Entre le 11 et le 15 avril, les pirates sont détenus sur la frégate Jean Bart, présente sur zone. Le 14 avril, une enquête préliminaire est ouverte sur réquisition du parquet de Paris pour détournement de navire. Les pirates sont acheminés en France le 15, suite à l'accord du Gouvernement Fédéral de Transition. Ils arrivent en France le 16 et sont placés aussitôt en garde à vue. Les pirates sont mis en examen des chefs d'inculpation d'arrestation et séquestration de plusieurs personnes comme otages pour obtenir le versement d'une rançon, en bande organisée, association de malfaiteurs, vols en bande organisée, et sont placés en détention provisoire.

Deux principaux problèmes de droit se font jour. Le premier concerne la légalité de l'interpellation des pirates sur le sol somalien. Celle-ci, effectuée après accord verbal du Gouvernement Fédéral de Transition en date du 5 avril 2008, est considérée comme non détachable de l'acte de gouvernement que constitue l'accord *ad hoc* conclu entre la France et la Somalie pour la résolution de la crise consécutive à la prise d'otages[45]. Cette théorie est réfutée par les mis en cause, qui considèrent les actes découlant de la décision politique comme détachables au vu d'une jurisprudence du Conseil d'État[46]. De plus, cette intervention sur le territoire d'un État souverain n'étant pas prévu par le cadre juridique international, les règles de souveraineté sont à considérer. Ainsi, une interpellation effectuée à l'étranger doit être placée sous le contrôle effectif des autorités de l'État considéré, selon le droit international. La question du contrôle effectif du Gouvernement Fédéral de Transition sur l'arrestation, qui plus est dans la région autonomiste du Puntland, soulève de nombreuses interrogations.

---

[44] Jean-Paul Pancracio, *Le défi de la piraterie maritime et de son traitement juridique*, Cahier du CEREM n°10, juillet 2009, p. 33 – 34.
[45] Cass. Crim., 16 septembre 2009, n° de pourvoi 09-82777.
[46] CE 23 octobre 1964 d'Oriano, rec. CE p. 486.

La seconde difficulté concerne une fois de plus la détention des pirates postérieurement à l'interception. Interceptés le 11 avril, ils sont détenus à bord du Jean Bart jusqu'au 15 avril, sans que le cadre légal de cette détention soit précisément défini. A la lumière de la récente jurisprudence Medvedyev, plusieurs errements semblent alors prêter le flanc aux critiques : l'absence de cadre national encadrant la détention, mais également la durée anormalement longue de celle-ci, qui risque de poser problème au vu de l'article 5 de la CESDHLF. Si la solution d'un placement en garde à vue était à éviter en raison des difficultés procédurales, il aurait tout à fait été possible de placer le contrôle de la rétention sous l'autorité du procureur de la République (saisi dès le 14 avril), voire sous celui d'un juge d'instruction. L'arrêt de la chambre criminelle précité use d'un montage juridique artificiel pour justifier cette détention, en arguant du fait qu'avant l'accord du Gouvernement Fédéral de Transition, il n'était pas possible de notifier de garde à vue aux détenus. En conséquence, la juridiction française sur ces pirates n'est effective qu'à compter du moment où l'accord de transfert en France est conclu, soit le 15 avril. Cependant, cette argumentation n'est pas compatible avec la notion de juridiction telle qu'elle est entendue par la CEDH et rappelée *supra*, qui se concentre sur le lien d'autorité effective, qui peut exister avant toute validation juridique.

Le risque est donc grand, au vu du déroulement de l'interception, de la détention et du rapatriement des pirates du Ponant, d'une condamnation de la France par la CEDH. La loi du 15 juillet 1994, modifiée à plusieurs reprises[47], n'inclut toujours pas de modalités relatives à la piraterie : seuls sont concernés, depuis 1996, le trafic de stupéfiants et depuis 2005 la lutte contre l'immigration illégale. En l'absence de régime de détention assurant que les détenus pourront pas faire l'objet de mesures arbitraires, la France s'expose au risque d'une condamnation sur le fondement de l'article 5 de la CEDH. De la même manière, le délai de six jours entre l'intervention et la notification de garde à vue risque de poser problème : il est difficile de prétendre que les pirates ont été « *aussitôt traduits* » devant une autorité judiciaire. La tentative de la Cour de Cassation de dissocier une phase militaire et une phase judiciaire, qui commencerait à la notification de la garde à vue, en justifiant d'une rétention administrative pour la phase pré judiciaire, montre toutefois une volonté d'adaptation à la jurisprudence Medvedyev[48].

Ces deux affaires judiciaires, dont l'une s'est terminée tout récemment et dont l'autre fera très probablement l'objet d'un recours devant la CEDH, montrent bien les difficultés juridiques auxquelles sont confrontées les opérations de lutte anti piraterie. Il est toutefois à signaler, dans le cas du Ponant, que l'intervention prend place avant la mise en place de la résolution 1816 de l'ONU et des facilités procédurales qui en découlent. Ces affaires sont riches d'enseignements

---

[47] Respectivement par la loi n°96-359 du 29 avril 1996, la loi n° 2001-616 du 11 juillet 2001, et la loi n° 2005-371 du 22 avril 2005.
[48] Jean-Paul Pancracio, *op. cit.*, p. 40.

pour l'adaptation du droit pénal français au crime de piraterie. Cette adaptation, transposition en droit interne, est à la fois recommandée par la convention de Montego Bay elle-même, et par les différentes résolutions du Conseil de Sécurité de l'ONU. Il convient désormais de se pencher sur la réadaptation du droit français à une infraction que l'on pensait disparue du paysage juridique.

SECTION II : L'ADAPTATION JURIDIQUE : QUELLE PLACE POUR LA PHASE JUDICIAIRE DANS LA RÉPRESSION DE LA PIRATERIE ?

Le droit français est en adaptation constante. C'est particulièrement vrai en matière pénale, avec plusieurs réformes récentes ou en préparation. Il est donc assez paradoxal de constater le décalage entre les normes internationales concernant la piraterie, avec le principe de compétence universelle, et l'absence de dispositions en droit interne permettant une répression efficace de la piraterie maritime moderne. Un projet de loi est actuellement débattu au Parlement afin de remédier à cette inadéquation (§1). Il augure de nouvelles problématiques pénales dont les conséquences sur la répression des infractions en mer, particulièrement en matière de piraterie, sont à prévoir (§2).

§1) Le cadre juridique du projet de loi de lutte contre la piraterie

Le cadre légal de la lutte contre la piraterie est particulièrement éclaté en France. Du fait de l'absence d'une incrimination unique de piraterie, plusieurs dispositions trouvent à s'appliquer : Code de la défense, Code pénal, Code de procédure pénale, loi du 15 juillet 1994… Afin de simplifier cette procédure et de la mettre en conformité avec les standards européens, un projet de loi a été élaboré, notamment avec le concours du Secrétariat Général de la Mer. Présenté par le sénateur André Dulait, rapporteur, ce projet de loi de lutte contre la piraterie et sur les pouvoirs de police de l'État en mer a été débattu par la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées le 30 mars 2010, et a été voté par le Sénat le 6 mai 2010. L'étude qui en sera faite ici est réalisée sous réserve d'éventuelles modifications ultérieures. Cette loi apporte plusieurs avancées notables (A), dont il conviendra d'apprécier la portée et l'impact (B).

A) Les avancées du projet de loi

L'étude du projet de loi en commission a été volontairement retardée pour attendre l'arrêt Medvedyev de la CEDH, montrant bien la volonté de l'État d'intégrer les enseignements européens afin de sécuriser au maximum le processus juridique qui va de l'interception des pirates jusqu'à leur jugement[49]. Il est à noter que dès 2005, la loi sur la police en mer avait été modifiée,

[49] Entretien avec le sénateur André Dulait, rapporteur du projet de loi, le 08/02/2010.

ainsi que le code de la défense[50], pour anticiper les conséquences des dysfonctionnements de l'affaire Medvedyev. Cependant, cette adaptation n'a pas permis de fixer un cadre dépassant le trafic de stupéfiants, et a posé problème en matière de piraterie. L'intervention de ce projet de loi se fait sur trois volets : la transcription en droit interne des dispositions de la convention de Montego Bay (1), la détermination de la compétence des juridictions françaises en matière de piraterie (2), et la création d'un régime de rétention en mer (3).

1) La transposition en droit interne des dispositions de la Convention de Montego Bay

La première avancée du projet de loi consiste à transcrire en droit interne les dispositions de la convention de Montego Bay. Cette transcription, qui aurait dû être effectuée à la suite de la ratification de la Convention par la France le 11 avril 1996, n'est finalement réalisée que quatorze ans plus tard. L'article 2 du projet de loi (modifié en commission) recréé donc un titre I dans la loi du 15 juillet 1994, et le consacre à la lutte contre la piraterie. Il contient six articles, dont les quatre premiers transposent en droit interne la convention. Il est ainsi prévu les infractions pénales constitutives d'acte de piraterie, les modalités de recherche et de constation de ces infractions, ainsi que les agents habilités à y procéder. Les deux derniers articles concernent la compétence française, que nous verrons *infra*.

Le champ d'application géographique est déterminé dans l'article 1, en accord avec la convention de Montego Bay. Il prévoit une application en haute mer, ainsi que dans les « *espaces maritimes ne relevant de la juridiction d'aucun État* »[51], et donc la ZEE. L'article intègre également l'acquis de la résolution n°1816 du Conseil de Sécurité de l'ONU, en prévoyant une application dans la mer territoriale d'un État, quand celui-ci l'autorise[52]. Cet article définit également les infractions qui seront constitutives d'acte de piraterie. Il s'agit du détournement de navire, qui implique au moins deux navires ou un navire et un aéronef[53], la séquestration qui précède, accompagne ou suit un détournement de navire[54], ainsi que la désinformation[55]. Enfin, il est à noter que l'association de malfaiteur dans le but de commettre un acte de piraterie sera également réprimée[56]. A ce titre, le Code pénal se voit ajouté un article 224-6-1 prévoyant

---

[50] Loi n° 2005-371 du 22 avril 2005.
[51] Article 2, al. 6 du projet de loi.
[52] Article 2, al. 7 du projet de loi.
[53] Articles 224-6 et 224-7 du Code pénal.
[54] Articles 224-1 à 224-5-2 du Code pénal.
[55] Article 224-8 du Code pénal : « *Le fait par quiconque, en communiquant une fausse information, de compromettre sciemment la sécurité d'un aéronef en vol ou d'un navire est puni de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende. La tentative de l'infraction prévue au présent article est punie des mêmes peines* ».
[56] Article 2, al. 11 du projet de loi.

l'aggravation de la peine prévue pour détournement de navire en cas de commission en bande organisée[57], avec les modifications correspondantes dans le Code de procédure pénale.

Le futur article 2 précise les conditions justifiant l'intervention sur un navire soupçonné d'avoir commis ou de se préparer à commettre un acte de piraterie. Les mesures de contrôle et de coercition ne pourront être mises en œuvre qu'en cas de « *sérieuse raison* »[58] de soupçonner un acte de piraterie. Cette formulation est plus sévère que celles concernant la lutte contre l'immigration clandestine et le narcotrafic (« *motifs raisonnables de soupçonner* »[59]). La loi place l'accomplissement de ces mesures, réalisées par les commandants de navire, sous l'autorité du préfet maritime ou du délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer. Elle prévoit également l'autorité d'un commandement civil ou militaire « *désigné dans un cadre international* », pour se conformer aux standards opérationnels de l'opération Atalanta.

Les mesures qui peuvent être prises par le commandant de navire sont ensuite précisées. Il s'agit de « *toute mesure conservatoire* »[60] à l'égard des objets ou documents liés à la commission de l'infraction (skiffs, armes, échelles, bidons d'essence, etc.), ainsi que la possibilité de dérouter le navire. Enfin, il est prévu dans l'article 4 du nouveau titre I la possibilité pour les commandants ou pour des officiers de la marine habilités de constater les infractions et de rechercher et appréhender ses auteurs ou complices[61].

Deux ajouts ont été effectués par la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées. Il a été donné la possibilité de saisir les objets ou documents liés à la commission de l'infraction sans autorisation du procureur de la République, en cas d'extrême urgence. Dans le reste des cas, le préfet maritime, sous l'autorité de qui les mesures de coercition sont prises, doit demander l'autorisation au procureur pour toute saisie. La possibilité de détruire les « *embarcations dépourvues de pavillon* » est également prévue, quand ces embarcations ont servi à la commission de l'infraction, prenant en compte les nécessités opérationnelles.

2) Le choix de la compétence quasi universelle des juridictions françaises

Les deux derniers articles (articles 5 et 6) du nouveau titre I prévu par l'article 2 du projet de loi concerne la compétence des tribunaux français. Celle-ci est plus restrictive que la compétence universelle classique.

---

[57] Article 4 et 5 du projet de loi.
[58] Article 2, al. 12 du projet de loi.
[59] Articles 13 et 20 de la loi du 15 juillet 1994.
[60] Article 2, al. 14 du projet de loi.
[61] Article 2, al. 16 du projet de loi.

Le choix a été fait d'une compétence quasi universelle : toute personne ayant commis un acte de piraterie peut être jugée par une juridiction française, à la seule condition qu'elle ait été appréhendée par un agent français. En d'autres termes, seules les interventions françaises pourront déboucher sur un jugement en France, sans possibilité de transfert pour les pirates interceptés par d'autres nations, y compris dans le cadre de l'opération EUNAVFOR Atalanta. Une autre condition a été ajoutée. La compétence française ne s'exercera que « *à défaut d'entente avec les autorités d'un autre État pour l'exercice par celui-ci de sa compétence juridictionnelle* »[62]. Cela vise particulièrement les accords de transfert conclus dans le cadre européen, mais peut également concerner n'importe quel État qui ferait valoir sa compétence au titre, par exemple du pavillon, ou dont des ressortissants sont concernés.

