

**ECOLE DOCTORALE DU PACIFIQUE
(ED 469)**

THESE

Pour l'obtention du grade de
DOCTEUR DE L'UNIVERSITE DE LA NOUVELLE-CALEDONIE

Discipline : Droit public
Spécialité : Droit international

Le renouveau de la piraterie internationale

Présentée et soutenue publiquement le **28 février 2013** par

Madame Amélie-Anne FLAGEL

Jury :

Mr Guy AGNIEL, Professeur des universités de l'Université de la Nouvelle-Calédonie –
Directeur de thèse

Mr Michel BELANGER, Professeur émérite de l'Université Montesquieu Bordeaux IV –
Rapporteur

Mme Anne RAINAUD, Maître de conférences - HDR de l'Université de Nice Sophia
Antipolis - Rapporteur

Mme Guylène NICOLAS, Maître de conférences - HDR en délégation à l'Université de la
Nouvelle-Calédonie

*L'Université de la Nouvelle-Calédonie n'entend donner aucune approbation ou improbation aux opinions
émises dans les thèses. Ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs*

Le renouveau de la piraterie internationale

RESUME

En 2012 sévissent encore des pirates sur les mers du globe. Alors qu'on les pensait moribonds ou noyés dans la masse des terroristes, les pirates ont fait une réapparition marquée sur la scène internationale et dans les préoccupations des juristes. L'enjeu est d'adapter le droit international, consensuel et souple, aux obligations qui naissent fatalement de la répression d'une infraction internationale. La tâche est difficile car c'est la recherche d'un équilibre entre un ordre juridique contraignant (et efficace) et la sauvegarde des intérêts étatiques, pilier du droit international. Il faut donc approcher le renouveau de la piraterie sous différents angles :

- tout d'abord identifier les caractéristiques de la « nouvelle » piraterie, qui a réussi à intégrer les progrès techniques dans un schéma classique ;
- puis il faut établir un état des lieux des moyens de répression juridique à la disposition de la Communauté Internationale, ainsi que souligner les failles ou faiblesses juridiques du dispositif. Cette étape implique de recenser les textes internationaux et de les confronter à la réalité de la situation. En matière de piraterie, la question de la Somalie ne peut être évitée, mais d'autres régions moins médiatisées fournissent des solutions innovantes. L'approche consiste également à étudier différents textes nationaux concernant la piraterie afin de souligner l'importance d'une réglementation internationale homogène pour une répression efficace ;
- il est nécessaire d'aborder la piraterie de manière verticale, en intégrant dans le processus l'étude des réponses juridiques, de la capture à l'emprisonnement du pirate, en ne faisant pas l'impasse sur les modalités de jugement et de protection des droits de l'homme ; Il faut également s'extraire de la pure approche juridique pour apprécier les facteurs économiques et sociaux qui en sont le ferment et les conséquences ;
- enfin, après avoir mis en lumière les multiples aspects d'une infraction protéiforme, il faut tenter d'apporter des réponses juridiques qui s'inscrivent dans le respect des piliers traditionnels du droit international, souveraineté et égalité des Etats, mais pourtant efficaces. Il est aussi le rôle des juristes d'offrir des axes de pensées originaux, bien que n'ayant que peu de chance d'être suivis dans le contexte international actuel.

La piraterie, infraction internationale, oblige aujourd'hui à une réflexion sur la place de la Communauté Internationale, en tant que sujet, par rapport aux acteurs traditionnels que sont les Etats et aux pouvoirs coercitifs dont elle peut disposer pour assurer la protection de l'ordre public international.

Mots clés : Piraterie maritime ; droit international ; terrorisme ; Somalie ; infraction internationale ; Convention de Montego Bay

The revival of international piracy

ABSTRACT

In 2012, pirates are still rampant on the seas. While we thought them to be moribund or embedded in the mass of terrorists, pirates have made a marked resurgence in the international and legal concerns. The challenge is to adapt the consensual and flexible, international law, to obligations inevitably arising from the repression of an international offense. The task is difficult, because it is a search for a balance between a binding (and effective) legal order, and the protection of state interests, pillar of international law. It is therefore necessary to approach the revival of piracy from different angles:

- first, identifying the characteristics of the « new » piracy, which has managed to integrate technical progress in a classic pattern;
- then, inventorying the means of legal repression that are available to the International Community, as well as highlighting the flaws or weaknesses of the legal system. This step involves identifying international texts and confronting them to the actual situation. On piracy, the issue of Somalia cannot be avoided, but other less publicized areas provide innovative solutions. The approach also consists in studying various national laws on piracy in order to emphasize the importance of uniform international rules for an effective repression;
- it is necessary to address the piracy vertically, by integrating the process of studying legal responses, from capture to imprisonment of the pirate, without ignoring the terms of judgment and protection of human rights. There is also a need to extract from the pure legal approach, to assess the economic and social factors that constitute its close and consequences;
- finally, having highlighted the multiple aspects of a multifaceted offense, we must try to give legal answers that are in accordance with traditional pillars of international law: sovereignty and equality of States, yet effective. It is also the role of lawyers to offering original thought axes, although these have little chance to be followed in the current international context.

Piracy, an international crime, now requires a reflection on the role of the International Community, as the subject, compared to traditional actors such as States, and to coercive powers at its disposal to ensure the protection of the international public order.

Keywords: Maritime piracy, international law, terrorism, Somalia, international crime, Montego Bay Convention

Contact : Mme Amélie-Anne FLAGEL épouse PROUST, Université de la Nouvelle-Calédonie, Laboratoire de Recherches Juridiques et Economiques, Campus de Nouville - BP R4 - 98851 Nouméa CEDEX ; e-mail : aflagelc@univ-nc.nc

REMERCIEMENTS

Pour les anciens Chinois, il fallait, pour réussir sa vie, planter un arbre, avoir un enfant et écrire un volume. Si ce but est atteint, c'est grâce à toutes les personnes suivantes. Merci !

Ma gratitude s'exprime tout d'abord à l'égard de mon directeur de thèse, le professeur Guy AGNIEL qui a tout de suite su me mettre à l'aise en prévoyant une date de soutenance pour 2035. Savoir qu'un délai de 25 ans m'était octroyé m'a permis de mener sereinement mes recherches ! Je le remercie également pour la patience qu'il a su déployer face à mes nombreuses hésitations et activités annexes, ainsi que pour son implication personnelle à chaque fois qu'elle s'est avérée nécessaire.

Je suis heureuse de pouvoir saluer le professeur Michel BELANGER, qui fut mon professeur lors d'études à Bordeaux IV, ainsi que Mme Anne RAINAUD. Tous deux me font la gentillesse de bien vouloir être mes rapporteurs et de traverser le globe pour cela. C'est un plaisir de pouvoir vous compter parmi les membres de mon jury.

Je remercie Mme Guylène NICOLAS, Maître de conférences à l'UNC, qui a bien voulu être membre de ce jury.

Je remercie l'Université de la Nouvelle-Calédonie et le LARJE, pour la structure (surtout l'aide précieuse pour organiser cette soutenance) et les financements qu'ils m'ont offerts. A cet égard je remercie également le professeur Sandrine CHAILLE DE NERE, repartie à Bordeaux IV, mais qui a été un soutien essentiel pour ma participation à la conférence de La Rochelle.

De manière plus personnelle, toute ma tendresse va vers ceux qui m'ont supporté pendant ces longues années, et Dieu sait que ça n'a pas été facile ! Mes parents, qui ont accepté que je sois une étudiante attardée. Stéphane, qui ne m'a jamais demandé d'arrêter et m'a encouragée à continuer. Marine, « serf » dévoué, à qui je dois beaucoup pour son amitié et ses talents d'infographiste. Ma famille au complet, qui m'a témoigné de son affection. Enfin tout ceux, nombreux, qui m'ont écrit, parlé, enlacée, grondée, écoutée, réconfortée, saoulée (dans tous les sens du terme), cajolée pour que naisse enfin ce travail.