3) La création d'un régime unifié de rétention en mer

Le régime de rétention en mer est l'un des enjeux essentiels de cette loi, et a par conséquent été le plus débattu, que ce soit en commission ou lors de la discussion au Sénat, le 6 mai 2010. Prévues pour que la France dispose d'une législation conforme aux exigences de la CEDH en matière de rétention en mer, ces dispositions tentent de tirer les leçons de l'arrêt Medvedyev, rendu le 29 mars 2010. Le projet de loi créé à cet effet une section 3 dans le chapitre unique du titre II du livre V de la première partie du Code de la défense. Le but de cette nouvelle section est de concilier les « *fortes contraintes opérationnelles de l'action de l'État en mer et le nécessaire respect des libertés individuelles* »[63], mais aussi de créer une base légale empêchant toute condamnation sur le fondement des articles 5§1 et 5§3 de la CESDHLF.

Tout d'abord, le cas des interceptions de navires sans nationalité ou sans pavillon est prévu, ainsi que le cas du navire battant pavillon d'un État qui a sollicité l'intervention de la France ou agréé sa demande d'intervention[64]. Viennent ensuite les dispositions relatives au régime de rétention en mer.

Premier élément important, son insertion dans le Code de la défense permet de le rendre applicable à tous les cas où une consignation est nécessaire, particulièrement dans la lutte contre l'immigration illégale ou contre le trafic de stupéfiants. Il est prévu par l'article 6 du projet de loi la possibilité de prendre des « *mesures de coercition nécessaires et adaptées à l'encontre des*

---

[62] Article 2, al. 20 du projet de loi.
[63] André Dulait, *Rapport fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées sur le projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer*, Sénat, n°369, 30 mars 2010, p. 7.
[64] Article 6, al. 1 à 5 du projet de loi, modifiant l'article L.1521-1 du Code de la défense.

personnes à bord en vue d'assurer leur maintien à disposition, la préservation du navire et de sa cargaison ainsi que la sécurité des personnes. »[65]. Ces mesures de coercition visent principalement le cas de la rétention.

Elle est décidée par le commandant du navire sous l'autorité du préfet maritime ou du délégué du gouvernement, qui doit avertir dans « *les plus brefs délais* » le procureur de la République[66]. Celui-ci dispose de quarante-huit heures pour saisir le juge des libertés et de la détention (JLD), qui peut prolonger la mesure de rétention pour une durée de cent vingt heures (soit cinq jours)[67], mesure renouvelable jusqu'à ce que le navire ait rallié un port et que les personnes concernées soient remises à l'autorité compétente[68]. Statuant sur ordonnance motivée insusceptible de recours[69], le JLD peut pour sa complète information demander un examen de santé de la personne détenue, et s'entretenir avec elle s'il le juge nécessaire[70]. Ce recours à l'autorité judiciaire permet notamment d'éviter toute suspicion d'arbitraire de la part du commandant du navire. Cependant, elle risque de causer quelques difficultés dans le cadre d'une opération internationale. On assisterait alors à une dualité de chaine de commandement : la décision d'interception peut être prise par le commandement de l'opération, mais le navire concerné devrait rendre compte au préfet maritime pour tout ce qui concerne les mesures de rétention.

Si rien n'est prévu sur les conditions matérielles de la rétention, le projet de loi met en revanche en place une série de droits pour la personne faisant l'objet d'une mesure de restriction ou de privation de liberté. Il s'agit du droit de bénéficier d'un examen de santé par une personne qualifiée dans un délai de vingt-quatre heures à compter du début de la mesure, ainsi que du droit de subir un examen médical au plus tard dix jours après le premier examen de santé[71]. Le compte-rendu de ces examens est communiqué au procureur dans les plus brefs délais. Enfin, la personne concernée doit être informée de la décision du JLD « *dans une langue qu'elle comprend.* »[72].

Enfin, deux ajouts ont été effectués par la commission, étendant le régime de rétention ainsi créé au transfert par aéronef des personnes considérées, sous le contrôle de l'autorité judiciaire[73], et prévoyant explicitement la remise de la personne faisant l'objet d'une mesure de

---

[65] Article 6, al. 9 du projet de loi.
[66] Article 6, al. 10 du projet de loi, créant l'article L.1521-12 du Code de la défense.
[67] Article 6, al. 13 du projet de loi, créant l'article L.1521-14 du Code de la défense.
[68] Article 6, al. 14 du projet de loi.
[69] Article 6, al. 18, créant l'article 1521-16 du Code de la défense.
[70] Article 6, al. 16 et 17 du projet de loi.
[71] Article 6, al. 11 du projet de loi, créant l'article L.1521-13 du Code de la défense.
[72] Article 6, al. 18 du projet de loi.
[73] Article 6, al. 19 du projet de loi, créant l'article L.1521-17 du Code de la défense.

coercition à l'autorité judiciaire dès son arrivée sur le sol français[74]. Cette mesure montre bien la volonté d'en faire une phase pré judiciaire[75].

B) La portée du projet de loi

Les évolutions de cette loi ne sont pas anodines, tant en terme opérationnel qu'en terme d'étendue des compétences des commandants de navires ou d'aéronefs. Elle aura un impact sur la gestion de la détention des personnes concernées, mais également sur le déroulement de la phase répressive pénale.

Concernant la transcription dans l'ordre interne des dispositions de la convention de Montego Bay, elle n'est pas sans conséquences. L'ajout de la possibilité d'intervention dans la mer territoriale d'un État quand le droit international l'autorise permet un cadre répressif plus large que celui classiquement reconnu par la convention, ce qui est confirmé par l'ajout d'une possibilité d'interception et de mesures de coercitions à des navires battant pavillon étranger en haute mer en cas d'accord avec l'État du pavillon. La volonté est donc d'aller au-delà des dispositions de Montego Bay, que ce soit par le biais de résolutions du Conseil de Sécurité des Nations Unies, ou par le biais d'accords *ad hoc*. La décision a été prise de ne pas étendre cette possibilité à une intervention sur le sol de l'État, compliquée du point de vue du droit international public et posant des soucis en matière de continuité de la poursuite notamment, plus difficile à prouver.

Cependant, et de manière paradoxale, il est un domaine où la décision a été prise de se placer en deçà des possibilités offertes par la convention de Montego Bay. Ainsi, la compétence universelle reconnue en droit international se voit limitée à une compétence quasi universelle par le projet de loi. Le but est ici de fermer la porte à un afflux massif de contentieux qui pourrait découler d'une compétence universelle, en exigeant une interception effectuée par des agents français pour fonder la compétence des juridictions françaises.

De la même manière, le projet de loi prévoit la répression de la piraterie en haute mer et dans les zones ne dépendant de la juridiction d'aucun Etat, du brigandage dans la mer territoriale d'un État quand le droit international l'autorise, mais n'étend pas ses dispositions à l'intervention dans les eaux territoriales françaises. La solution est paradoxale : la lutte contre les actes de piraterie ou de brigandage sera alors menée de manière plus efficace en haute mer, avec les moyens de la marine nationale, que dans les eaux sous souveraineté française, ou seuls la

---

[74] Article 6 al. 20 du projet de loi, créant l'article L.1521-18 du Code de la défense.
[75] Entretien avec le sénateur André Dulait, rapporteur du projet de loi, le 08/02/2010.

gendarmerie maritime sera officiellement compétente pour s'opposer à des pirates armés de fusils d'assaut et de RPG-7[76] dans le cadre d'une action judiciaire.

Le projet de loi refuse la création d'une incrimination entièrement nouvelle de piraterie, qui aurait permis une totale adéquation entre le droit national et le droit international. Cette solution plus logique juridiquement aurait cependant eu l'inconvénient d'insérer les dispositions relatives dans le Code pénal, et non pas dans le Code de la défense ou dans la loi du 15 juillet 1994, ce qui aurait dispersé les fondements pertinents. Cet argument semble plus pertinent que celui de la difficulté découlant d'une modification de l'équilibre des incriminations du Code pénal[77], qui a pu être évoquée.

Le projet de loi a également pris en compte les remarques des officiers de marine consultés. En effet, la compétence des commandants de navire, dans le cadre de ce projet de loi, se limite à la mise en œuvre de mesures de contrôle et de coercition, ainsi qu'à la constatation des infractions constitutives d'acte de piraterie, et la recherche et l'appréhension des suspects. Les commandants ne sont donc pas considérés comme des officiers de police judiciaire, ce qui poserait de nombreux problèmes en matière de procédure pénale, à laquelle les OPJ sont soumis. C'est également la raison qui a motivé le refus de recourir au mécanisme du *shiprider* vu *supra*, ainsi qu'à l'embarquement de gendarmes maritimes sur les navires de la marine nationale.

Le régime de rétention en mer, tel qu'il est défini par ce projet de loi (certains parlent de régime de rétention *sui generis*) sera applicable dès qu'une mesure de coercition est rendue nécessaire à des fins judiciaires. Ainsi, il n'est pas fait de distinction selon que la suite de la procédure a vocation à se dérouler en France ou non ; quel que soit l'État compétent par la suite, le régime de la rétention en mer s'impose. Cette disposition, utile en matière de piraterie du fait de la coopération internationale, est également pertinente dans les cas où la mesure de coercition peut concerner des affaires de trafic de stupéfiants ou d'immigration illégales, cas dans lesquels la compétence judiciaire est plus difficile à déterminer et peut faire l'objet de tractations. La rétention est donc sécurisée, quelle que soit l'option choisie. Ces dispositions permettront d'éviter une redite du flou juridique qui a entouré la détention des six pirates du Ponant du 11 au 15 avril 2008. La mise en place d'un examen de santé répond à des exigences tant judiciaires qu'opérationnelles : il était admis que, de manière un peu similaire à la procédure de garde à vue, un examen médical était nécessaire. Il a été décidé de mettre en place tout d'abord un examen de santé, qui peut être réalisé par une personne ayant reçu une formation médicale (infirmier par

---

[76] Entretien avec le commissaire en chef de la marine François Laurent, chef du bureau droit de la mer et évènements de mer à l'état-major de la marine, le 09/04/2010.
[77] André Dulait, *op. cit.*, p. 27.

exemple), tandis que l'examen médical doit obligatoirement être réalisé par un médecin, qui n'est pas toujours présent sur tous les navires de la marine nationale.

Enfin, le projet de loi ne retient pas de durée maximale de rétention à bord. Cette option, mise en place par la législation belge[78], n'a pas été retenue car posant plus de difficultés qu'elle ne comporte d'avantages, notamment dans des cas exceptionnels d'avarie du navire concerné, ou de déroutement pour d'autres missions, notamment d'assistance. Il eût cependant été possible de prévoir une durée maximale de détention, portée à trente-deux jours, comme en matière de rétention administrative, tout en la soumettant à d'éventuelles dérogations en cas, par exemple, de force majeure (laquelle doit être extérieure, imprévisible et irrésistible, comme un événement météorologique). L'option retenue par la loi se base notamment sur la formulation de l'arrêt Medvedyev, qui estime le délai d'acheminement de treize jour justifié en raison de « *circonstances tout à fait exceptionnelles* ».

On voit donc que ce projet de loi met à la disposition des autorités française toute une palette d'outils, ainsi qu'un cadre légal dans lequel la lutte contre la piraterie peut enfin prendre place, dans le respect des conventions internationales, des résolutions du Conseil de Sécurité des Nations Unies et de la CESDHLF. La mise en place d'un cadre par ce projet de loi appelle à l'émergence de nouvelles problématiques pénales, qui prennent place dans une réorientation de l'action navale dans la zone.

§2) Vers une nouvelle donne juridique et opérationnelle ?

Les avancées du projet de loi, mais aussi l'évolution de la menace et des moyens de la traiter, créent une évolution perpétuelle du cadre de la lutte contre la piraterie. On assiste ainsi à l'émergence de nouvelles problématiques juridiques (A), à l'échelle nationale ou internationale, mais aussi à de nouveaux défis opérationnels (B).

A) De nouvelles problématiques juridiques

Les dispositions du projet de loi, si elles permettent de sécuriser la procédure et de se conformer aux griefs de la Cour Européenne des Droits de l'Homme, ne sont pas pour autant exemptes de quelques défauts ou imprécisions dommageables.

---

[78] Article 2 de la loi belge du 20 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire.

La première de ces difficultés tient à la rédaction de l'alinéa 20 de l'article 2 du projet de loi. Celui-ci prévoit que « *à défaut d'entente avec les autorités d'un autre État pour l'exercice par celui-ci de sa compétence juridictionnelle, les auteurs* » (…) « *peuvent être poursuivis et jugés par les juridictions françaises lorsqu'ils ont été appréhendés par les agents mentionnés à l'article 4.* ». La limitation de la compétence française aux cas où les auteurs ont été appréhendés par des agents français est compréhensible, bien que dommageable en terme de coopération et en retrait par rapport à la convention de Montego Bay. En revanche, le principe d'une compétence française à défaut d'entente avec les autorités d'un autre État risque de poser problème. En effet, à la lumière d'une lecture littérale du texte, il est nécessaire de contacter les autorités d'autres Etats pour l'exercice de leur compétence juridictionnelle, avant qu'un tribunal français ne se déclare compétent. Le risque est alors de devoir entrer en contact par le biais des chancelleries diplomatiques avec l'État du pavillon, l'État des auteurs de l'infraction, l'État de chaque ressortissant victime, etc. La longueur des communications diplomatiques et de la prise de décision ne peut qu'être préjudiciable pour un traitement rapide des personnes concernées, afin de respecter les prescriptions de la CEDH en matière de délais de présentation devant une autorité judiciaire. Il eût été plus simple de procéder *a contrario* : prévoir une compétence quasi universelle de principe de l'État français, à moins qu'un autre État ne se déclare compétent et ne souhaite juger l'affaire. On comprend aisément la finalité de cette rédaction dans le cadre de l'opération Atalanta, mais elle demeure regrettable d'un point de vue de pure technique juridique.

La seconde difficulté tient au régime de détention en mer. Celui-ci est qualifié de régime *sui generis* à plusieurs occasions, notamment dans le rapport sur la loi[79]. Le régime de détention en mer est assurément différent de la garde à vue : il n'intervient pas dans le cadre de la procédure pénale, mais ne vise qu'à permettre la remise de la personne concernée à l'autorité compétente. Ainsi, la personne faisant l'objet de cette mesure n'a pas certains droits qui sont accordés à un gardé à vue (appel à la famille, droit à un entretien de trente minutes avec un avocat à chaque reconduction de la garde à vue), et son régime de détention est différent (quarante-huit heures, puis cinq jours reconductibles). De plus, la détention ne s'exerce pas sous la responsabilité d'un officier de police judiciaire. Le régime de rétention administrative des étrangers en situation irrégulière n'est pas plus pertinent, offrant des délais plus long (prolongation de quinze jour par le JLD), mais également la possibilité de recours à un conseil ou à un médecin pendant toute la période de la rétention, pendant laquelle le retenu peut contacter ses proches. On constate cependant une certaine similitude dans la chaine décisionnelle : préfet, puis procureur de la République, puis juge des libertés et de la détention. La rétention opérée en mer semble donc effectivement *sui generis*, a mi-chemin entre une garde à vue (à laquelle elle emprunte certaines caractéristiques, comme l'examen de santé ou médical renouvelé, la possibilité de mettre fin à la

---

[79] André Dulait, *op. cit.*, p. 67.

mesure à tout moment) et une rétention administrative, bien qu'elle n'ait pas la même finalité. La difficulté tient à cette nature hybride entre les régimes judiciaire et administratif. Les procédures dérogatoires ne sont pas toujours vues d'un bon œil en ce qu'elles passent souvent pour des mesures qui devraient rester exceptionnelles ; le cadre juridique ici posé a vocation à s'appliquer à tous les cas dans lesquels une mesure de coercition est rendue nécessaire à la mer.

La question se pose également de l'articulation avec le droit de la CEDH et le droit de l'Union européenne. Si le projet a été prévu pour se mettre en conformité avec les prescriptions de la CEDH[80], il n'en va pas de même par rapport à la Cour de Justice de l'Union européenne (jusque récemment encore appelé CJCE, Cour de Justice des Communautés Européennes). L'ordre juridique de l'Union européenne, qui consacre une place de plus en plus prééminente aux libertés individuelles, notamment celles concernant la défense, s'est récemment reconnu compétent pour contrôler la légalité des mesures prises par l'Union européenne ou ses Etats membres en vertu d'une résolution de l'ONU prise sous l'empire du chapitre VII[81]. Le risque est ici celui d'un contrôle des mesures prises dans le cadre de l'opération Atalanta, notamment en ce qui concerne le transfert de présumés pirates aux Etats de la région[82].

Enfin, le problème de la piraterie ne se limite pas à l'interception de skiffs et d'un bateau mère dans le Golfe d'Aden, au risque de s'attaquer aux effets plus qu'aux causes. Afin de parvenir à un traitement judiciaire global de la piraterie, il est nécessaire de mettre en place des moyens de lutte contre la criminalité organisée qui est en développement dans la région, en partie grâce à l'argent des rançons. Ainsi, on assiste à l'émergence de circuits financiers occultes entre la Somalie, le Kenya et Dubaï, où sont négociées certaines rançons. La mise en place d'un volet financier et, plus généralement, de lutte contre la criminalité organisée, permettrait de ne pas se limiter aux pauvres hères qui prennent le risque d'abordage en mer, mais également aux commanditaires et aux intermédiaires, qui sont de plus en plus nombreux et de mieux en mieux organisés, et donc dangereux. Afin d'éviter la mise en place d'une situation de racket généralisé dans la région, d'un chantage à la sécurité maritime, l'utilisation des dispositions de la convention de Palerme de décembre 2000 sur la lutte contre la criminalité organisée, ainsi qu'une coopération accrue avec des organismes comme Interpol ou l'ONUDC permettrait une approche plus globale du problème.

---

[80] André Dulait, *op. cit.*, p. 30.
[81] CJCE 3 septembre 2008, affaires jointes Yassin Abdullah Kadi et Al Barakaat international foundation c/ Conseil et Commission, requêtes n° C-402/5 et C-415/5.
[82] Voir à ce sujet Jean-Paul Pancracio, *op. cit.*, p. 41 – 42.

B) De nouveaux défis opérationnels

D'autres aspects sont plus opérationnels dans la gestion du cadre juridique. En effet, les normes juridiques, surtout lorsqu'elles sont en pleine évolution, ne constituent pas un domaine aisé à appréhender dans sa totalité. La complexité des enjeux juridiques dans les conflits modernes rend nécessaire la maitrise de notions de plus en plus développées pour les acteurs militaires. Droit des conflits armés, droit humanitaire, droits de l'homme et des libertés fondamentales, droit et procédure pénale, droit international, sont autant de branches juridiques dont l'impact sur les conflits armées ou les opérations dans lesquelles sont engagées nos armées va croissant. La complexité grandissante des règles d'engagement et leurs conséquences de plus en plus lourdes sont également à prendre en compte. Par conséquent, la formation juridique des officiers et de tous les intervenants appelés à prendre place dans le cadre de la lutte contre la piraterie devrait être assurée. Il est prévu dans l'étude d'impact du projet de loi sur la piraterie la mise en place de modules spécifiques de formation juridique en droit de la mer, droit pénal et procédure pénale, et en contentieux des droits de l'homme. Ces modules, qui peuvent être ponctuels ou intégrés dans un cursus, concernent les acteurs militaires, mais également des fonctionnaires dépendant de la Justice, des Douanes et des affaires maritimes.

Le projet de loi tel qu'étudié met en place des moyens de coercition et de constatation d'infraction, mais ne parle pas du recueil d'identité des personnes concernées par les commandants de navire. Une telle donnée est pourtant essentielle. Dans une région où les papiers d'identité ne sont pas fréquents, il n'est pas aisé de déterminer l'identité d'un pirate. La question est problématique : il risque d'être difficile de s'assurer qu'une personne détenue dans un pays de la zone pour être jugé est bien celle qui a été arrêtée en mer, en l'absence de tout document d'identité[83]. Le recueil de données biométriques (photo d'identité, empruntes palmaires, autres) dès l'interception, afin d'inclure ces informations dans le dossier de rétention, pourrait permettre une meilleure traçabilité des prévenus, dans un souci de contrôle des conditions de détention par exemple. Cette mesure aurait également d'autres avantages, notamment en permettant de repérer d'éventuels cas de récidive et d'en tirer les conséquences qui s'imposent sur le traitement judiciaire local de la piraterie. Enfin, en recoupant les données ainsi obtenues avec certaines bases de données, comme celles d'Interpol, il serait possible d'avoir une vision plus précise du phénomène de la piraterie, et surtout de ses liens avec d'autres infractions se déroulant dans la région (trafics d'armes, immigration illégale), voire avec d'éventuelles entreprises terroristes.

Un autre problème s'est déclaré récemment. La dénonciation par le Kenya des accords de coopération qui le liait à différents Etats ou organisations participant à la lutte contre la piraterie

[83] Entretien avec le commissaire en chef de deuxième classe de la marine François Laurent, 09/04/2010.

n'est pas exempte de conséquences. Si la résolution n°1918 du Conseil de Sécurité rappelle l'importance du traitement judiciaire de la piraterie, on assiste à la mise en place d'une phase plus offensive, se préoccupant moins des contingences judiciaires. Ainsi, la diminution des possibilités de poursuite a entrainé un changement de mode de répression, qui se concentre désormais plus sur l'interception des groupes de pirate, la destruction systématique de leur matériel (qui nuit au recueil de preuves), ou encore la volonté de passer plus près des côtes pour intercepter les bateaux mères avant qu'ils ne prennent le large, ce qui retarde et désorganise les bases des pirates. La diminution du nombre de remises à la justice permet donc une répression plus rapide et plus simple. On assiste enfin à une volonté de reprise des navires piratés qui s'est traduit par deux actions récentes, celle du HrMs *Tromp* sur le *MV Taipan*, et celle de la frégate russe *Maréchal Chapochnikov* qui a libéré l'équipage du navire *Moscow University*, au prix d'un mort et de deux blessés parmi les pirates[84] (les dix survivants s'étant semble-t-il par la suite noyés). Cette évolution vers une répression plus opérationnelle et moins juridique se révèle plus efficace et permet de contourner les problèmes récurrents d'engorgement des Etats de la région. Cependant, si la répression pénale est à relativiser, elle reste importante comme le souligne bien la résolution n°1918, ne serait-ce que pour les responsables et organisateurs qui, restant à terre en Somalie, échappent à toute répression en mer.

La responsabilité et l'implication des Etats côtiers mériteraient également probablement d'être réévaluée, et de faire l'objet d'évolutions tendant à une implication opérationnelle plus grande, sans laisser la charge unique des poursuites judiciaires, peu valorisantes, aux Etats de la zone. Cette implication passe notamment par l'effectivité du code de bonne conduite de Djibouti, la mise en place d'un centre de formation de gardes-côtes, la montée en puissance des moyens navals dans la région.

L'intégralité de ces paramètres, et le difficile équilibre entre impératifs opérationnels et respect des libertés individuelles et des droits fondamentaux, ne doit pas pour autant empêcher de mener les opérations rendues nécessaires pour la sécurité et la stabilité de l'État : fin avril 2010, vingt-quatre navires et trois cent quatre-vingt quatre marins restaient détenus dans différents ports de Somalie, en attente d'une rançon. Le droit, qui peut se révéler un instrument puissant au service de la démocratie, ne doit pas devenir un filet dans lequel s'englue toute initiative visant à réduire les menaces auxquelles nous faisons face. Le droit doit rester un instrument au service d'une fin.

---

[84] Nicolas Gros-Verheyde, « 18 mois après le début de l'opération, Atalanta en mode offensif », bruxelles2.over-blog.com/article-atalanta-l-action-offensive-49304329.html, Bruxelles 2 l'Europe de la Défense et de la Sécurité, consultation du 10/05/2010.

CONCLUSION GÉNÉRALE

René-Jean Dupuy, dans son Traité de nouveau droit de la mer, disait que « *La mer a toujours été battue par deux grands vents contraires : le vent du large, qui souffle vers la terre, est celui de la liberté ; le vent de la terre vers le large est porteur des souverainetés. Le droit de la mer s'est toujours trouvé au cœur de leurs affrontements* »[1]. Il ajouta que « *Jusqu'à une époque récente, la liberté l'emportait largement puisqu'elle régnait sur d'immenses espaces océaniques. Les souverainetés pouvaient se contenter d'une zone proche des côtes. Tel n'est plus le cas aujourd'hui : les souverainetés se sont embarquées, toutes voiles ouvertes, à l'assaut du large.* »[2]. La lutte contre la piraterie est peut être le phénomène le plus à même d'illustrer la pensée du professeur Dupuy. Inscrite dans la convention de Montego Bay, la compétence universelle en matière de piraterie contraste avec le principe de souveraineté qui gouverne la répression des actes de brigandage, de vols à main armée en mer se déroulant dans la mer territoriale des Etats. Il convient précisément d'aller à rebours de cette constatation afin de mieux lutter contre ce phénomène criminel ; les souverainetés exacerbées, les barrières juridiques infranchissables sont autant de refuges et de havres de paix pour les personnes qui opèrent en marge de la loi et profitent de ses failles. Les avancées récentes conduisant à l'intervention des marines nationales dans la mer territoriale somalienne, avec l'accord de la Somalie, montrent bien à quel point la coopération entre Etats et avec des entités internationale peut mener à des résultats probants.

Tous les auteurs, tous les protagonistes de la lutte contre les phénomènes de criminalité en mer, au premier rang desquels figurent la piraterie et le brigandage rappellent que la source de la criminalité en mer est toujours à rechercher à terre. Les facteurs permettant le développement d'actes criminels sont presque toujours la pauvreté, le manque d'éducation, l'absence d'autorité (étatique ou autre) veillant à la fois sur le bien-être de ses administrés et au respect du Droit par ceux-ci. L'Union européenne et la communauté internationale l'ont bien compris, en fournissant toute l'assistance possible à la reconstruction d'un État viable en Somalie, par le biais de l'AMISOM, du soutien au Gouvernement Fédéral de Transition, par l'aide alimentaire, par la récente mise en place d'un programme de formation de l'armée somalienne (mission EUTM). Les Etats régionaux l'ont également bien compris en Asie du Sud-Est, notamment l'Indonésie qui a mené de remarquables programmes visant à réhabiliter son littoral, à le sécuriser, à le relier aux centres administratifs, économiques, politiques, en recréant les conditions d'un État de droit qui avait failli.

---

[1] René-Jean Dupuy et Daniel Vignes (dir.), *La mer sous compétence nationale*, *Traité du nouveau droit de la mer*, Paris, Economica, coll. Droit international, 1985, p. 220.
[2] René-Jean Dupuy, *La clôture du système international*, Paris, PUF, 1989, p. 34.