*Pour Héloïse-Anne,
Binou d'Amour*

TABLE DES MATIERES

ACRONYMES ET ABREVIATIONS	p.18
INTRODUCTION	p.21
§ 1. La piraterie, système économique et militaire parallèle	p.22
A. Une tradition économique	p.22
1. L'Asie du Sud-Est.....	p.23
2. Les réseaux de piraterie du reste de l'Asie.....	p.24
B. La piraterie au secours des Etats	p.26
1. La guerre de course et ses intérêts.....	p.26
2. La construction d'une structure juridique.....	p.28
§ 2. La criminalisation de l'activité de piraterie	p.30
A. Une lutte immémoriale	p.31
1. La montée en puissance de la piraterie.....	p.31
2. Le XXe siècle et la lutte internationale.....	p.34
B. L'évolution du crime de piraterie	p.38
1. Les étapes de la menace aérienne.....	p.38
2. Les nouvelles caractéristiques de la piraterie.....	p.41
PREMIERE PARTIE : UN CRIME EN PERPETUEL RENOUVELLEMENT	p.46
TITRE I - UNE EVOLUTION CIRCONSTANCIELLE	p.47
CHAPITRE I - Les motivations récurrentes	p.48
Section I - La recherche d'un bénéfice économique	p.48
§ 1. Aux sources de la piraterie	p.49
A. L'indigence, fondement de la piraterie	p.49
1. Des régions sinistrées.....	p.49
2. Un développement économique insuffisant.....	p.51
B. Une géographie favorable	p.52
1. Les routes commerciales.....	p.52
2. Des espaces vastes et incontrôlables.....	p.54

§ 2. Une activité lucrative	p.57
A. Un revenu attractif	p.57
1. La reconnaissance du statut social de pirate.....	p.57
2. La récompense économique.....	p.59
B. Une activité « sécurisée »	p.59
1. Des risques mineurs.....	p.62
2. Des organisations complexes.....	p.64
Section II - La multiplication des proies	p.65
§ 1. Un commerce maritime toujours en expansion	p.65
A. L'augmentation du trafic maritime	p.65
1. Un coût économique et environnemental faible.....	p.66
2. L'accroissement des besoins.....	p.67
B. La diminution des moyens de protection	p.69
1. Un navire aux multiples nationalités.....	p.69
2. Des constructions affaiblies.....	p.71
§ 2. Une réactivité répressive affaiblie	p.72
A. L'absence de répression nationale	p.72
1. Des pouvoirs de police inexistants.....	p.73
2. Des autorités parfois complices.....	p.74
B. L'absence de répression internationale	p.76
1. L'impossibilité de réaction.....	p.76
2. Une réaction tardive.....	p.78
CHAPITRE II - L'émergence d'une piraterie hybride	p.79
Section I - La complexe qualification de « piraterie aérienne »	p.80
§ 1. La question du mobile politique	p.81
A. Une qualification calquée sur le modèle maritime	p.81
1. Des faits divergents.....	p.82
2. Les contestations juridiques.....	p.84
B. Un choix sémantique par défaut	p.86
1. L'élargissement de la notion.....	p.86
2. Le choix de la répression.....	p.89
§ 2. L'amalgame du terrorisme	p.91

A. Le terrorisme, concept indéfini	p.91
1. L'absence de définition internationale.....	p.91
2. Un consensus onusien sinon international.....	p.95
B. Terrorisme et piraterie	p.98
1. Des infractions apparemment différenciées.....	p.98
2. Les liens étroits entre les deux infractions.....	p.100
Section II - L'évolution des pratiques de la piraterie	p.102
§ 1. Vers une professionnalisation de la piraterie	p.102
A. Une organisation en réseaux	p.102
1. Une stratégie maritime.....	p.102
2. Le repli terrestre.....	p.104
B. Des opérations ambitieuses	p.105
1. Des navires en perdition.....	p.105
2. La multiplication des prises d'otages.....	p.107
§ 2. Une piraterie moderne	p.108
A. Le contournement de la définition de piraterie	p.108
1. Le lieu de commission des infractions.....	p.109
2. Les motivations des assaillants.....	p.110
B. Un droit international impuissant	p.111
1. Une piraterie indéfinie.....	p.111
2. Une répression impossible.....	p.112
TITRE II - DES MOYENS DE REPRESSION LOCALISES	p.114
CHAPITRE I - La piraterie, crime géographiquement localisé	p.114
Section I - Les contours de la piraterie	p.115
§ 1. La mise au point de la qualification juridique de la piraterie	p.115
A. La première approche	p.116
1. La détermination des critères de la piraterie.....	p.116
2. La Convention sur la haute mer de 1958.....	p.118
B. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer en 1982	p.119
1. Les solutions dégagées.....	p.119
2. Les insuffisances de la convention.....	p.121

§ 2. Les efforts de détermination de la « piraterie aérienne »	p.123
A. Les tentatives des organismes onusiens	p.123
1. Les actions du conseil de sécurité et de l'assemblée générale	p.124
2. Le rôle de l'OACI	p.126
B. La multiplication des conventions	p.128
1. La convention de Tokyo	p.129
2. Les conventions de la Haye et de Montréal	p.130
Section II - Les organismes de lutte	p.132
§ 1. L'influence de l'Organisation Maritime Internationale	p.133
A. La naissance de l'OMI	p.133
1. Son organisation et ses fonctions	p.133
2. La multiplicité de ses charges	p.135
B. Les actions de l'OMI contre la piraterie	p.137
1. Les actions du CSM	p.137
2. Les conventions SOLAS et SUA	p.139
§ 2. La Chambre de Commerce Internationale	p.143
A. Une organisation à vocation internationale	p.143
1. Son organisation et ses fonctions	p.143
2. Le <i>Commercial Crimes Services</i> et ses outils de lutte	p.143
B. Le bureau maritime international	p.147
1. Le dispositif du BMI	p.147
2. Un résultat encourageant	p.148
CHAPITRE II - Une réaction internationale morcelée	p.150
Section I - La lutte contre la piraterie en Asie du Sud-Est	p.150
§ 1. La lente mise en place d'une action coordonnée	p.150
A. L'obstacle des susceptibilités nationales	p.151
1. La constatation des impuissances nationales	p.152
2. Une tentative d'action dans le cadre de l'ASEAN	p.153
B. L'implantation du BMI	p.154
1. L'organisation du <i>Piracy Reporting Center</i>	p.154
2. Son influence dans la lutte contre la piraterie	p.156
§ 2. L'organisation de la répression	p.158

A. La Convention ReCAAP de 2004	p.158
1. L'élaboration de la convention	p.158
2. Une politique commune	p.160
B. La situation actuelle	p.161
1. Une région pacifiée	p.161
2. Le maintien d'un contrôle strict	p.163
Section II - L'Afrique, terrain expérimental	p.164
§ 1. L'évolution d'un crime tombé en désuétude	p.164
A. D'une piraterie de subsistance à une piraterie de métier	p.164
1. La piraterie artisanale	p.165
2. La piraterie organisée en réseaux	p.166
B. Les nouvelles frontières de la piraterie maritime	p.167
1. Une piraterie à géographie variable	p.168
2. Des agressions à qualification nébuleuse	p.169
§ 2. Les efforts de lutte internationaux	p.172
A. Les interventions de l'ONU	p.171
1. Une violation restrictive à la souveraineté de l'Etat	p.172
2. L'absence d'action concrète sous l'égide de l'ONU	p.173
B. Une réponse désorganisée	p.176
1. Des actions contestées	p.177
2. Une motivation incertaine mais croissante	p.179
DEUXIEME PARTIE : UNE REPOSE JURIDIQUE EN COURS D'ELABORATION	p.180
TITRE I - UNE RECONSTRUCTION PRATIQUE ET JURIDIQUE	p.183
CHAPITRE I - Les nouveaux moyens d'action	p.183
Section I - Les tentatives privées : les néo-corsaires	p.184
§ 1. L'existence juridique du corsaire	p.184
A. La survivance du corsaire	p.184
1. La guerre de course et la convention de Paris de 1856	p.185
2. Le maintien de l'existence légale du corsaire	p.186
B. Le retour de leur activité	p.188