L'outil de la compétence universelle, séduisant sur le papier, a montré ses limites dans le refus de bon nombre d'États d'accepter la charge des jugements de pirates autrement que de manière ponctuelle. La convention de Montego Bay, qui prévoit une union des Etats dans la lutte contre la piraterie, n'avait pas prévu ce travers. Le chemin semble long entre la condamnation universelle du phénomène et sa mise en œuvre concrète. De nombreux défis sont à relever ; le principal pourrait être l'émergence d'un véritable droit pénal international de la mer, qui regrouperait les acquis de différentes conventions et accords régionaux, et supprimerait le flou qui entoure la répression d'actes illicites en mer, qu'il s'agisse de piraterie, de déversement de produits toxiques, de détournements, d'immigration illicite, ou encore de trafic de stupéfiants ou d'armes. De la même manière qu'ont été mises en place de nouvelles normes juridiques dans le cadre de la lutte contre le terrorisme, peut-être verra-t-on un jour une Cour Pénale Internationale de la mer, qui prononcera des peines de prison qui pourront être, sait-on jamais, purgées sur l'île de Diego Garcia, qui deviendrait le Guantanamo Bay des pirates !

Pour conclure, rappelons que la lutte contre la piraterie, telle qu'elle prend place actuellement dans le Golfe d'Aden, est révélatrice des caractéristiques des conflits armés du futur. La nécessité d'interopérabilité entre différents systèmes d'armes, différents Etats, différents systèmes juridiques, ne fera que s'accroitre à l'avenir. Les problématiques juridiques, notamment en matière de contentieux des droits de l'homme et de judiciarisation des conflits, prendront une place de plus en plus prégnante, notamment avec l'explosion des missions à caractère civilo-militaire, mais aussi des missions de police menées avec des moyens militaires, comme l'est l'opération EUNAVFOR Atalanta. Celle-ci peut se révéler le laboratoire parfait de mise au point de nouvelles pratiques, de nouvelles coopérations afin de rendre la plus efficiente possible la coopération internationale militaire. Ceci est d'autant plus vrai que les problématiques juridiques demeurent plus simples en mer que sur le territoire d'un État souverain sur lequel interviennent des puissances étrangères, comme l'Afghanistan.

La mer reste l'espace le plus mystérieux, le moins exploré par l'être humain. Les fonds marins recèlent probablement la plupart des ressources qui permettront les évolutions de demain, que ce soit en matière énergétique, économique, médicale ou en matière de biodiversité. Le poids de la mer, des espaces maritimes va croissant dans l'économie mondiale, mais aussi dans les relations internationales, comme le montrent bien les enjeux qui entourent l'exploitation de l'Arctique. Afin de ne pas laisser ces futures possibilités dépérir par défaut d'attention, il est nécessaire de donner aux espaces maritimes et océaniques la place qui devrait être la leur, que ce soit en France ou dans le reste du monde. La conquête des espaces maritimes et sous-marins reste le dernier défi de l'Homme sur terre, et mérite toute notre attention. De la même manière que Paris valait bien une messe, l'océan vaudrait bien un nouveau Concert des Nations.

POSTFACE

Depuis la fin de la rédaction de ce mémoire, le 27 mai 2010, la piraterie a continué à sévir, tout particulièrement au large de la Corne de l'Afrique. Soutenu au moment où la lutte contre la répression de la piraterie passait à un niveau différent, où une nouvelle approche s'enclenchait, il n'a pu prendre en compte ces évolutions. Cette postface a pour objet de commenter ces développements importants intervenus dans les huit ou neuf derniers mois.

On constate la consécration d'une approche globale dans la lutte contre la piraterie, qui se ressent notamment dans la résolution n°1950 du Conseil de Sécurité de l'ONU[1]. Les différents acteurs ont pris plus nettement conscience que le phénomène trouvait sa source à terre et ne pouvait être éradiqué qu'en prenant cette dimension en compte. L'action de l'ONU et des autres acteurs internationaux s'imprègne donc de cette approche globale qui concerne à la fois les opérations sur zone, le soutien à l'établissement d'un État de droit en Somalie, le renforcement des capacités locales et régionales en matière de surveillance maritime et de traitement judiciaire, ou encore l'aide au développement.

Quatre éléments notables doivent ici être abordés : le rapport remis par le Secrétaire Général des Nations Unies le 25 août 2010 ; l'évolution matérielle de la situation au large de la Corne de l'Afrique et dans le nord-est de l'océan Indien ; le vote par le parlement de la loi relative à la lutte contre la piraterie et l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer ; enfin, la remise du rapport Jack Lang au Secrétaire Général de l'ONU, le 24 janvier 2011.

Le rapport Ban Ki Moon

Demandé afin de déterminer les différentes options permettant d'améliorer le traitement judiciaire de la piraterie, le rapport remis par le Secrétaire Général pointe un ralentissement net des traductions judiciaires de pirates liées à une absence de solutions pénales locales. Sept options sont présentées, qui vont du renforcement des juridictions existantes à la création d'un tribunal international par une résolution du Conseil de Sécurité de l'ONU, en passant par des options médianes : création d'un tribunal somalien délocalisé (par exemple à Arusha, qui accueille déjà le Tribunal Pénal International pour le Rwanda), chambre spécialisée dans un tribunal régional, etc.

---

[1] Résolution n°1950 du Conseil de Sécurité de l'ONU, 23 novembre 2010.

Deux options sont favorisées par le Secrétaire Général : le renforcement des structures existantes et la création d'une chambre spécialisée dans un État de la région. La constitution d'un tribunal spécial international est écartée car trop onéreuse et trop longue à mettre en place. Le rapport préconise donc un traitement par les États de la région, soutenus par l'ONU et l'ensemble de la communauté internationale. Cette solution permet à la fois une proximité géographique et culturelle pour les détenus, ainsi que l'implication des pays locaux. Plusieurs problèmes sont néanmoins à soulever, comme celle de l'incarcération (tant la question de son financement que celle de son implantation), et de la compatibilité de cette solution avec le droit local, les droits de l'homme et enfin avec la CESDHLF. A court terme, la solution de remise à des juridictions du Puntland et du Somaliland, régions semi-autonomes, est favorisée avec le soutien matériel de l'ONUDC (construction d'une prison au Somaliland avec le PNUD, formation des personnels, etc.).

La position de la France est alors quelque peu différente de celle du Secrétaire général[2]. En effet, celle-ci rappelle tout d'abord l'efficacité et la nécessité de l'action navale mise en place, ainsi que la nécessité du rétablissement et de la pérennité d'un État de droit en Somalie comme seule solution permettant à terme aux Somaliens de juger et emprisonner eux-mêmes les pirates qui sévissent depuis leurs côtes ou dans leurs eaux territoriales. Elle se prononce en revanche en faveur de la création d'un tribunal somalien délocalisé dans un État de la région de préférence à la création d'une structure ad hoc dans un tribunal déjà existant, ce qui permettrait à la fois de préparer l'avenir (formation de magistrats, policiers et garde-côtes) et de simplifier les questions juridiques liées à l'emprisonnement notamment.

Évolution de la situation sur zone dans les huit derniers mois

En Somalie, au large de la Corne de l'Afrique et dans le nord-est de l'océan Indien, les modalités pratiques de la lutte contre la piraterie ont également évolué de manière assez sensible. On constate une augmentation du degré de violence et de spécialisation des pirates, ainsi qu'une augmentation de leur rayon d'action opérationnel (jusqu'à plus de 1 500 nautiques, au large du Kenya, de la Tanzanie et des Comores, et jusqu'au canal du Mozambique). Selon le contre-amiral Philippe Coindreau (commandant sur zone de l'opération EUNAVFOR Atalanta), « *le phénomène prend de l'ampleur* »[3]. Les pirates sont de mieux en mieux équipés (GPS, téléphones satellitaires, système AIS, détecteurs de faux billets, etc.) et de mieux en mieux formés par retour d'expérience (tentent d'empêcher les marins de trouver refuge dans la citadelle, pièce sécurisée du navire, ou

---

[2] Intervention devant le Conseil de Sécurité de M. Nicolas de Rivière, chargé d'affaires a.i. de la France auprès des Nations Unies, le 25 août 2010.

[3] « Entretien avec le contre-amiral Philippe Coindreau », propos recueillis par Vincent Groizeleau, *Mer et Marine*, 21 janvier 2011.

même utilisation de l'équipage comme bouclier afin d'éviter une intervention). Enfin, on constate l'utilisation de navires piratés comme navire de soutien pour permettre d'opérer de plus en plus loin des côtes. Ainsi, 445 attaques ont été recensées en 2010 (soit 10% de plus qu'en 2009), tandis que sur cette même période, 53 navires et 1 181 marins étaient capturés. Enfin, au 1er janvier 2011, 28 navires et 654 marins restaient aux mains des pirates.

Parallèlement, les interventions militaires sur zone deviennent de plus en plus nombreuses et de plus en plus intenses. On a ainsi assisté à la reprise de navires et la libération d'équipages otages en mer par la marine sud-coréenne (libération du *Samho Jewelry*, 8 pirates tués et un marin gravement blessé), à la reprise du *Prantalay* par les forces indiennes, et à une tentative de reprise ratée sur le cargo allemand *Beluga Nomination*[4]. Les interventions, de plus en plus violentes, risquent de mener à une escalade dangereuse (tirs au but des pirates en première intention, tentatives de forcer l'accès à la citadelle pour éviter une reprise, exécution d'un otage en représailles, etc.). Parallèlement à ces interventions plus nombreuses, on constate une diminution des procédures judiciaires tant sur zone qu'en Europe. Notons enfin que pour prendre en cause cette évolution de la menace, le mandat de l'opération Atalanta de l'Union européenne s'est vu étendu à la fois dans le temps (renouvelé pour deux années) et dans l'espace, pour élargir sa zone d'opération.

Depuis quelques mois, le manque de solutions judiciaires est patent. Après la dénonciation par le Kenya de son accord le liant à l'Union européenne, qui vient de prendre effet, on constate que les capacités d'accueil des Seychelles arrivent vite à saturation. Il est peu probable que le récent accord conclu avec l'île Maurice suffise à renverser la donne. Il est nécessaire de parvenir à une solution globale, et ne plus se contenter de palliatifs. Encore selon le contre-amiral Coindreau, « *Les forces navales ne dissuadent pas les pirates de prendre la mer. Le fait que nous soyons obligés de relâcher beaucoup des pirates que nous interceptons est sans doute une des raisons.* ». Le pis-aller du recueil des informations biométriques (empruntes digitales, photographie, patronyme) pour recoupement est utile, mais insuffisant.

Au final, tous les acteurs, particulièrement les opérationnels sur zone, s'accordent à dire qu'une fois les solutions juridiques pour un traitement judiciaire mises en place, la dissuasion exercée par les forces navales sera plus efficace. C'est en partie dans ce but qu'a été élaborée la loi relative à la lutte contre la piraterie votée début janvier par l'Assemblée Nationale et le Sénat français.

---

[4] Nicolas Gros-Verheyde, « Pirates : un nouveau pas dans l'escalade a été franchi », *Bruxelles 2, l'Europe de la Défense et de la Sécurité*, consultation du 03 février 2011.

Le vote de la loi sur la piraterie

La loi n°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 est la réponse française à ce déficit juridique qui entourait jusque récemment l'acte de piraterie en haute mer au niveau national. Au terme d'un processus législatif particulièrement long, le vote de cette loi est censé donner aux forces navales françaises l'ensemble des outils juridiques nécessaires pour lutter efficacement contre la piraterie en haute mer ou dans les eaux territoriales d'un État qui l'a expressément autorisé.

Largement traités dans le corps du mémoire, les différents apports et limites de cette loi restent d'actualité, malgré quelques modifications lors du processus de navette parlementaire. On peut regretter, comme vu précédemment, le choix politique de mettre en place une compétence quasi universelle et non universelle, comme prévu par la Convention de Montego Bay et préconisé par les résolutions de l'ONU.

En positif, il convient de noter la possibilité de réprimer l'association de malfaiteurs dans le but de commettre un acte de piraterie, qui permet de disposer d'un fondement juridique au niveau national pour enfin traiter judiciairement les commanditaires ou financiers des activités de piraterie.

Enfin, l'événement du début de l'année 2011 a été la remise par Jack Lang de son rapport sur la piraterie, rapport demandé par le Secrétaire Général pour évaluer plus avant les différentes options de traitement judiciaire des pirates interceptés en mer.

Le rapport Jack Lang

Demandé à l'issue du rapport du Secrétaire Général de l'ONU le 25 août 2010, le rapport Jack Lang a pour mission d'identifier les mesures à prendre pour poursuivre et incarcérer les personnes impliquées dans les activités de piraterie et pour proposer de nouvelles solutions pour le traitement judiciaire de la piraterie. Remis le 24 janvier 2011, ce rapport dresse un état des lieux alarmant de la piraterie au large de la Corne de l'Afrique, et propose ensuite une série de mesures privilégiant une approche globale de la résolution du phénomène.

L'absence d'un taux de poursuite satisfaisant est souligné dans le rapport (voir les chiffres *supra*), et a pour conséquence d'encourager la piraterie en permettant le développement d'un sentiment d'impunité, confirmé par les marins sur zone. La piraterie est vue comme un moyen quasi infaillible de s'enrichir, et exerce donc une forte attractivité. La prise en charge judiciaire des auteurs d'actes de piraterie ou de brigandage sont essentiellement les États locaux, notamment

la Somalie (338, dont 260 au Puntland), le Yémen (120), le Kenya (136), etc. Cependant, le manque de moyens matériels et de formation adaptée de l'ensemble de la chaine judiciaire est patent. En parallèle à ce manque de moyens et de solutions, la professionnalisation et la spécialisation de l'industrie de la piraterie pose un réel défi aux coalitions internationales sur zone qui doivent faire face à un taux de réussite des attaques d'environ 25%, taux qui semble incompressible[5]. Les pirates sont mieux armés, disposent de matériels plus sophistiqués et modernes, utilisent des navires piratés comme navires de soutien et surtout disposent d'une logistique à terre et en mer qui semble de plus en plus efficace et spécialisée[6].