1. La reconnaissance de leur activité.....	p.188
2. Les actions proposées.....	p.190
§ 2. L’impact juridique de leur réapparition.....	p.191
A. Un rôle étatique allégé.....	p.192
1. Des responsabilités atténuées.....	p.192
2. L’entrée en puissance d’une nouvelle force.....	p.194
B. Une situation imparfaite.....	p.196
1. Un contrôle restreint.....	p.197
2. Les propositions françaises.....	p.199
Section II - Les organisations étatiques.....	p.202
§ 1. L’Union Européenne et l’opération Atalanta.....	p.203
A. Une conception ambitieuse.....	p.203
1. La continuité de l’action nationale.....	p.203
2. Une action prolongée.....	p.205
B. Un succès mitigé.....	p.207
1. Une participation aléatoire.....	p.207
2. Une coopération faible.....	p.209
§ 2. Les opérations de l’OTAN.....	p.209
A. Un programme militaire.....	p.211
1. La naissance d’ <i>Ocean Shield</i>	p.211
2. L’organisation de la force armée.....	p.212
B. Un programme humanitaire.....	p.214
1. Le soutien humanitaire.....	p.214
2. Un apport théorique et technique.....	p.215
CHAPITRE II - Le renouvellement des juridictions nationales.....	p.216
Section I - L’Hétérogénéité des réponses nationales.....	p.217
§ 1. L’affaiblissement de la lutte nationale : l’exemple de la France.....	p.218
A. La désuétude du crime de piraterie.....	p.218
1. Les raisons de cette déliquescence.....	p.219
2. Les difficultés juridiques à prendre en compte.....	p.220
B. La reconstruction d’un cadre juridique.....	p.221
1. La loi n° 2011-13 du 05 janvier 2011.....	p.222

2. Les apports de ce projet.....	p.224
§ 2. Une situation mondiale contrastée.....	p.227
A. Les divergences quant à la compétence des Etats.....	p.227
1. Les compétences nationales.....	p.227
2. Les compétences universelles.....	p.229
B. Les divergences de définition.....	p.230
1. Les définitions basées sur la convention de <i>Montego Bay</i>	p.231
2. Les définitions fondées sur d'autres bases.....	p.232
Section II - La survivance de la piraterie aérienne.....	p.233
§ 1. La continuité d'une réflexion juridique.....	p.234
A. Le renforcement des mesures de sécurité aérienne.....	p.234
1. La multiplication des mesures de contrôle et leurs conséquences.....	p.235
2. Le respect de la personne humaine.....	p.237
B. L'évolution de la perception du motif.....	p.240
1. Des motifs à teinture politique.....	p.240
2. Les interrogations sur l'utilité du motif.....	p.242
§ 2. L'opportunité d'une nouvelle qualification juridique.....	p.243
A. Une qualification contestée.....	p.244
1. Un usage par défaut.....	p.244
2. Une utilisation parcimonieuse.....	p.245
B. La résurgence de son intérêt.....	p.247
1. Une appréciation moderne.....	p.247
2. Une possible transposition dans le domaine maritime.....	p.247
TITRE II - LES NOUVEAUX ENJEUX.....	p.252
CHAPITRE I - Les interventions en amont.....	p.252
Section I - Aux sources de la piraterie.....	p.253
§ 1. Une conception globale de la piraterie.....	p.253
A. La prise en compte du facteur humain.....	p.254
1. l'humain destructeur.....	p.254
2. l'humain victime.....	p.255
B. Les implications économiques.....	p.256

1. A la recherche de la terre promise	p.257
2. Une population en détresse	p.259
§ 2. La recherche d'une solution terrestre ?	p.260
A. La mise en place de programmes de développement	p.261
1. Le fonctionnement de « l'économie pirate »	p.261
2. Les mesures d'aide internationale	p.262
B. La stabilisation politique de la région somalienne	p.263
1. La stabilisation nationale	p.264
2. La stabilisation internationale	p.265
Section II - Le développement des moyens d'action dans les zones atteintes	p.267
§ 1. Le renforcement des interventions de police en mer	p.268
A. L'implication croissante des Etats voisins	p.268
1. L'incitation de la Communauté Internationale	p.269
2. Le rôle de l'UE	p.270
B. La création d'une force somalienne	p.272
1. La restauration d'un sentiment national	p.273
2. Des ambitions mais peu de moyens	p.275
§ 2. Une réflexion à long terme	p.276
A. Le développement des encadrements juridiques	p.277
1. Les différentes strates du droit somalien	p.277
2. La piraterie dans le droit somalien	p.278
B. La création de structures coercitives	p.280
1. L'organisation carcérale somalienne	p.281
2. Le rôle officieux des sécessionnistes	p.282
CHAPITRE II - Les interventions en aval	p.284
Section I - La redéfinition des critères de la piraterie	p.285
§ 1. La conciliation entre respect des souverainetés et réalité	p.286
A. La fusion du brigandage et de la piraterie	p.286
1. Une action similaire, deux lieux différents	p.287
2. Une répression efficace et égalitaire	p.289
B. La protection des souverainetés étatiques	p.291
1. L'ouverture de la mer territoriale somalienne par l'ONU	p.292

2. L'aménagement du maintien des zones de souveraineté maritime.....	p.294
§ 2. La délicate question de l'<i>Animus Furandi</i> et des « fins privées »	p.297
A. Les tentatives de perversion de l'infraction de piraterie	p.298
1. La piraterie, trait d'union entre terrorisme et insurrection	p.298
2. Une piraterie moderne non exempte de terrorisme	p.300
B. Une motivation encore à définir	p.302
1. Les hésitations doctrinales sur la notion de « fins privées ».....	p.303
2. La nécessité d'une distinction formelle dans le futur	p.305
Section II - Un suivi judiciaire efficace	p.306
§ 1. Le recours à une juridiction internationale	p.307
A. L'extension des compétences de la juridiction internationale	p.308
1. Les juridictions permanentes.....	p.308
2. La création d'une cour spécialisée ou <i>ad hoc</i>	p.312
B. Les compétences retenues	p.314
1. Un rôle supplétif	p.315
2. Le maintien temporel limite de cette situation.....	p.317
§ 2. Le système des accords bilatéraux	p.320
A. La dissociation entre arrestation et jugement	p.320
1. Les déficiences des accords bilatéraux	p.321
2. Les accords établis	p.322
B. Les conditions de maintien	p.323
1. Une aide internationale.....	p.325
2. La reconnaissance judiciaire internationale.....	p.326
CONCLUSION	p.328
INDEX	p.332
SOURCES : REFERENCES ET BIBLIOGRAPHIE	p.334
LA PIRATERIE « AERIENNE »	p.336
ARTICLES DE PERIODIQUES : REVUES JURIDIQUES ET PRESSE ECRITE	p.336
RESSOURCES ET DOCUMENTS ELECTRONIQUES.....	p.336
LES CARACTERISTIQUES DE LA PIRATERIE	p.337

ARTICLES DE PERIODIQUES : REVUES JURIDIQUES ET PRESSE ECRITE	p.337
RESSOURCES ET DOCUMENTS ELECTRONIQUES	p.337
OUVRAGES ET THESES	p.337
CONFERENCES	p.338
LES OPERATIONS DE TERRAIN	p.338
ARTICLES DE PERIODIQUES : REVUES JURIDIQUES ET PRESSE ECRITE	p.338
RESSOURCES ET DOCUMENTS ELECTRONIQUES	p.338
OUVRAGES ET THESES	p.339
LES CORSAIRES	p.339
ARTICLES DE PERIODIQUES : REVUES JURIDIQUES ET PRESSE ECRITE	p.339
RESSOURCES ET DOCUMENTS ELECTRONIQUES	p.339
OUVRAGES ET THESES	p.339
CONFERENCES	p.340
LES PIRATES ET LA JUSTICE	p.340
ARTICLES DE PERIODIQUES : REVUES JURIDIQUES ET PRESSE ECRITE	p.340
RESSOURCES ET DOCUMENTS ELECTRONIQUES	p.340
OUVRAGES ET THESES	p.341
CONFERENCES	p.341
L'ACTUALITE DE LA PIRATERIE	p.341
ARTICLES DE PERIODIQUES : REVUES JURIDIQUES ET PRESSE ECRITE	p.341
RESSOURCES ET DOCUMENTS ELECTRONIQUES	p.341
OUVRAGES ET THESES	p.342
INFORMATIONS DIVERSES	p.342
ARTICLES DE PERIODIQUES : REVUES JURIDIQUES ET PRESSE ECRITE	p.342
RESSOURCES ET DOCUMENTS ELECTRONIQUES	p.342
OUVRAGES ET THESES	p.343
CONFERENCES	p.343

ACRONYMES ET ABREVIATIONS

AFCAN : Association Française des Capitaines de Navires

Al Shabaab ou shabab : faction radicale des Tribunaux islamiques

AMISOM : African union Mission in SOMalia (mission de l'union africaine en Somalie)

ARS : Alliance pour la Re-libération de la Somalie

ASEAN : Association of SouthEast Asian Nations

Atalanta : opération de lutte contre la piraterie dans le Golfe d'Aden menée par l'Union européenne

BMI : Bureau Maritime International

BMP : Best Management Practices

CEDH : Cour Européenne des Droits de l'Homme

CCI : Chambre de Commerce Internationale

CCS : Criminal Crimes Services (division de la CCI)

CENOE : Cours de l'Ecole Navale pour Officiers Etrangers non francophones

CIB : Counterfeiting Intelligence Bureau (bureau de la CCS)

CIJ : Cour Internationale de Justice

Convention ReCAAP : Régional Coopération Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia

Convention SOLAS : Safety Of Life At Sea

Convention SUA : Suppression of Unlawful Acts of violence against the safety of marine navigation

CPI : Cour Pénale Internationale

CRP : Centre Régional de la Piraterie (Kuala Lumpur)

CSM : Comité pour la Sécurité Maritime (comité en charge de la sécurité maritime au sein de l'OMI)

EPE : Equipes de Protection Embarquées

EUCAP Nestor : opération de l'union européenne, menée en parallèle d'Atalanta visant à offrir une assistance militaire et législative aux Etats africains touchés par la piraterie

EU NAVCO : cellule de coopération entre les actions étatiques et les actions de l'union européenne préalable à l'opération Atalanta

FAO : Food and Agriculture Organization

FIB : Financial Investigation Bureau (bureau de la CCS)

GFT : Gouvernement Fédéral de Transition

IATA : Association Internationale de Transport Aérien

IFALPA : Fédération Internationale des Associations de Pilote de Ligne

IMB : International Maritime Bureau (traduction anglaise de l'acronyme BMI)

ISPS : International Ship and Port Security

LRIT : Long Range Identification Tracking System

MEND : Movement for the Emancipation of the Niger Delta

OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale

Ocean Shield : opération de lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden menée par l'OTAN

OFEMA : Office Français d'Exportation de Matériel Aéronautique

OMCI : Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale (ancienne appellation de l'OMI)

OMI : Organisation Maritime Internationale

ONG : Organisation Non Gouvernementale

ONU : Organisation des Nations Unies

ONUDC : Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime

OTAN : Organisation du Traité de l'Atlantique Nord

PAM : Programme Alimentaire Mondial

PME : Petites et Moyennes Entreprises

PMI : Petites et Moyennes Industries

PRC : Piracy Reporting Center (traduction anglaise de l'acronyme CRP)

RGDIP : Revue Générale de Droit International Public

SDN : Société des Nations

SMP : Sociétés Militaires Privées

Sofresa : Société Française d'Exportation de Systèmes d'Armements

SPPSMS : société privée de prestation de services militaire et sécurité

SSP : Société de Sécurité Privée

Task force 150 : opération menée par les Etats-Unis chargée de la lutte anti-terrorisme

Task force 151 : opération menée par les Etats-Unis chargée de la lutte contre la piraterie au large de la Somalie

TIDM : Tribunal International du Droit de la Mer

Tribunaux islamiques : organisation religieuse ayant exercé un contrôle sur une partie du territoire de la Somalie pendant 6 mois. Elle est partisane d'un Etat somalien basé sur la Charia

TPIR : Tribunal Pénal International pour le Rwanda

TPIY : Tribunal Pénal International pour l'ex-Yougoslavie

UE : Union Européenne

UNHCR : Haut Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés

INTRODUCTION

Lorsque l'on s'attelle à la tâche d'étudier les crimes du genre humain, force est de constater que l'homme suit un schéma souvent répétitif. Un crime que l'on considère comme primitif se ressource, en quelque sorte, au contact de la modernité et prend un nouvel aspect, plus redoutable. A l'image du médecin qui doit alors reprendre ses études et trouver un nouvel antidote à la nouvelle maladie, le juriste doit fourbir ses armes pour lutter contre la réapparition d'un crime.

Ainsi en est-il du crime de piraterie qui est « *tout comme le meurtre, (...) une des branches de l'activité humaine dont on trouve le plus tôt des traces dans l'histoire* »¹. Dès l'apparition du commerce maritime, il y eut des aventuriers pour s'emparer de ces richesses. L'élément maritime a contribué à renforcer la puissance de ceux qu'on a appelés « pirates » : de nombreuses ressources de fuite ou de dissimulation ajoutées à une sorte de terreur superstitieuse faisaient de l'élément marin un terrain de jeu idéal.

Le général en chef du grand calife Omar appelait la mer : « une énorme bête que des peuplades stupides parcourent comme des vers sur des poutres »². Effrayé par une telle description, le calife publia une ordonnance dans laquelle il interdit aux musulmans de s'embarquer sur la mer sans son autorisation. Dans un tel décor, le pirate se nimbe d'une aura de guerrier intrépide. On le craint mais, tant que l'on n'a pas affaire à lui, il fascine. Cette fascination atteindra son apogée au XVII^e siècle, âge d'or de la piraterie.

Aujourd'hui encore le mythe du pavillon noir, que ce soit au cinéma ou en littérature, attire tous les amoureux d'aventures, et d'esprit libre. Le pirate est présenté comme l'Humain, créateur d'une société égalitaire avant l'heure, luttant à armes légales contre des gouvernements cupides et orgueilleux. Le pirate est parfois puni, et ce n'est pas sans pincement de cœur, mais le plus souvent il triomphe et repart porter haut ses couleurs sur les autres mers du globe.

Pour le juriste l'approche est sensiblement différente. Il reconnaît le crime là où il le voit et continue de le reconnaître quand il change de forme jusqu'à en paraître

¹ P. GOSSE, *Histoire de la piraterie*, traduit de l'anglais par P. TEILLAC, Payot Paris, 1952, p. 13

² P. GOSSE, *id.* p. 25

méconnaissable. Cette vigilance est nécessaire pour adapter le droit et permettre une répression efficace.

La piraterie nécessite une telle vigilance car, alors qu'on la croyait disparue dans les mémoires du temps, l'actualité nous prouve qu'il n'en est rien. Depuis plus d'une dizaine d'années elle sévit en Asie du Sud-Est. Aujourd'hui ce sont sur les côtes de l'Afrique qu'on la remarque et qu'elle frappe les médias. On ne peut non plus négliger les attaques de ce que l'on appelle la « piraterie aérienne ».

Une étude sur la piraterie passe nécessairement par l'étude de celle-ci, par son histoire duale. Car la piraterie n'a pas eu que des aspects négatifs, elle a parfois constitué un système économique et militaire parallèle (§1) que les Etats n'ont pas négligé. Toutefois, et on ne peut le nier en dépit de tous les films dont nous avons été abreuvés, elle est aussi cause de grandes souffrances. En tant que telle, elle a été criminalisée et réprouvée (§2).

§ 1. La piraterie, système économique et militaire parallèle

La piraterie ne se contente pas d'un simple brigandage des mers. Elle nécessite dans une certaine mesure du courage, de l'organisation, voire une certaine inconscience. De telles qualités chez un homme, fut-il pirate, ne sont pas à négliger et ne l'ont pas été.

A côté de la piraterie de survivance s'est développée une piraterie bien plus ambitieuse qui a côtoyé les modes de fonctionnement légaux. Dans plusieurs pays ou régions, la piraterie est devenue un mode d'existence honorable, un système économique réglementé qui permettait la survie de tous et surtout le développement de la puissance (A). Les Etats n'ont pas non plus tardé à se rendre compte des avantages que pouvait donner une armée de pirates acquis à leur cause : puissance et économie (B).

A. Une tradition économique

Le système asiatique est en ce sens révélateur. La piraterie y trouve des fondements aussi anciens qu'en Europe mais l'approche en est sensiblement différente. En Europe la piraterie était largement considérée comme un crime et peu intégrée au fonctionnement

économique de l'Etat, l'exception étant constituée par Barberousse (ou Khayr-al Din) qui, en 1516, a créé à Alger les bases d'un Etat fondé sur la piraterie et a été nommé, par le sultan ottoman, gouverneur général de ladite ville. En Asie, la piraterie a parfois constitué le fondement même des Etats, en ce qu'elle fondait l'économie traditionnelle de subsistance et d'assise du pouvoir. S'il s'agit avant tout de l'Asie du Sud-Est (et par là nous entendons l'Insulinde, c'est-à-dire l'Indonésie, les Philippines, la Malaisie, Singapour et Brunei), on peut également noter les larges réseaux de piraterie des pirates chinois et japonais.