Un aspect intéressant concerne le manque d'implication des armateurs ou des États du pavillon dans la lutte contre la piraterie, notamment dans le cadre du fond d'affectation spéciale créé au sein du groupe de contact sur la piraterie au large de la Somalie. Acteurs centraux du commerce maritime mondial, particulièrement concernés par le phénomène de piraterie, on constate toutefois une absence quasi complète des États du pavillon dans le traitement judiciaire de la piraterie. Les armateurs, prompts à réclamer la protection de leur État de nationalité, se montrent moins impliqués dans la recherche de solutions durables – et donc coûteuses financièrement – dans la région, et préfèrent demander des équipes de protection embarquées, voire des équipes de sociétés privées de sécurité.

Ce document met également en avant les conséquences déstructurantes des activités de piraterie sur la société somalienne[7]. Le risque de développement d'une économie parallèle augmente les facteurs d'instabilité, et pourrait être une source de financement pour les milices islamiques *al Shebaab*. Ainsi, si aucune preuve de collusion avec *Al Shebaab* n'a été prouvée jusqu'ici, on assiste toutefois à des accords locaux d'opportunités entre miliciens islamiques et pirates : les premiers laisseraient les derniers opérer depuis leurs bases situées en territoire contrôlé par les *Shebaab*, contre le versement d'une partie de la rançon pouvant aller jusqu'à 30%[8]. Si ces pratiques ne sont pas avérées et certifiées, elles sont toutefois inquiétantes et pourraient fournir une source complémentaire de revenus non négligeable pour les milices qui combattent le Gouvernement Fédéral de Transition, soutenu par la communauté internationale. De

---

[5] Rapport du Conseiller Spécial du Secrétaire Général pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes, p.10.
[6] Rapport du Conseiller Spécial du Secrétaire Général pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes, p.11.
[7] Rapport du Conseiller Spécial du Secrétaire Général pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes, p.11-12.
[8] Rapport du Conseiller Spécial du Secrétaire Général pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes, p.12.

plus, le rapport signale le développement progressif d'activités illicites liées à la piraterie : blanchiment d'argent, déstabilisation du secteur immobiliers, trafics d'armes et / ou de migrants)[9].

Dans le cadre de l'approche globale qui est désormais clairement favorisée, vingt-cinq propositions sont faites dans le rapport Jack Lang. Si toutes ne sont pas originales et reprennent des demandes légitimement formées depuis un certain temps par l'ensemble des acteurs mobilisés dans la lutte contre les activités de piraterie, cette approche doit cependant être saluée. Elle se base sur trois volets essentiels : un volet juridique, le plus développé, un volet maritime et opérationnel, et un volet économique et sécuritaire.

Le volet juridique (16 propositions sur les 25) se concentre sur le soutien des tribunaux au Puntland et au Somaliland, ainsi que sur l'établissement d'une cour somalienne spécialisée et extraterritoriale, par exemple située à Arusha[10]. Le rôle central de la Somalie dans le traitement judiciaire des auteurs d'acte de piraterie est rappelé à plusieurs reprises[11]. Les capacités pénitentiaires des deux régions semi autonomes doivent également être améliorées. Enfin, parmi les solutions novatrices, la proposition de mise en place d'un modèle standard de procès verbal accepté par l'ensemble des juridictions répond à une problématique d'administration et de réception de la preuve qui a fortement limité les condamnations. Cette harmonisation, cumulée avec la prise en compte de l'intentionnalité (et donc de la tentative) dans les droits locaux et la mise en place de mesures favorisant les témoignages de marins victimes (déjà préconisées par le rapport du Secrétaire Général de l'ONU) pourraient permettre un déroulement plus serein des instances engagées.

Le volet maritime et opérationnel, quant à lui, met particulièrement en avant la promotion des bonnes pratiques par le biais de la mise en place d'une certification internationale de respect des règles de bonne pratique, dont le non respect serait signalé à l'État du pavillon[12]. La surveillance rapprochée des côtes est également préconisée (proposition n°3), bien que des efforts aient déjà été faits dans ce sens, notamment par des navires de l'opération EUNAVFOR Atalanta.

Enfin, le volet économique et sécuritaire tend à favoriser le développement économique de la Somalie, une fois assurée la souveraineté de l'État somalien sur son territoire. Trois pistes

---

[9] Rapport du Conseiller Spécial du Secrétaire Général pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes, p.13.
[10] Rapport du Conseiller Spécial du Secrétaire Général pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes, Proposition n°25, p.35-39.
[11] Rapport du Conseiller Spécial du Secrétaire Général pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes, par exemple p.25.
[12] Rapport du Conseiller Spécial du Secrétaire Général pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes, Propositions n°1 et 2, p.15 et 16.

sont étudiées : le développement de la pêche, de l'agriculture et du bétail, ainsi que le développement des services de télécommunication[13]. L'aspect sécuritaire est marqué par la volonté de consolider et développer les capacités d'enquête de police scientifique des États locaux, ainsi que la coopération afin de s'attaquer aux commanditaires et aux réseaux financiers qui soutiennent les activités de piraterie[14]. Les autres mesures, déjà évoquées, concernent notamment la formation d'un corps de garde-côtes[15] et la mise en place d'une structure permanente à l'ONU chargée des questions de piraterie.

Au final, le rapport Jack Lang, s'il ne contient que quelques nouveautés, permet de rassembler l'ensemble des mesures nécessaires au traitement efficace et dans la durée des activités de piraterie dans cette région. Il permettra peut-être d'apporter l'éclairage médiatique nécessaire à l'ouverture d'une fenêtre d'opportunité. Au Conseil de Sécurité de la saisir, voire à l'Union européenne par le biais de la mise en place d'autres actions dans le cadre de la PESC (après EUNAVFOR Atalanta et EUTM Somalia, on parle désormais d'une mission EULEX). La position de la France pour la constitution d'une juridiction somalienne extraterritoriale se voit confirmée. Cependant, la liste des personnes et des organisations rencontrées, si elle démontre une réelle volonté de consulter l'ensemble des acteurs du secteur, montre un certain déséquilibre au profit des États-Unis, largement consultés, et aux dépens de la France, peu consultée au niveau opérationnel, mais surtout du Royaume-Uni (un seul entretien) et de l'Espagne, qui ne semble avoir fait l'objet d'aucune consultation malgré son implication de longue date dans la lutte contre la piraterie, alors que l'Ukraine par exemple est consultée. On remarque également le peu d'entretien avec des armateurs (par exemple l'absence de la CMA-CGM dans le processus de consultation), alors que le rapport tente de les impliquer de manière plus marquée dans la lutte contre la piraterie.

Pour finir, nous rappellerons le rôle central des questions d'ordre financier. Dans la lutte contre les activités de piraterie comme partout, l'argent est le nerf de la guerre. La question de la participation accrue des acteurs du monde maritime économique, premières victimes de la piraterie, est centrale. La participation financière des armateurs et des États du pavillon doit être augmentée, ce qui permettrait à terme de diminuer le montant des primes d'assurances de plus en plus exorbitantes et le coût d'équipes de protection privées. La participation des États du pavillon dans le règlement judiciaire de la piraterie, en intentant des actions judiciaires par exemple, est également une piste à creuser. L'effort ne doit plus reposer quasi uniquement sur les États qui

---

[13] Rapport du Conseiller Spécial du Secrétaire Général pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes, Propositions n°15, 16 et 17, p.27 et 28.
[14] Rapport du Conseiller Spécial du Secrétaire Général pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes, Propositions n°20, 21 et 22, p.29-31.
[15] Rapport du Conseiller Spécial du Secrétaire Général pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes, Propositions n°18 et 19, p.28-29.

déploient sur zone des navires militaires, et les propositions émises dans différents forums de discussions, notamment à l'ONU, doivent trouver le financement nécessaire, qui est aussi essentiel au succès de la lutte contre la piraterie que le développement d'un arsenal juridique et judiciaire adapté.

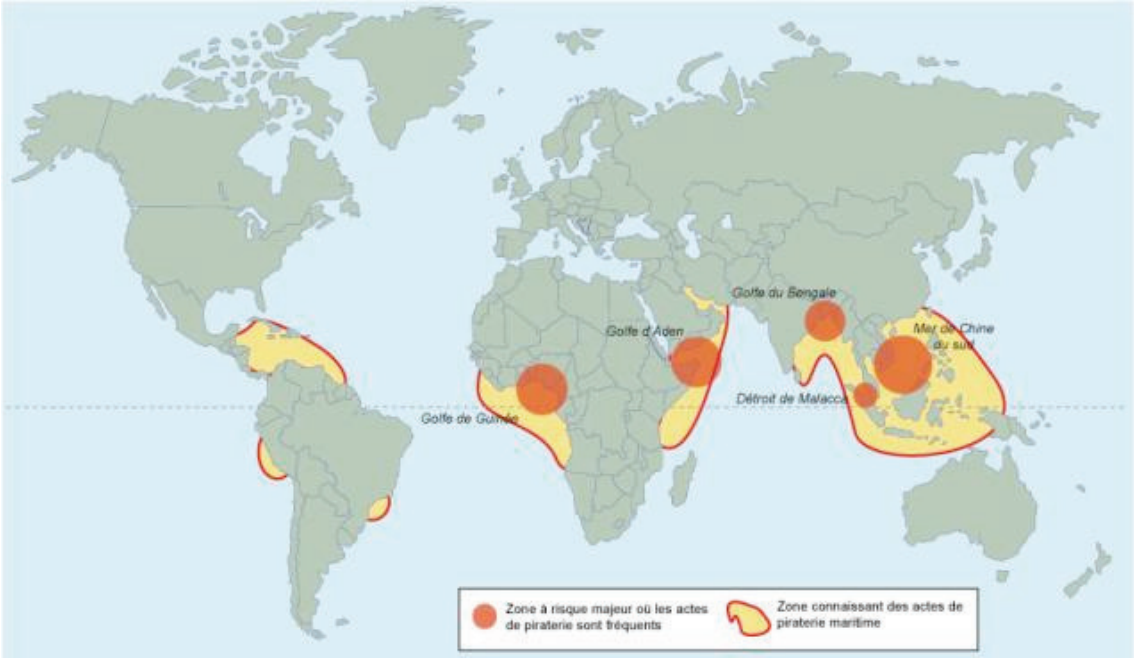
TABLE DES ANNEXES

I. Cartes et tableaux
II. Convention de Montego Bay : articles concernant la piraterie
III. Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer (à jour)
IV. Code de la défense – Police en mer

ANNEXE 1
CARTES ET TABLEAUX

Carte du monde avec zones à risque

(Source : site du Ministère des Affaires Étrangères)

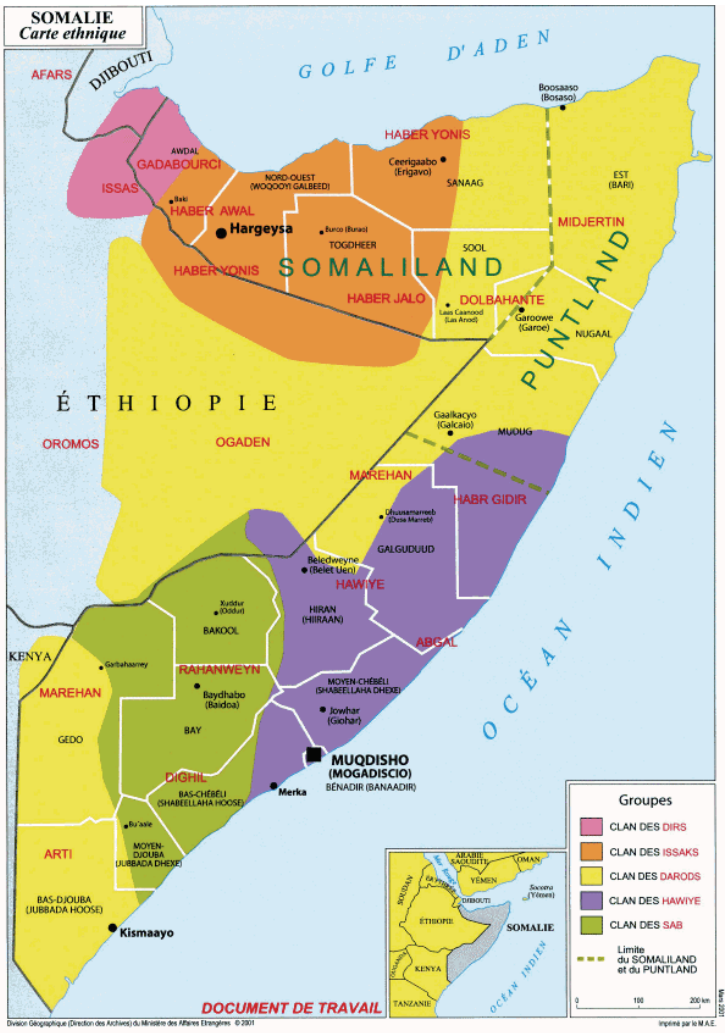


Carte du détroit de Malacca

(Source : Christian Ménard, rapport sur la piraterie maritime, Assemblée Nationale, n°1670, 13 mai 2009)

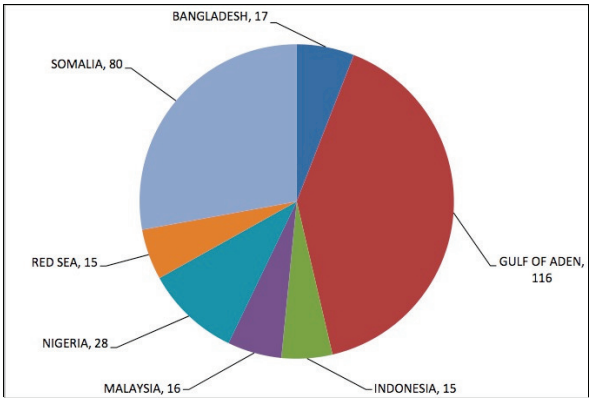
Carte ethnique de la Somalie (Rapport Ménard)

(Source : Christian Ménard, rapport sur la piraterie maritime, Assemblée Nationale, n°1670, 13 mai 2009)



Graphique : piraterie 2009 et janvier – mars 2010

(Source : ICC-IMB (2010), *Piracy and armed robbery against ships*, annual report, 1er janvier – 31 décembre 2009 / 1er janvier – 31 mars 2010, ICC-CCS, Londres)



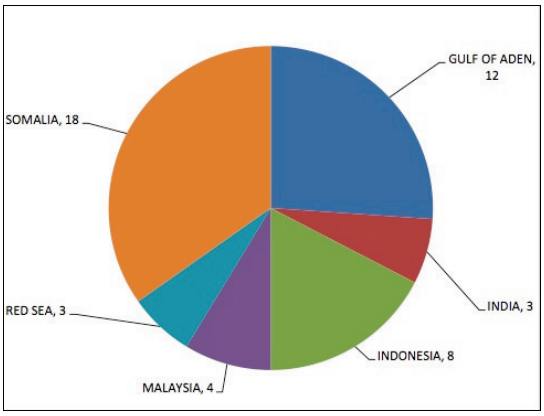


Tableau : actes de piraterie tentés et réussis par location, janvier – mars 2010
(Source : ICC-IMB (2010), *Piracy and armed robbery against ships*, annual report, 1er janvier – 31 mars 2010, ICC-CCS, Londres)

TABLE 2: ACTUAL and ATTEMPTED attacks by location, January - March 2010

		ACTUAL ATTACKS				ATTEMPTED ATTACKS	
Location		Boarded	Hijacked	Detained	Missing	Fired Upon	Attempted Boarding
S E ASIA	Indonesia	6					2
	Malaysia	2	2				
	Philippines	1					
FAR	South China Sea					2	
EAST	Vietnam	2					
INDIAN	Bangladesh	1					
SUB CONT	India	3					
AMERICAS	Ecuador	1					
	Guyana	1					
	Haiti						1
	Peru	2					
AFRICA	Congo	1					
	Guinea	1					
	Gulf of Aden*	1	4			5	2
	Ivory Coast	1					
	Liberia	1					
	Nigeria	2					
	Red Sea**						3
	Somalia		5			11	2
REST OF THE WORLD	Arabian Sea***						2
	Sub total	**26**	**11**			**18**	**12**
	Total	**67**					

*Gulf of Aden
**Red Sea
***Arabian Sea
All of the above attacks are attributed to Somali pirates

ANNEXE 2
ARTICLES CONCERNANT LA PIRATERIE DANS LA CONVENTION UNCLOS

Article 100

Obligation de coopérer à la répression de la piraterie

Tous les Etats coopèrent dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat.

Article 101

*Définition de la pirater*ie

On entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants :

a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :

i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer;

ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat;

b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate;

c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter.

Article 102

Piraterie du fait d'un navire de guerre, d'un navire d'Etat ou d'un aéronef d'Etat dont l'équipage s'est mutiné

Les actes de piraterie, tels qu'ils sont définis à l'article 101, perpétrés par un navire de guerre, un navire d'Etat ou un aéronef d'Etat dont l'équipage mutiné s'est rendu maître sont assimilés à des actes commis par un navire ou un aéronef privé.

Article 103

Définition d'un navire ou d'un aéronef pirate

Sont considérés comme navires ou aéronefs pirates les navires ou aéronefs dont les personnes qui les contrôlent effectivement entendent se servir pour commettre l'un des actes visés à l'article 101. Il en est de même des navires ou aéronefs qui ont servi à commettre de tels actes tant qu'ils demeurent sous le contrôle des personnes qui s'en sont rendues coupables.

Article 104

Conservation ou perte de la nationalité d'un navire ou d'un aéronef pirate

Un navire ou aéronef devenu pirate peut conserver sa nationalité. La conservation ou la perte de la nationalité est régie par le droit interne de l'Etat qui l'a conférée.

Article 105

*Saisie d'un navire ou d'un aéronef pir*ate

Tout Etat peut, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire ou un aéronef capturé à la suite d'un acte de piraterie et aux mains de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord. Les tribunaux de l'Etat qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne le navire, l'aéronef ou les biens, réserve faite des tiers de bonne foi.

Article 106

Responsabilité en cas de saisie arbitraire

Lorsque la saisie d'un navire ou aéronef suspect de piraterie a été effectuée sans motif suffisant, l'Etat qui y a procédé est responsable vis-à-vis de l'Etat dont le navire ou l'aéronef a la nationalité de toute perte ou de tout dommage causé de ce fait.

Article 107

Navires et aéronefs habilités à effectuer une saisie pour raison de piraterie

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

ANNEXE 3

Projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'état en mer

Texte de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées

N° 370

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2009-2010

Enregistré à la Présidence du Sénat le 30 mars 2010

PROJET DE LOI

relatif à la **lutte** *contre la* **piraterie** *et à l'exercice des* **pouvoirs** *de* **police** *de l'***État** *en* **mer***,*

TEXTE DE LA COMMISSION

DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, DE LA DÉFENSE ET DES FORCES ARMÉES (1),

(1) Cette commission est composée de : M. Josselin de Rohan*, président ;* MM. Jacques Blanc, Didier Boulaud, Jean-Louis Carrère, Jean-Pierre Chevènement, Robert del Picchia, Jean François-Poncet, Robert Hue, Joseph Kergueris*, vice-présidents ;* Mmes Monique Cerisier-ben Guiga, Joëlle Garriaud-Maylam, MM. André Trillard, André Vantomme, Mme Dominique Voynet*, secrétaires ;* MM. Jean-Etienne Antoinette, Robert Badinter, Jean-Michel Baylet, Jean-Pierre Bel, René Beaumont, Jacques Berthou, Jean Besson, Michel Billout, Didier Borotra, Michel Boutant, Christian Cambon, Marcel-Pierre Cléach, Raymond Couderc, Mme Michelle Demessine, M. André Dulait, Mmes Bernadette Dupont, Josette Durrieu, MM. Jean Faure, Jean-Paul Fournier, Mme Gisèle Gautier, M. Jacques Gautier, Mme Nathalie Goulet, MM. Jean-Noël Guérini, Michel Guerry, Hubert Haenel, Robert Laufoaulu, Simon Loueckhote, Philippe Madrelle, Pierre Mauroy, Rachel Mazuir, Louis Mermaz, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Jean Milhau, Charles Pasqua, Xavier Pintat, Bernard Piras, Christian Poncelet, Yves Pozzo di Borgo, Jean-Pierre Raffarin, Daniel Reiner, Roger Romani, Mme Catherine Tasca.

Voir le(s) numéro(s) :

Sénat : **607 rectifié** (2008-2009) et **369** (2009-2010)

CHAPITRE IER

Dispositions modifiant la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer

Article 1er

(Supprimé)

Article 2

① Le titre Ier de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer est ainsi rétabli :

② *« TITRE Ier*

③ ***« DE LA LUTTE CONTRE LA PIRATERIE MARITIME***

④ « *Art. 1er*. – I. – Le présent titre s'applique aux actes de piraterie au sens de la convention des Nations unies sur le droit de la mer signée à Montego Bay le 10 décembre 1982, commis :

⑤ « 1° En haute mer ;

⑥ « 2° Dans les espaces maritimes ne relevant de la juridiction d'aucun État ;

⑦ « 3° Lorsque le droit international l'autorise, dans les eaux territoriales d'un État.

⑧ « II. – Lorsqu'elles constituent des actes de piraterie mentionnés au I, les infractions susceptibles d'être recherchées, constatées et poursuivies dans les conditions du présent titre, sont :

⑨ « 1° Les infractions définies aux articles 224-6 à 224-7 et 224-8-1 du code pénal et impliquant au moins deux navires ou un navire et un aéronef ;

⑩ « 2° Les infractions définies aux articles 224-1 à 224-5-2 ainsi qu'à l'article 224-8 du même code lorsqu'elles précèdent, accompagnent ou suivent les infractions mentionnées au 1° ;

⑪ « 3° Les infractions définies aux articles 450-1 et 450-5 du même code lorsqu'elles sont commises en vue de préparer les infractions mentionnées aux 1° et 2°.

⑫ « *Art. 2.* – Lorsqu'il existe de sérieuses raisons de soupçonner qu'une ou plusieurs des infractions mentionnées au II de l'article 1er ont été commises, se commettent, se préparent à être commises à bord ou à l'encontre des navires mentionnés à l'article L. 1521-1 du code de la défense, les commandants des bâtiments de l'État et les commandants des aéronefs de l'État, chargés de la surveillance en mer, sont habilités à exécuter ou à faire exécuter les mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international, le titre II du livre V de la première partie du même code et la présente loi soit sous l'autorité du préfet maritime ou, outre-mer, du délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer, soit sous l'autorité d'un commandement civil ou militaire désigné dans un cadre international.

⑬ « À l'égard des personnes à bord peuvent être mises en œuvre les mesures de coercition prévues par les dispositions du chapitre unique du titre II du livre V de la première partie du même code relatives au régime de rétention à bord.

⑭ « *Art. 3.* – À l'occasion de la visite du navire, les agents mentionnés à l'article 2 peuvent prendre ou faire prendre toute mesure conservatoire à l'égard des objets ou documents qui paraissent liés à la commission des infractions mentionnées au II de l'article 1er pour éviter qu'elles ne se produisent ou se renouvellent.

⑮ « Ils peuvent également ordonner le déroutement du navire vers une position ou un port appropriés pour procéder le cas échéant à des constatations approfondies ou pour remettre les personnes appréhendées ainsi que les objets et documents ayant fait l'objet de mesures conservatoires.

⑯ « *Art. 4.* – Les officiers de police judiciaire et, lorsqu'ils sont spécialement habilités dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, les commandants des bâtiments de l'État, les officiers de la marine nationale embarqués sur ces bâtiments et les commandants des aéronefs de l'État, chargés de la surveillance en mer, procèdent à la constatation des infractions mentionnées au II de l'article 1er, à la recherche et l'appréhension de leurs auteurs ou complices.

⑰ « Ils peuvent procéder à la saisie des objets ou documents liés à la commission des faits sur autorisation, sauf extrême urgence, du procureur de la République.

⑱ « Ils peuvent également procéder à la destruction des seules embarcations dépourvues de pavillon qui ont servi à commettre les infractions mentionnées au II de l'article 1er, lorsqu'il n'existe pas de mesures techniques envisageables pour empêcher définitivement le renouvellement de ces infractions, dans le respect des traités et accords internationaux en vigueur.

⑲ « Les mesures prises à l'encontre des personnes à bord sont régies par la section 3 du chapitre unique du titre II du livre V de la première partie du code de la défense.

⑳ « *Art. 5.* – À défaut d'entente avec les autorités d'un autre État pour l'exercice par celui-ci de sa compétence juridictionnelle, les auteurs et complices des infractions mentionnées au II de l'article 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.

㉑ « *Art. 6.* – La poursuite, l'instruction et le jugement des infractions mentionnées au présent titre relèvent de la compétence des juridictions suivantes :

㉒ « 1° Sur le territoire métropolitain, le tribunal de grande instance du siège de la préfecture maritime ou le tribunal de grande instance dans le ressort duquel se trouve le port vers lequel le navire a été dérouté ;

㉓ « 2° Dans les départements d'outre-mer, à Mayotte, à Saint-Pierre-et-Miquelon, dans les îles Wallis et Futuna, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises, soit la juridiction de première instance compétente située au siège du délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer, soit celle dans le ressort de laquelle se trouve le port vers lequel le navire a été dérouté ;

㉔ « 3° Toutes les juridictions compétentes en application du code de procédure pénale ou d'une loi spéciale, en particulier celles mentionnées à l'article 706-75 du code de procédure pénale.

㉕ « Ces juridictions sont également compétentes pour les infractions connexes à celles mentionnées au présent titre. »

Article 2 *bis* *(nouveau)*

Dans l'intitulé de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 précitée, après le mot : « relative », sont insérés les mots : « à la lutte contre la piraterie et ».

Article 3

① Les articles 12 et 19 de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 précitée sont ainsi modifiés :

② 1° Au premier alinéa, le mot : « , outre » est supprimé.

③ 2° Les deux derniers alinéas sont supprimés.

CHAPITRE II

Dispositions modifiant le code pénal et le code de procédure pénale

Article 4

① Après l'article 224-6 du code pénal, il est inséré un article 224-6-1 ainsi rédigé :

② « *Art. 224-6-1.* – Lorsque l'infraction prévue à l'article 224-6 est commise en bande organisée, la peine est portée à trente ans de réclusion criminelle.

③ « Les deux premiers alinéas de l'article 132-23 sont applicables à cette infraction. »

Article 5

① L'article 706-73 du code de procédure pénale est ainsi modifié :

② 1° Les 15° et 16° sont complétés par les mots : « et 17° » ;

③ 2° Après le 16°, il est inséré un 17° ainsi rédigé :

④ « *17°* Crime de détournement d'aéronef, de navire ou de tout autre moyen de transport commis en bande organisée prévu par l'article 224-6-1 du code pénal. »

CHAPITRE III
Dispositions modifiant le code de la défense

Article 6

① Le code de la défense est ainsi modifié :

② 1° L'article L. 1521-1 est ainsi modifié :

③ *a)* Au 2°, après les mots : « navires étrangers », sont insérés les mots : « et aux navires n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité, » ;

④ *b)* Il est ajouté un 4° ainsi rédigé :

⑤ « *4°* Aux navires battant pavillon d'un État qui a sollicité l'intervention de la France ou agréé sa demande d'intervention. » ;

⑥ 2° Le chapitre unique du titre II du livre V de la première partie est complété par une section 3 ainsi rédigée :

⑦ *« Section 3*

⑧ ***« Mesures prises à l'encontre des personnes à bord des navires***

⑨ « *Art. L. 1521-11.* – À compter de l'embarquement de l'équipe de visite prévue à l'article L. 1521-4 sur le navire contrôlé, les agents mentionnés à l'article L. 1521-2 peuvent prendre les mesures de coercition nécessaires et adaptées à l'encontre des personnes à bord en vue d'assurer leur maintien à disposition, la préservation du navire et de sa cargaison ainsi que la sécurité des personnes.