1. L'Asie du Sud-Est

Au III^{ème} siècle, des marins indiens se plaignaient des embarcations pirates, tapies entre les rives du détroit de Malacca et les îles de Riau et Lingga. Ces pirates portaient le nom d'*orang laut*, c'est à dire « gens de mer » en dialecte malais. Gens de mer à plusieurs titres car l'on peut considérer qu'ils ignoraient à peu près tout de la vie terrestre, à l'instar d'un montagnard qui ignorerait les modalités de la vie côtière.

Ce sont ces *orang laut* qui, au VII^{ème} siècle, aideront la Thalassocratie hindoue de Sriwijaya à étendre son emprise sur les détroits de Malacca et de la Sonde et à en tirer les avantages subséquents. Un voyageur chinois, Tchao Jou-Koua rapportera dans sa notice sur San-fo-ts'i (nom chinois de Sriwijaya) que : « (...) *Si un navire marchand passe devant sans y faire escale, les bateaux sortent pour l'attaquer d'après une manœuvre prévue* »³, et l'auteur de conclure que cette pratique a permis à la Thalassocratie de devenir un important centre maritime. Lors de la chute de Sriwijaya, ces mêmes *orang laut* serviront le royaume hindou de Majapahit et seront également distingués en tant que navigateurs de pirogues de guerre.

A l'arrivée de l'Islam, des sultanats vont se développer le long des routes commerciales et avoir recours aux mêmes moyens de subsistance que leurs ancêtres, faisant vivre des communautés entières par le biais des raids pirates. Les pouvoirs locaux contribuaient à l'armement et à la mise en place d'entrepôts commerciaux aux secteurs stratégiques. C'est à la piraterie que revient la charge d'équilibrer les pouvoirs. A l'aube du

³ Cité par E. FRECON in *Pavillon noir sur l'Asie du Sud-Est. Histoire d'une résurgence de la piraterie maritime*, L'Harmattan, 2002, p.23

XIX^e siècle elle formera des systèmes politiques et commerciaux articulés autour de deux pôles : l'un sur Mindanao et l'archipel des Sulu (les Philippines), l'autre situé aux abords du détroit de Malacca et de l'île de Lingga.

Si le système pirate a ainsi proliféré au fil des siècles, notamment dans la tradition malaise, c'est que sa conception était honorable. Le père transmettait indifféremment à son fils l'art de la pêche ou celui de l'abordage. Les pêcheurs avaient toujours fait payer aux jonques asiatiques, puis aux galions européens, le droit de passage, que ce soit pour leur propre compte (et donc de la piraterie) ou pour celui des Etats, à la manière d'un droit de péage. En Europe, la famine et le chômage poussaient le marin à devenir pirate. En Asie, le choix de la piraterie s'assimilait au choix d'un métier.

Au XIX^e siècle, face aux invasions européennes, les pirates du sud-est asiatique vont perdre peu à peu le contrôle du commerce. Toutefois leur emprise ne se délitera pas aisément car ils vont longtemps lutter contre la colonisation. A cet égard nous pouvons mentionner l'organisation des « Pavillons Noirs » de Luu Vinh Phuc, soumis à la cour de Hué, alors capitale du Dai Viet, ancêtre du Vietnam. Francis Garnier, à qui l'amiral Dupré, gouverneur de Cochinchine, avait confié un corps expéditionnaire, mourra sous leurs piques. D'autres bandes armées, comme les « Pavillons jaunes » de Hoang Sung Anh, résisteront contre les Français.

2. Les réseaux de piraterie du reste de l'Asie

Dans la seconde moitié du VIII^e siècle, la piraterie japonaise va prendre son essor, face à l'échec de la réforme Taika⁴. Elle s'étendra tout d'abord sur la mer intérieure de Seto, trajet obligatoire pour le commerce entre la Chine et Nara, alors capitale impériale du Japon ; puis ensuite le long des côtes chinoises et coréennes avant de concerner l'ensemble du bassin maritime asiatique puisqu'elle touchera le Vietnam, la Thaïlande, le Cambodge et les Philippines.

⁴ La réforme Taika a été menée par l'empereur Kôtoku, monté sur le trône en 645, et tenta d'imposer au Japon l'organisation administrative de l'empire chinois des T'ang et la centralisation des pouvoirs. Cette réforme, assez peu adaptée au modèle japonais, prévoyait la division du territoire en province, district et village, ainsi que la nomination d'un fonctionnaire à chaque échelon, ce dernier étant principalement chargé du relevé des populations et des rizières. La réforme ne toucha réellement que les zones centrales et fut peu ou pas appliquée dans les régions éloignées.

Ces pirates sont désignés sous le terme de *Wa'ko*. A l'origine, il s'agit de paysans appauvris qui seront rejoints par des privilégiés. Ces derniers prendront la tête du mouvement et constitueront de véritables « armées » pirates. Ainsi, l'un des plus célèbres, le capitaine Fuji-wara no Sumitomo sera, jusqu'à son exécution sur son île bastion de Hiburijima en 941, commodore d'une armada de plus de mille vaisseaux. Certains clans nippons, soucieux de préserver leur indépendance face au pouvoir impérial, institueront des unités de garde-côtes pour préserver leurs terres. Quant à l'empereur, il mandatera des unités armées chargées de lutter contre ce fléau mais bien souvent ces dernières, soit créeront eux-mêmes leur empire marin, soit sympathiseront et rejoindront purement et simplement les *Wa'ko*.

L'impossibilité de distinguer les pirates des commerçants japonais conduira les empereurs Ming de Chine à interdire tout contact avec les commerçants japonais et à refouler les jonques nippones hors des ports chinois. L'initiative sera également suivie par la Corée, portant une atteinte sérieuse au commerce nippon.

Pourtant les *Wa'ko* n'ont déjà plus de japonais que le nom et sont majoritairement chinois. Le fléau sera tel qu'en 1559, la flotte impériale sera confiée au général Tch'e Tch'e-k'ouang qui, pendant une période de huit ans, luttera avec acharnement contre la piraterie et parviendra à la réduire. L'empire céleste octroya également à certains pirates des lettres de marque (autorisations officielles accordées par un gouvernement autorisant le piratage de certains navires selon leur nationalité) afin de canaliser leur pouvoir entre ses mains. Le plus célèbre corsaire est le sino-japonais T'cheng Tch'eng-kong, appelé Koxinga par les Européens.

L'arrivée sur le trône des empereurs mandchous relancera la vigueur de la piraterie chinoise et le XIX^e sera l'âge d'or des grands réseaux de piraterie chinois. L'un des personnages de cette épopée est Tch'eng-I qui, avec l'aide de cinq autres pirates, constituera une armada. Pour éviter tout litige, il divisera le champ d'action maritime en six zones distinctes. Un officier britannique décrira son armée en 1804 comme une « *armada de mille huit cents à mille neuf cents jonques de taille diverse (...) regroupées en six flottes battant pavillons rouge, noir, blanc, vert, bleu et jaune* »⁵. L'épouse de Tch'eng, Tch'eng-I sa'o prendra le commandement à la mort de ce dernier et avec l'aide de son nouvel époux dominera la mer de Chine et son littoral pendant de nombreuses années. C'est finalement la

⁵ Cité par S. KANE et F. MARTIN in *Pirates et terroristes en mer d'Asie. Un maillon faible du commerce mondial*, Autrement frontières, Condé-sur-Noireau, 2005, p. 37

défection d'un de ses lieutenants, passé sous la bannière des T'sing, qui contribuera à la destruction de cette armada.

Quant aux derniers *Wa'ko*, ils disparurent pour la plupart sous la poigne de fer du shogunat Tokugawa.

La grande période de la piraterie asiatique a vécu ses derniers feux et bien qu'elle existe toujours, elle n'est aujourd'hui que le pâle, et quelque peu sordide, reflet de ce qu'elle a été.