⑩ « *Art. L. 1521-12.* – Lorsque des mesures de restriction ou de privation de liberté doivent être mises en œuvre, les agents mentionnés à l'article L. 1521-2 en avisent le préfet maritime ou, outre-mer, le délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer, qui en informe dans les plus brefs délais le procureur de la République territorialement compétent.

⑪ « *Art. L. 1521-13.* – Chaque personne à bord faisant l'objet d'une mesure de restriction ou de privation de liberté bénéficie d'un examen de santé par une personne qualifiée dans un délai de vingt-quatre heures à compter de la mise en œuvre de celle-ci. Un examen médical intervient au

plus tard à l'expiration d'un délai de dix jours à compter du premier examen de santé effectué.

⑫ « Un compte-rendu de l'exécution de ces examens se prononçant, notamment, sur l'aptitude au maintien de la mesure de restriction ou de privation de liberté est transmis dans les plus brefs délais au procureur de la République.

⑬ « *Art. L. 1521-14.* – Avant l'expiration du délai de quarante-huit heures à compter de la mise en œuvre des mesures de restriction ou de privation de liberté mentionnées à l'article L. 1521-12 et à la demande des agents mentionnés à l'article L. 1521-2, le juge des libertés et de la détention saisi par le procureur de la République statue sur leur prolongation éventuelle pour une durée maximale de cent vingt heures à compter de l'expiration du délai précédent.

⑭ « Ces mesures sont renouvelables dans les mêmes conditions de fond et de forme le temps nécessaire pour que les personnes en faisant l'objet soient remises à l'autorité compétente.

⑮ « *Art. L. 1521-15.* – Pour l'application de l'article L. 1521-14, le juge des libertés et de la détention peut solliciter du procureur de la République tous éléments de nature à apprécier la situation matérielle et l'état de santé de la personne qui fait l'objet d'une mesure de restriction ou de privation de liberté.

⑯ « Il peut ordonner un nouvel examen de santé.

⑰ « Sauf impossibilité technique, le juge des libertés et de la détention communique s'il le juge utile avec la personne faisant l'objet des mesures de restriction ou de privation de liberté.

⑱ « *Art. L. 1521-16.* – Le juge des libertés et de la détention statue par ordonnance motivée insusceptible de recours. Copie de cette ordonnance est transmise dans les plus brefs délais par le procureur de la République au préfet maritime ou, outre-mer, au délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer, à charge pour celui-ci de la faire porter à la connaissance de la personne intéressée dans une langue qu'elle comprend. »

⑲ « *Art. L. 1521-17. (nouveau)* – Les mesures prises à l'encontre des personnes à bord des navires peuvent être poursuivies, le temps strictement nécessaire, au sol ou à bord d'un aéronef, sous l'autorité des agents de l'État en charge du transfert, sous le contrôle de l'autorité judiciaire tel que défini par la présente section. »

⑳ « *Art. L. 1521-18. (nouveau)* – Dès leur arrivée sur le sol français, les personnes faisant l'objet de mesures de coercition sont mises à la disposition de l'autorité judiciaire. »

CHAPITRE IV
Dispositions finales

Article 7

La présente loi est applicable sur l'ensemble du territoire de la République.

ANNEXE 4
CODE DE LA DÉFENSE, OPÉRATIONS EN MER, POLICE EN MER

Code de la défense

Version consolidée au 7 mai 2010

- Partie législative
  - PARTIE 1 : PRINCIPES GENERAUX DE LA DEFENSE.
    - LIVRE V : ACTION DE L'ÉTAT EN MER
      - TITRE II : OPÉRATIONS EN MER
        - Chapitre unique : Exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer

Section 1 : Police en mer.

Article L1521-1 En savoir plus sur cet article...

Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 1 JORF 23 avril 2005

Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 3 JORF 23 avril 2005

Les dispositions prévues au présent chapitre s'appliquent :

1° Aux navires français dans tous les espaces maritimes, sous réserve des compétences reconnues aux Etats par le droit international ;

2° Aux navires étrangers dans les espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française ainsi qu'en haute mer conformément au droit international.

Elles ne s'appliquent ni aux navires de guerre étrangers ni aux autres navires d'Etat étrangers utilisés à des fins non commerciales ;

3° Aux navires situés dans les espaces maritimes sous souveraineté d'un Etat étranger, en accord avec celui-ci.

Article L1521-2 En savoir plus sur cet article...

Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 1 JORF 23 avril 2005

Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 2 JORF 23 avril 2005

Les commandants des bâtiments de l'Etat et les commandants de bord des aéronefs de l'Etat, chargés de la surveillance en mer, sont habilités, pour assurer le respect des dispositions qui s'appliquent en mer en vertu du droit international ainsi que des lois et règlements de la République, à exercer et à faire exécuter les mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international, la législation et la réglementation française.

Ils sont notamment habilités à exercer et à faire exercer au nom de l'Etat du pavillon ou de l'Etat côtier les mesures de contrôle et de coercition fixées en accord avec cet Etat.

Article L1521-3 En savoir plus sur cet article...

Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 1 JORF 23 avril 2005

Pour l'exécution de la mission définie à l'article L. 1521-2, le commandant ou le commandant de bord peut procéder à la reconnaissance du navire, en invitant son capitaine à en faire connaître l'identité et la nationalité.

Article L1521-4 En savoir plus sur cet article...

Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 1 JORF 23 avril 2005

Le commandant ou le commandant de bord peut ordonner la visite du navire. Celle-ci comporte l'envoi d'une équipe pour contrôler les documents de bord et procéder aux vérifications prévues par le droit international ou par les lois et règlements de la République.

Article L1521-5 En savoir plus sur cet article...

Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 1 JORF 23 avril 2005

Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 4 JORF 23 avril 2005

Lorsque l'accès à bord a été refusé ou s'est trouvé matériellement impossible, le commandant ou le commandant de bord peut ordonner le déroutement du navire vers la position ou le port appropriés.

Le commandant ou le commandant de bord peut également ordonner le déroutement du navire vers une position ou un port appropriés dans les cas suivants :

1° Soit en application du droit international ;

2° Soit en vertu de dispositions législatives ou réglementaires particulières ;

3° Soit pour l'exécution d'une décision de justice ;

4° Soit à la demande d'une autorité qualifiée en matière de police judiciaire.

Le commandant ou le commandant de bord désigne la position ou le port de déroutement en accord avec l'autorité de contrôle des opérations.

Pendant le transit consécutif à la décision de déroutement, les agents mentionnés à l'article L. 1521-2 peuvent prendre les mesures de coercition nécessaires et adaptées en vue d'assurer la préservation du navire et de sa cargaison et la sécurité des personnes se trouvant à bord.

Article L1521-6 En savoir plus sur cet article...

Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 1 JORF 23 avril 2005

Le commandant ou le commandant de bord peut exercer le droit de poursuite du navire étranger dans les conditions prévues par le droit international.

Article L1521-7 En savoir plus sur cet article...

Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 1 JORF 23 avril 2005

Si le capitaine refuse de faire connaître l'identité et la nationalité du navire, d'en admettre la visite ou de le dérouter, le commandant ou le commandant de bord peut, après sommations, recourir à l'encontre de ce navire à des mesures de coercition comprenant, si nécessaire, l'emploi de la force.

Les modalités de recours à la coercition et de l'emploi de la force en mer sont définies par décret en Conseil d'Etat.

Article L1521-8 En savoir plus sur cet article...

Modifié par Loi n°2005-371 du 22 avril 2005 - art. 1 JORF 23 avril 2005

Les mesures prises à l'encontre des navires étrangers en application des dispositions prévues au présent chapitre sont notifiées à l'Etat du pavillon par la voie diplomatique.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES

Jules BASDEVANT (dir), *Dictionnaire de la terminologie du droit international*, Paris, éd. Sirey, 1959

Cesare BECCARIA, *Dei delitti e delle pene* (« Des délits et des peines »), texte italien établi par Gianni Francioni, introduction, traduction et notes par Philippe Audegean, Lyon, ENS Editions, 2009. La première édition est de 1764.

Pascal BONIFACE (dir.), *L'année stratégique 2009*, Paris, éditions Dalloz / IRIS, 2009.

Carl Von CLAUSEWITZ, *De La Guerre*, éditions Perrin, collection Tempus, 2006

Gérard CORNU, *Vocabulaire juridique*, assoc. Henri Capitant, 7e édition, Paris, éd. PUF, 2006

René-Jean DUPUY et Daniel VIGNES (dir.), *Traité du nouveau droit de la mer*, Paris, éd. Economica, collection Droit international, 1985

René-Jean DUPUY, *La clôture du système international*, Paris, éd. PUF, 1989.

Éric FRÉCON, *Pavillon noir sur l'Asie du Sud-est (histoire d'une résurgence de la piraterie maritime)*, Paris, éd. L'Harmattan, 2002

Phillip GOSSE, *Histoire de la piraterie*, Paris, éd. Payot, 1952 (première édition en 1933)

Daniel HELLER-ROASEN, *L'ennemi de tous : le pirate contre les nations*, Paris, éditions du Seuil, 2010

André HUET et Renée KOERING – JOULIN, *Droit pénal international*, 3e édition, Paris, éd. PUF, 2005

Philippe JACQUIN, *Sous le pavillon noir. Pirates et flibustiers*, Paris, éd. Gallimard, 1992

Solomon KANE et Francis MARTIN, *Pirates et terroristes en mer d'Asie*, éd. Autrement, collection Frontières, Paris, 2005

Laurent MÉRER: *Moi, Osmane, pirate somalien*, Monaco, Koutoubia, éditions Alphées, 2009

Jean MERRIEN, *Histoire des corsaires*, Paris, éditions L'ancre de Marine, 2005

Jean-Paul PANCRACIO, *Le défi de la piraterie et de son traitement juridique*, Les cahiers du CEREM, n°10 (juillet 2009)

Daniel PANZAC, *Les corsaires Barbaresques. La fin d'une épopée, 1800 – 1820*, CNRS éditions Méditerranée, 1999.

Serge SUR, *Relations Internationales*, 5e édition, Paris, éd. Montchrestien, collection Domat politique, 2009

Michel VÉRON, *Droit Pénal Spécial*, 8e édition, Paris, éd. Dalloz, 2000, p.2

REVUES ET ARTICLES

Mario BETTATI, « Droit International et piraterie maritime », *Mondes* n°1, octobre 2009, p.14 – 20.

Francis FAYE (capitaine de Vaisseau), « Insuffisances juridiques dans la lutte contre la piraterie », *La Revue Maritime* n°483, novembre 2008, p.88 - 93

Éric FRÉCON, « La dimension terrestre des pirateries somaliennes et indonésiennes », *Hérodote* 2009/3, n°134, p. 80-106

Alain GASCON, dossier « Les damnés de la mer : les pirates somaliens en mer rouge et dans l'océan indien», *Diplomatie* n°40 (septembre – octobre 2009), p.26 – 33.

Alain GASCON, « La piraterie dans le golfe d'Aden : les puissances désarmées ? », *Hérodote*, 2009/3, n°134, p. 107-124

Béatrice GIBLIN, éditorial, « Pillages et pirateries », *Hérodote* 2009/3, n°134, p.10 - 11

Enseigne de Vaisseau Magali CHAILLOU, « Coup de filet pour la frégate Nivôse », Col Bleu n°2940 (semaine du 20 mars 2010).

Hernan ZIN, « Comment l'Europe se débarrasse de pirates trop encombrants », El Paìs, *in* Courrier international, n°996 (3 – 9 décembre 2009), pp. 44 – 45.

INTERVENTIONS

Commissaire général de première classe de la marine Jean-Louis FILLON, *La piraterie maritime au XXIe siècle : défis et réponses*, colloque organisé par le club Sup-Mer avec le CESM à HEC, 19/03/2009

MÉMOIRES

Commissaire principal de la marine Gilles MARHIC, *La lutte contre la criminalité internationale en mer*, Mémoire du Centre International de Sciences Criminelles de Paris, 1995.

Capitaine de Frégate Benoit DUCHENET, *La piraterie maritime : réalité de la menace et perspectives de lutte*, mémoire du CID (Collège interarmées de Défense), 2001.

RAPPORTS

André BOYER et Jean-Guy BRANGER, *Rapport d'information fait au nom de la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées sur l'action de l'État en mer*, Sénat, n°418, 22 juin 2005

André DULAIT, *Rapport fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées sur le projet de loi relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer*, Sénat, n°369, 30 mars 2010

Josette DURRIEU, *Rapport d'information déposé en application de l'article 108 du règlement sur les travaux de la délégation française à l'assemblée de l'Union de l'Europe Occidentale au cours de la 56e session ordinaire (2009)*, Sénat, n°587, 23 juillet 2009, pp. 25 à 28

Louis GISCARD D'ESTAING et Françoise OLIVIER-COUPEAU, *Rapport d'information déposé en application de l'article 145 du règlement, en conclusion de la mission d'évaluation et de contrôle sur le coût des opérations militaires extérieures, notamment sous mandat international*, Assemblée Nationale, n°1790, 1er juillet 2009 (p. 42 et 43)

Christian MÉNARD, *Rapport d'information déposé en application de l'article 145 du règlement par la commission de la défense nationale et des forces armées sur la piraterie maritime*, Assemblée Nationale, n°1670, 13 mai 2009

ICC-IMB (2010), *Piracy and armed robbery against ships*, annual report, 1er janvier – 31 décembre 2009, ICC-CCS, Londres

ICC-IMB (2010), *Piracy and armed robbery against ships*, quaterly report, 1er janvier – 31 mars 2010, ICC-CCS, Londres

ONUDC, *Counter Piracy Programme*, novembre 2009

ARTICLES EN LIGNE

James BONE, « US flies in 11 Somali pirates to stand trial in Virginia » (Les États-Unis rapatrient onze pirates pour les juger en Virginie), timesonline.co.uk/tol/news/world/africa/article7106414.ece, Times Online, consultation du 24/04/2010.

Nicolas GROS-VERHEYDE, « Dix pirates transférés en Allemagne via Djibouti et les Pays-Bas », bruxelles2.over-blog.com/article-dix-pirates-transferes-en-allemagne-via-djibouti-et-les-pays-bas-48385278.html, Bruxelles 2 l'Europe de la défense et de la sécurité, consultation du 20/04/2010.

Nicolas GROS-VERHEYDE, « Mieux traduire en justice les pirates, réflexion entamée au COPS », Bruxelles 2 l'Europe de la défense et de la sécurité, bruxelles2.over-blog.com/article-

mieux-traduire-en-justice-les-pirates-reflexion-entamee-au-cops-44622950.html, Bruxelles 2 l'Europe de la défense et de la sécurité, consultation du 08/03/2010.

Pierre PRIER, « La stabilité du Kenya menacée par les pirates somaliens », *Le figaro.fr*, lefigaro.fr/international/2010/01/05/01003-20100105artfig00344-la-stabilite-du-kenya-menacee-parles-pirates-somaliens.php, consultation du 08/05/2010.

Nicolas GROS-VERHEYDE, « Piraterie : un jugement qui pourrait faire jurisprudence au Kenya », Bruxelles 2 Europe de la défense et de la sécurité, bruxelles2.over-blog.com/articl-31670904.html, consultation du 02/04/2010

Nicolas GROS-VERHEYDE, « 18 mois après le début de l'opération, Atalanta en mode offensif », bruxelles2.over-blog.com/article-atalanta-l-action-offensive-49304329.html, Bruxelles 2 l'Europe de la Défense et de la Sécurité, consultation du 10/05/2010.

Nicolas GROS-VERHEYDE, « Bilan des opérations anti piraterie », http://bruxelles2.overblog.com /pages/_Bilan_des_operations_antipiraterie_Eunavfor_Atalanta_CTF_Otan_Russie_Exclusif-1169128.html, Bruxelles 2 l'Europe de la défense et de la sécurité, consultation du 26/04/2010 (mis à jour au 11/04/2010)

Daniel HOWDEN et Kim SENGUPTA, *Pirates : the $80m Gulf connection* (Pirates : un réseau de 80 millions de dollars dans le Golfe), The Independent, 21/04/09. http://www.independent.co.uk/news /world/africa/pirates-the-80m-gulf-connection-1671657.html, The Independent, consultation du 08/01/2010.

Defense.gouv.fr/ema/operations_exterieures/piraterie/breves/10_10_09_piraterie_attaque_ de_deux_thoniers_repoussee_par_des_epe, site du ministère de la défense, consultation du 26/04/2010.

Jdb.marine.defense.gouv.fr/post/2010/03/29/Retour-dans-l-IRTC, consultation du 26/04/2010.

eunavfor.eu/2009/10/8th-shade-meeting-sees-largest-international-participation-so-far/, consultation du 26/04/2010

« Les pays riverains de la mer Rouge et de l'océan Indien en conclave à Djibouti pour lutter contre la piraterie », http://www.afriqueavenir.org/2010/02/03/les-pays-riverains-de-la-mer-rouge-et-del%E2%80 -%99 ocean-indien-en-conclave-a-djibouti-pour-lutter-contre-la-piraterie/, *Afrique Avenir*, consultation du 16/03/2010.

Note du service d'information des Nations Unies, « Somalie : le Conseil de sécurité appelle à traduire en justice les pirates », www.un.org/apps/newsFr/printnews.asp?nid=21786, *Nations Unies*, consultation du 28/04/2010.

CONVENTIONS INTERNATIONALES

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982

La convention de New York du 10 décembre 1984 contre la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants
Convention sur les atteintes à la sécurité de la navigation maritime, signée à Rome le 10 mars 1988
Convention de Rome de 1998 (CPI), 17 juillet 1998
Convention des Nations Unies sur la répression de la criminalité transnationale organisée, signée à Palerme le 15 novembre 2000
Accords et échanges de lettres entre l'Union Européenne et la République du Kenya (Décision 2008/851/PESC du Conseil, en date du 10 novembre 2008) et l'Union Européenne et les Seychelles (Décision 2009/877/PESC du Conseil, en date du 23 octobre 2009)
Résolutions du Conseil de Sécurité de l'ONU n°1814, 1816, 1838, 1846, 1851, 1918 relatives à la lutte contre la piraterie et le vol à main armée en mer

ARRÊTS ET JUGEMENTS

CE 23 octobre 1964 d'Oriano, rec. CE p. 486.
Cass. Crim., 26 juillet 1966 Ben Barka, Bulletin Criminel n°211, JCP 1966 II, p. 14864.
CEDH 9 octobre 1979 Airey c/ Irlande, requête n° 6289/73.
CEDH 28 juin 1984 Campbell c/ Royaume-Uni, requête n°7819/77 ; 7878/7
Cass. Crim., 15 avril 1986, Bulletin Criminel n°321.
CEDH 7 juillet 1989 Soering c/ Royaume-Uni, requête n° 14038/88.
CEDH 18 décembre 1996 Loizidou c/ Turquie, n°15318/89, Rec. 1996-VI.
CEDH 12 janvier 1999 Rigopoulos c/ Espagne, requête n°37388/97.
CEDH 19 décembre 2001 Bankovic c/ Belgique et autres, requête n° 52207/99.
CJCE 2 juin 2008 Intertanko, affaire C-308/06
CEDH 5e section 10 juillet 2008, Medvedyev et autres c/ France, requête n°3394/03.
CJCE 3 septembre 2008, affaires jointes Yassin Abdullah Kadi et Al Barakaat international foundation c/ Conseil et Commission, requêtes n° C-402/5 et C-415/5.
CEDH 27 novembre 2008 Salduz c/ Turquie, requête n° 36391/02
CEDH 2 juillet 2009 Al-Sadoon et Mufdhi c/ Royaume-Uni, requête n° 61498/08.
Cass. Crim., 16 septembre 2009, n° de pourvoi 09-82777.
CEDH Grande Chambre 29 mars 2010, Medvedyev et autres c/ France, requête n°3394/03.

ENTRETIENS

Entretien avec le sénateur André DULAIT, rapporteur de la proposition de loi relative à la piraterie et à l'action de police de l'État en mer, au Sénat le 08 février 2010.
Entretien téléphonique avec Éric FRÉCON, post doctorant, le 1er février 2010.
Entretien avec le commissaire en chef François LAURENT, chef du bureau droit de la mer et évènements de mer à l'État Major de la Marine le 09 avril 2010.
Entretien avec Laurent LETOT au CESM le 21 janvier 2010.
Entretien avec le capitaine de vaisseau Thierry ROUSSEAU au CESM le 21 janvier 2010.

RESSOURCES INTERNET

Site de ReCAAP : www.recaap.org/index_home.html
Site du Bureau Maritime International : www.icc-cmb.org
Site des Nations Unies : www.un.org/french
Site de l'OMI : www.imo.org
Site de l'opération EUNAVFOR Atalanta : www.eunavfor.eu
Site du MSC-HOA : www.mschoa.eu
Blog Bruxelles 2, Europe de la Défense et de la sécurité : http://bruxelles2.over-blog.com/
Site du Secrétariat Général de la Mer : www.sgmer.gouv.fr
Site de l'Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime : www.unodc.org
Site Légifrance : www.legifrance.gouv.fr
Site du Ministère des Affaires Étrangères et Européennes : www.diplomatie.gouv.fr

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION GÉNÉRALE 5
Section I : Historique de la piraterie 5
Section II : La piraterie et le droit 8
Section III : Causes et manifestations modernes de la piraterie 9

TITRE I : LA RÉPRESSION DE LA PIRATERIE : DES ENJEUX MONDIAUX 13

Chapitre I : La piraterie, une problématique actuelle entre rupture et continuité 16

Section I : Le phénomène de la piraterie contemporaine 16

§1) La délimitation de la piraterie 16
A) Définitions négatives 17
B) Définitions positives 18
1) Le consensus autour d'une définition restreinte 18
2) Les définitions alternatives 19
§2) Des causes et des enjeux multiples 20
A) Les facteurs explicatifs 21
B) Des zones d'activité dédiées 22
C) Les enjeux de la piraterie 24
1) Les enjeux économiques et financiers 24
a) Enjeux économiques 24
b) Enjeux financiers 25
2) Les enjeux diplomatiques et stratégiques 26
3) Les enjeux juridiques 28

Section II : Des problématiques spécifiques 29

§1) Des réalités géopolitiques éloignées 29
A) Le détroit de Malacca, entre souverainetés exacerbées et coopération timide 29
B) La Somalie, poudrière de la Corne de l'Afrique 31
§2) Des modalités de lutte différentes 32
A) Un traitement opérationnel adapté 32
B) Des outils juridiques renforcés 35
1) Malacca : un traitement essentiellement local et peu développé 35
2) Golfe d'Aden : le renforcement international 36

Chapitre II : De l'environnement international au traitement national : une interface difficile à mettre en place 38

Section I : Le cadre juridique international 38

§1) Le cadre général : la convention de Montego Bay 39
A) La piraterie dans Montego Bay 39
B) Avantages et inconvénients de Montego Bay 41
§2) Les textes internationaux ayant un impact sur le droit de la mer 43
A) La convention de Rome de 1988 : du terrorisme à la piraterie maritime 43
B) La convention de Palerme de 2000 : piraterie et criminalité transnationale organisée. 45

Section II : L'adaptation aux situations locales 46

§1) La réaction internationale : les résolutions du Conseil de Sécurité des Nations Unies 46
A) La réaffirmation des principes de la convention UNCLOS 47
B) L'adaptation par le Conseil de Sécurité 49
§2) La mise en œuvre des résolutions de l'ONU 50
A) EUNAVFOR Atalanta, première opération maritime de l'Union Européenne 51
B) CTF 151, OTAN et initiatives nationales 52
C) Les initiatives de sécurité commune et de coopération 53
§3) L'État, acteur central et point de contact 54
A) Les mécanismes de coordination 55
B) Les mécanismes de coopération 56
C) L'interface nationale du traitement de la piraterie : une étape incontournable 57
1) La police en mer : le concept d'action de l'État en mer 58
2) Quelle police en mer pour la Somalie ? 59

TITRE II : LE TRAITEMENT PÉNAL DE LA PIRATERIE ET SES DÉFIS 61

Chapitre I : L'interface pénale internationale 63

Section I : Répression pénale et spécificité des espaces maritimes 63

§1) Les fondements juridiques de la répression pénale 63
A) Droit international public et action judiciaire 64

1) Droit de la mer et répression judiciaire 64
2) Les résolutions de l'ONU et le cadre dérogatoire 66
B) Les fondements en droit national 67
1) Les principes de droit pénal international..... 68
2) Le niveau européen..... 79
3) Le niveau national 70
§2) Les critères d'application de la répression pénale..... 71
A) État des lieux des intérêts et des Etats en présence..... 72
B) Les différents titres de compétence..... 73
1) La compétence territoriale 73
2) La compétence personnelle 73
3) Le cas de conflit de compétences 74

Section II : Politiques pénales mises en place 75

§1) Le détroit de Malacca : un volet pénal quasiment inexistant 75
A) Des incriminations disparates 75
B) Un système répressif peu efficace..... 77
§2) Piraterie somalienne et répression pénale : exemple de l'opération EUNAVFOR Atalanta... 78
A) Convention UNCLOS et traitement judiciaire..... 79
1) La nécessité de recourir aux droits nationaux 79
2) Le difficile choix entre prévention et répression 80
B) Les options répressives considérées du point de vue judiciaire 81
1) L'idéal : une juridiction dédiée à la piraterie..... 82
2) La réalité : le traitement judiciaire par un État 83
3) CEDH et répression de la piraterie 84

Chapitre II : Le traitement pénal national..... 88

Section I : Le traitement judiciaire national au Kenya et en France..... 89

§1) Le Kenya : la solution de proximité 89
A) L'accord entre l'Union Européenne et le Kenya sur le traitement judiciaire des pirates 89
1) Une coopération judiciaire en matière pénale 89
2) Un accord axé sur la protection des droits fondamentaux..... 90
B) L'application de l'accord : problématiques kenyanes..... 92
1) L'insuffisance de moyens du procès pénal..... 92

2) Des déficiences structurelles 94
§2) La phase judiciaire en France 96
A) Les principes de droit pénal applicables 96
1) L'applicabilité de la norme pénale française 96
2) L'application de la norme pénale française 98
B) Le traitement judiciaire des affaires en cours 101
1) La France et la CEDH : la justice ne s'arrête pas à l'échelle de coupée 101
2) Le laboratoire juridique du Ponant 104

Section II : L'adaptation juridique : quelle place pour la phase judiciaire dans la répression de la piraterie ? 106

§1) Le cadre juridique du projet de loi de lutte contre la piraterie 106
A) Les avancées du projet de loi 106
1) La transposition en droit interne des dispositions de la convention de Montego Bay 107
2) Le choix de la compétence quasi universelle des juridictions françaises 108
3) La création d'un régime unifié de rétention en mer 109
B) La portée du projet de loi 111
§2) Vers une nouvelle donne juridique et opérationnelle ? 113
A) De nouvelles problématiques juridiques 113
B) De nouveaux défis opérationnels 116

CONCLUSION GÉNÉRALE 118
POSTFACE 120
TABLE DES ANNEXES 128
BIBLIOGRAPHIE 145
TABLE DES MATIÈRES 151