B. La piraterie au secours des Etats

Confrontés à une piraterie toujours plus puissante et insaisissable, les Etats ont envisagés la possibilité de recourir à ces navigateurs hors pair pour leurs propres intérêts. La volonté des Etats de s'attacher les pirates peut-être interprétée à la lumière de plusieurs avantages. La guerre de course, ainsi qu'elle fut dénommée, reposait sur des règles strictes afin d'éviter toute confusion entre le pirate et le corsaire. La différence, quoique mince dans la pratique, était importante dans le choix des prises et dans le sort réservé au corsaire capturé par l'ennemi.

1. La guerre de course et ses intérêts

Les mots latins « *cursus* » et « *cursarius* » apparaîtront dans les nations maritimes atlantiques dès le XII^e siècle. S'il est difficile de faire la différence entre course et piraterie dans la mer Méditerranée jusqu'au XVI^e siècle, la zone atlantique aboutira bien vite à une distinction entre la piraterie et l'action autorisée, voire encouragée, par les autorités publiques.

Pour l'historien Auguste Toussaint⁶, la course ne dérive pas de la piraterie mais, au contraire, apparaît en réaction contre celle-ci. La première fonction de la guerre de course est

⁶ Cité par P. VILLIERS in *Les Corsaires*, Editions Jean-Paul Gisserot, Pollina-Luçon, 2007, p. 4

donc de lutter contre les pirates. Au XIII^e siècle la Hanse, une association de marchands, s'efforcera de lutter contre les *Vitalienbrüder*, une organisation pirate dans le Mecklembourg. Au Moyen-âge, quand un vassal n'obtenait pas, de son seigneur ou sa cité, le retour des biens dérobés, il était en droit d'user de représailles pour rentrer en possession de son bien. Ainsi en était-il également pour l'armateur dont le navire avait été saisi comme prise de guerre par un Etat ou une cité ennemie. La différenciation commença alors à s'amorcer.

Il s'est agi tout d'abord d'user des moyens disponibles pour rentrer en possession des biens lésés. Ces moyens vont être régularisés par les cours de justice, qui vont alors délivrer des lettres de marque (marque ou marche signifiant alors frontière) leur permettant d'exercer des représailles. En France, on retrouve la première trace des lettres de marque en 1206 : le 25 mai, Philippe Auguste en accorde une à Eustache le Moynes de Boulogne pour s'attaquer aux navires anglais. Elles vont également être dénommées « commissions de guerre » car elles permettaient à son possesseur d'armer un navire de guerre et de « *courir sus sur la mer aux ennemis du roi* »⁷. Ces lettres légitimaient toute prise effectuée en temps de guerre, sur les navires marchands ennemis du roi, quant bien même le montant des prises dépassait celui légitimant les représailles.

La guerre de course naît donc de la défaillance des Etats face à la menace des pirates. Cela permettra aux nations pauvres ou en révolution de disposer d'une flotte de guerre sans avoir à en avancer le capital. Le corsaire se chargera alors de remplir les fonctions de l'Etat. De plus il contribue, par son acte, à embarrasser la flotte marchande ennemie car si le pirate s'attaque indifféremment à toutes les nationalités, le corsaire ne vise que les ennemis de l'Etat qui lui a délivré des lettres de marques.

Dans le phénomène de la guerre de course les Etats cumulent plusieurs avantages : tout d'abord, dédommager les navires marchands de leur flotte des appétits des forbans. Ensuite les diriger contre leurs ennemis afin d'embarrasser leur commerce. Enfin, posséder une marine de guerre à moindre coût puisque l'armement des navires était à la charge du corsaire. Ce dernier dispose également d'un avantage non négligeable : la lettre de marque lui assure d'être traité comme un officier de guerre en cas de capture alors que le pirate, ennemi du genre humain, n'avait d'autre destin que celui d'être pendu haut et court.

⁷ Cité par P. VILLIERS *id.* p. 6

La distinction entre le pirate et le corsaire étant primordiale pour les activités de ce dernier et pour les intérêts des Etats, un cadre juridique de la guerre de course va s'élaborer petit à petit.

2. La construction d'une structure juridique

La première législation corsaire apparaîtra pendant la guerre de Cent Ans, par une ordonnance de Charles V qui donnera une forme légale au mode de liquidation financière des prises. De cette ordonnance découlera toute la jurisprudence européenne. En 1400, Charles VII donnera sa forme définitive à la course française en imposant la lettre de marque : « *Si aucun, de quelque Etat qu'il soit, mettait sur aucune nef à ses propres dépens pour porter guerre à nos ennemys, ce sera par le congé et consentement de notre dit amiral ou de son lieutenant. Lequel, a ou aura, au droit de son dit office, la connaissance, juridiction et correction de tous les faits de ladite mer et de ses dépendances, criminellement et civilement* »⁸. Cette législation sera adoptée dans le duché de Bretagne mais également en Angleterre et en Méditerranée par le biais d'un accord entre Louis XI et le roi de Sicile. La législation française en la matière sera reprise en Europe. Une définition des pirates sera également donnée dans un accord entre Charles VIII et Alphonse VI, roi du Portugal, les désignant comme ceux qui : « *se mettent en armes pour faire la guerre sur mer à tous ceux qu'ils rencontrent, amis ou ennemis de leur Roy* »⁹.

Une bulle du pape Alexandre VI divisera le monde en deux à partir du méridien passant près des Açores. L'Ouest appartenant à l'Espagne et l'Est au Portugal L'équilibre de cette bulle papale sera remis en cause par le traité de Tordesillas¹⁰. Les deux Etats vont alors

⁸ Cité par P. VILLIERS, *id.* p. 6

⁹ Cité par P. VILLIERS, *ibid.* p. 7

¹⁰ Ce traité tendait à résoudre les conflits nés de la découverte du Nouveau Monde par Christophe Colomb et de deux bulles pontificales : la première, *Æterni regis*, garantissait au Portugal toutes les terres au sud des îles Canaries. La seconde, *Inter cætera*, du pape Alexandre VI (mai 1493), décrétait que les nouvelles terres découvertes situées à l'ouest d'un méridien à 100 lieues des îles du Cap-Vert reviendraient à l'Espagne, celles à l'est revenant au Portugal ; cette bulle excluait toute terre connue déjà sous le contrôle d'un État chrétien. Cette répartition mécontenta le roi Jean II de Portugal, qui entama des négociations avec les rois catholiques pour déplacer vers l'ouest ce méridien, en arguant qu'il scindait le globe et restreignait les prétentions espagnoles en Asie. Il obtint ainsi la propriété sur les terres découvertes jusqu'à 370 lieues à l'ouest du Cap Vert. Ce traité, qui contrariait la bulle d'Alexandre VI, d'origine espagnole, fut cependant approuvé par le pape Jules II dans une nouvelle bulle en 1506.

refuser de reconnaître une quelconque légalité aux navires s'aventurant dans « leurs territoires », qu'il s'agisse de simples pêcheurs, mais aussi des corsaires, qui seront traités comme de vulgaires pirates. Toutefois, Louis XII, par le traité de Cateau-Cambresis de 1499 refusera de reconnaître le traité de Tordesillas et encouragera corsaires et pêcheurs à croiser dans l'Atlantique.

François 1^{er} contribuera avec libéralité à la distribution des lettres de marques, profitant du dixième que ses corsaires lui versaient sur chacune de leurs prises pour mener à bien ses conquêtes en Italie. Un de ses plus célèbres corsaires, Jean Fleury, sera fait prisonnier et exécuté par Charles Quint, malgré le fait qu'il soit porteur de lettres de marque, valables puisque François 1^{er} avait déclaré la guerre à l'Espagne.

Henri II suivit les traces de son père et accorda des lettres de marque à François de Clerc qui sera un des premiers à transposer dans l'Atlantique une pratique déjà utilisée en mer du Nord et dans la Méditerranée : le pillage à terre des villes ou plantations.

Bien que dans chaque camp les sentences en cas de capture de corsaires soient expéditives, les Etats s'efforcèrent de légiférer le statut corsaire. En France, vers 1550, sera mis en place le *Guidon de la mer* qui reprendra les principes maritimes posés par les *Rôles d'Oléron* puis l'Europe occidentale dans son ensemble reconnaîtra les règles fondamentales de la course. Les guerres de religion donneront un nouvel éclat à la guerre de course : la reine de Navarre, Jeanne d'Albret, distribuera des lettres de marque aux protestants français, de même qu'aux « gueux de mer » sous les ordres des Orange-Nassau. L'Espagne, principale victime de ces corsaires, ne reconnaîtra pas leur statut et pendra haut et court tous ceux qu'elle capturera. Alors que la course protestante s'essouffle, la course anglaise se développera, marquant de manière significative l'entrée de l'Angleterre sur les mers. La place des ports français dans la course diminuera petit à petit, face à la perte d'influence de La Rochelle, principal port des corsaires protestants, qui auront tour à tour à affronter le siège imposé par Louis XIII et Richelieu ainsi que les péripéties de la Fronde.

Sous le règne de Louis XIV, la course française est marginale, souffrant à la fois du manque de marins, partis chercher une meilleure solde à l'étranger, et de la pauvreté de ses ports, qui ne peuvent entretenir une armée corsaire. Malgré des encouragements, la flotte corsaire ne se reconstitue pas. Colbert entreprendra alors la reprise de la législation corsaire par l'ordonnance de 1681. Cette ordonnance réaffirmera le rôle de l'amiral de France dans l'attribution des lettres de marque, fixera le montant de la prise reversée au souverain et

limitera la durée d'une campagne de course à quatre mois. Cette durée perdurera jusqu'à l'Empire, à l'exception de Dunkerque où elle fut fixée à deux mois. L'ordonnance oblige également le corsaire à naviguer sous le pavillon de son souverain sous peine d'être assimilé à un pirate et énumère les conditions qui rendent le navire « bonne prise ». Dès le retour à son port d'attache, le corsaire doit soumettre sa prise au conseil des prises. Cette ordonnance, bien qu'elle n'innove en rien, est une reprise des législations tant françaises qu'européennes. Elle insufflera un nouveau souffle aux corsaires français. Cette vigueur de la course française ne se retrouvera que pendant la guerre d'indépendance des Etats-Unis.

L'usage de la course fut discuté à l'époque de la Révolution mais son maintien fut jugé nécessaire, notamment pour lutter contre l'Angleterre. En 1803, le Premier consul Napoléon Bonaparte publie un *Règlement sur les armements en course*, qui reprend les règles en vigueur sous l'Ancien Régime. Toutefois, comme sous la révolution, la riposte anglaise fut foudroyante, réduisant à néant les espoirs des armateurs français. En 1809, les armateurs eux-mêmes demanderont la destruction des navires corsaires. Finalement, la position française sera suivie et une déclaration du 16 avril 1856 abolira la guerre de course pour la France, l'Angleterre, l'Autriche, la Prusse, la Sardaigne et la Turquie. S'y joindront plus tard la majorité des pays, à l'exception de l'Espagne, du Mexique et des Etats-Unis.

La guerre de course avait vécu ou, du moins le semble t-il.

§ 2. La criminalisation de l'activité de piraterie

Parallèlement aux aspects « positifs » de la piraterie, la répression s'est rapidement organisée face à ses aspects négatifs. Elle a ceci d'originale qu'elle intervient précisément au moment où la pression est la plus forte. La réaction doit alors être complète pour diminuer significativement la piraterie, jusqu'au prochain moment critique.

A l'époque actuelle, la logique reste la même puisque les efforts internationaux n'interviennent que lorsque la situation atteint un niveau dramatique parce que relayée par la presse et les médias télévisuels. Toutefois le vingtième siècle reste fertile en efforts de lutte (A). Il faut également souligner que la société internationale a eu fort à faire pour lutter contre

une nouvelle forme de piraterie, la piraterie dite « aérienne », dont la nouveauté illustre le caractère multiforme et sans cesse renaissant de ce crime (**B**).

A. Une lutte immémoriale

Elle commença avec la naissance de la navigation maritime, c'est-à-dire dès qu'un navire commercial navigua sur les flots. Bien qu'ancienne, elle n'a pas eu le même degré d'intensité selon les époques. C'est au XV^e siècle que la lutte deviendra primordiale pour la survie du commerce et c'est au XVII^e siècle que l'âge d'or de la flibuste fera de la piraterie une légende. Elle s'affaiblira ensuite, jusqu'au XIX^e où on la considérera comme disparue, voire obsolète. Le XX^e siècle ne l'oubliera pas pour autant et continuera régulièrement à édicter des normes internationales de répression, qui sont la base de notre lutte contre la piraterie moderne.

1. La montée en puissance de la piraterie

L'histoire abonde en exemples de piraterie. L'ancienneté du crime rend difficile la tâche de choisir un événement parmi d'autres pour l'illustrer. A cet égard, rendons à César ce qui lui appartient et permettons-nous de l'utiliser dans le cadre de notre étude. Reportons-nous donc en l'an 78 avant Jésus-Christ, dans la mer Egée, où un jeune homme fait route vers Rhodes, après son exil de Rome. Le navire sera arraisonné par plusieurs embarcations au large de l'île de Pharmacusa et le jeune homme pris en otage avec ses domestiques. Avec orgueil il fera valoir au chef des pirates qu'il estime sa rançon à cinquante talents, et non à vingt comme ce dernier semblait le supposer. Au bout de trente-huit jours la rançon fut versée, et l'otage libéré. Aussitôt en possession de ses moyens, il emprunta quatre galères de guerre et cinq cents soldats, et s'en fut capturer les pirates, ainsi qu'il le leur avait promis pendant sa détention¹¹. Son illustre adversaire, Pompée, se verra confier des pouvoirs extraordinaires par le Sénat afin de lutter contre les pirates de l'Asie Mineure et de la Grèce.

¹¹ P. GOSSE, *op.cit.*, p. 19

Les côtes du Nord de l'Europe seront régulièrement assaillies par les drakkars vikings, mais c'est au Moyen Âge qu'apparaît « *la première grande période de piraterie moderne* »¹² et dont le centre d'action concernera le bassin méditerranéen. Les premiers efforts de lutte concertée furent accomplis en 1390 lorsque les Génois, accompagnés des chevaliers de France et d'Angleterre, prirent la mer pour lutter contre les barbaresques et attaquer leur repaire à Metredia, en Tunisie. Bien que l'opération n'ait pas été une réussite complète, elle contribua, pendant un certain temps, à rendre les pirates moins aventureux. L'arrivée au pouvoir d'Isabelle et de Ferdinand d'Espagne en 1492 précipita les hostilités en provoquant l'expulsion des Maures de la péninsule ibérique.

En 1504, la première attaque d'importance eut en Europe, un retentissement aussi important que l'arrivée des Turcs dans la vallée du Danube. Arouj, l'aîné des deux frères Barberousse, captura une galère papale. Son frère Keyr-ed-din fit tant qu'il déclencha la colère de Charles Quint, le poussant à réunir une flotte de plus de six cents navires, qui sera renforcée par des chevaliers de Saint-Jean. L'entreprise finit par échouer face aux forces renouvelées de Kheyr-ed-din. L'influence des frères Barberousse et de leurs successeurs se fit durement sentir dans le bassin méditerranéen, malgré les efforts répétés des monarques d'Europe et des chevaliers de l'ordre de Saint-Jean.

Parallèlement, le traité de Tordesillas partageant la terre entre possessions espagnoles et possessions portugaises provoqua la montée de la piraterie dans l'Atlantique. L'Espagne interdisait en effet tout contact entre ses colonies et les autres nations, estimant qu'elle retirerait de ses échanges exclusifs un plus grand profit. N'étant pas suffisamment approvisionnés, les colons passèrent outre et se tournèrent auprès des navires étrangers. La violation du monopole espagnol en faisait, *de facto*, des pirates.

C'est en 1665 qu'un fait d'arme signa l'acte de naissance de la boucanerie¹³ : Pierre Legrand dirigea ses vingt-huit hommes à l'assaut d'un galion espagnol, à la faveur de la nuit.

¹² P. GOSSE, *op.cit.* p. 23

¹³ Le terme boucanier a désigné un écumeur de mer, un pirate, qui infestait l'Amérique. Il s'agissait d'aventuriers normands (français), qui, vers la fin du XVI^e siècle, allèrent s'établir dans l'île de Saint-Domingue, appartenant alors aux Espagnols. Ils y vécurent longtemps en chassant des bœufs sauvages dont ils préparaient la peau pour la vendre en Europe. Beaucoup étaient aussi corsaires ou pirates. Certains étaient des travailleurs forcés enrôlés par la compagnie des Indes occidentales. Les Espagnols ayant exterminé les animaux qui faisaient le principal objet de leur commerce, ils n'en restèrent pas moins dans l'île. Les aventuriers français y formèrent alors des établissements et se livrèrent à la piraterie afin d'assurer leurs revenus. Par la suite, la France les reconnut et leur envoya un gouverneur en 1665.

Affamés et résolus à mourir plutôt qu'à échouer, ils se rendirent maîtres du navire. Le boucanier fit ensuite voile vers Dieppe pour y vivre la fin de ses jours dans l'abondance.

Les boucaniers, qui harcelaient les Caraïbes et les côtes de l'Amérique Latine restèrent dans les mémoires à la fois pour leurs actions osées et pour le système original qu'ils mirent en œuvre. En effet la société qu'ils organisèrent reposait sur un ensemble de règles strictes, qui prévoyaient jusqu'à l'indemnisation pour blessure aux combats. L'un des plus célèbres boucaniers, Morgan, fut même considéré comme un héros en Angleterre, au point qu'aucun tribunal anglais n'osa le condamner pour piraterie malgré les plaintes de l'Espagne qui en subissait les assauts. Certains d'entre eux arrivèrent à des postes élevés, malgré les ravages qu'ils avaient pu commettre. Reconnaissons toutefois que ces ravages se faisaient la plupart du temps au détriment des Espagnols. A leur niveau ils contribuèrent aussi à ouvrir la possession du nouveau monde aux autres puissances européennes.

Une nouvelle phase de piraterie va apparaître à la fin du XVII^e siècle en Amérique du Nord. L'Angleterre, malgré l'échec de l'Espagne avec une semblable législation, s'empressera d'adopter un acte de navigation interdisant tout échange commercial entre les colonies anglaises et les nations étrangères. Les colons préféreront faire appel au commerce illégal, beaucoup moins cher. Une nouvelle forme de piraterie va donc se développer pour répondre à cette demande. De plus, la paix de Ryswick de 1697 mettra fin aux opérations de corsaires dans les Antilles, tandis que le traité d'Utrecht (1713) restaurera la paix entre l'Angleterre et la France. Des milliers d'hommes au chômage choisiront la piraterie. Ces derniers n'ayant rien à perdre, on déclara à juste titre qu'ils « *avaient déclaré la guerre à toutes les nations* »¹⁴. On peut toutefois signaler à titre d'anecdote, l'histoire du capitaine Misson, qui entreprit de faire de ses pirates une sorte de société respectueuse et basée sur des règles socialistes. Après de multiples pillages fructueux – caractérisés par leur absence de sauvagerie – Misson et ses pirates s'établirent pour fonder la colonie de Libertatia et y vécurent en harmonie jusqu'à ce qu'une attaque des indigènes les força à reprendre la mer où ils ne tardèrent pas à périr noyés.

La répression ne faiblissait pas, mais elle était mal servie par les colons, trouvant toujours un avantage appréciable à commercer avec les pirates plutôt qu'avec leur patrie. En 1699 pourtant, la plus importante des actions du gouvernement anglais, fut d'autoriser les

¹⁴ Cité par P. GOSSE, *op. cit.* p. 219

tribunaux de l'amirauté à juger les faits de piraterie dans les colonies et plantations de l'Amérique du Nord et des Antilles. Toutefois, la situation politique de l'Europe s'affaiblit encore à l'occasion de la guerre d'Indépendance des Etats-Unis, laissant se multiplier les corsaires, qui bien souvent finissaient pirates, sans que la situation ou les moyens permettent de les punir convenablement.

Le XIX^e siècle verra la disparition progressive de la piraterie, jusqu'à n'être réduit qu'à un phénomène anecdotique.

Le XX^e siècle allait unir les Etats dans la lutte du fléau. Toutefois leur effort ne fut pas suffisant pour perdurer à l'aube du XXI^e siècle. Bien des Etats considéraient la piraterie comme un crime disparu, voué au néant, et sur lequel il n'était nul besoin de consacrer du temps et des moyens. Un délégué tchécoslovaque à la Commission du Droit Internationale n'a-t-il pas jugé en 1958 qu'il était : « (...) *disproportionné de consacrer (...) huit articles à une question qui était d'actualité au dix-huitième siècle* »¹⁵ ?

En conséquence, nous ne pourrions que constater un résultat limité, dont les caractéristiques ne permettent pas de lutter contre les nouveaux enjeux de la piraterie.

2. Le XXe siècle et la lutte internationale

Le XXe siècle a ouvert la voie à une lutte plus efficace contre la piraterie. En effet, ainsi que l'avait montré l'histoire, les siècles précédents avaient négligé la lutte conjointe. Les multiples conflits et les intérêts de la guerre de course empêchaient tout réel effort international. Le XX^e siècle, a eu à affronter deux conflits mondiaux majeurs (dans lesquels la piraterie n'était pas absente, puisque la marine allemande était considérée comme pirate par ses ennemis), mais a tenté d'unifier à la fois les Etats et le droit.

La piraterie, parce qu'elle s'attaque indistinctement aux navires, est bien un crime qui concerne tous les pays. Or le moyen de remédier à un fléau dont l'envergure ne s'arrête pas aux frontières, est de lui appliquer une solution unique. Ainsi il n'y aura aucun moyen de passer entre les mailles du filet. Le crime devait donc être reconnu internationalement.

¹⁵ Cité par P. GIRERS in De l'utilité du concept de piraterie, *Annuaire de droit maritime et océanique*, Janvier 2004, n°22, p. 80

Pour être clair, le problème n'en devait pas moins être précisé, formulé juridiquement. On savait que le pirate était ennemi du genre humain, que de son navire il en abordait d'autres dans un but lucratif. Enfin, cette action pouvait avoir lieu en haute mer. Or, depuis qu'en 1604 Grotius en a émis l'idée, les Etats ont admis que la haute mer fait l'objet d'un régime de liberté, qu'aucun Etat n'y a de droit supérieur à un autre et que liberté ne veut pas dire zone sans droit. Les Etats, jaloux de leur souveraineté, n'entendaient pas internationaliser à un crime commis dans leur zone de juridiction. La piraterie ne pouvait donc concerner que la haute mer.

Il fallait ensuite distinguer ce que l'on entendait par navire, toute embarcation flottant sur l'eau était-elle susceptible d'être considérée comme un navire ? Les définitions sont aussi variées que les catégories d'embarcations maritimes existantes. Dans un arrêt du 20 février 1844, la Cour de cassation reconnaît comme bâtiment de mer « *tous ceux qui avec un armement et un équipage qui leur sont propres, remplissent un service spécial et suffisent à une industrie particulière* »¹⁶. En 1932, pour Gidel : « *le navire de mer de surface n'est pas seulement tout engin flottant, mais tout engin, quelles que soit ses dimensions et sa dénomination, apte à se mouvoir dans les espaces maritimes (à l'exclusion des autres milieux) avec l'armement et l'équipage qui lui sont propres en vue des services que comporte l'industrie à laquelle il est employé* »¹⁷. La définition a l'avantage d'exclure les simples objets flottants ou fixes. Elle implique également l'idée d'un mouvement, puisque l'objet doit être apte à se diriger dans un milieu marin.

De plus, le navire pirate est nécessairement un navire privé, puisqu'il n'agit au nom d'aucun Etat.

Enfin, il faut savoir quels actes sont constitutifs de piraterie et lesquels ne le sont pas. La définition de tels actes est toujours imparfaite car elle implique, soit une énumération des infractions, qui ne saurait être exhaustive, soit une définition vague qui s'appliquera à plusieurs cas de figures, parfois trop différents pour être réprimés de manière similaire.

Dans le cadre de la piraterie, forte était la tentation d'y inclure des notions qui ne relevaient pas de sa conception « classique ». L'article 3 du traité de Washington de

¹⁶ C. TOURET, La piraterie au vingtième siècle piraterie maritime et aérienne, LGDJ, 1992, p. 13

¹⁷ G. GIDEL, Droit international public de la mer, Paris, 1932, tome I, p.70

1922¹⁸ punissait une attaque contre un navire commercial d'une manière contraire au droit international en la qualifiant d'acte de piraterie. Par l'Arrangement de Nyon du 14 septembre 1937, les Etats signataires¹⁹, pour préserver la sécurité maritime pendant la guerre civile espagnole, décidèrent de traiter comme pirates tous les sous-marins rencontrés en plongée dans la Méditerranée. Ce dernier point créait une confusion dans la conception traditionnelle de la piraterie car elle considérait comme pirates des navires d'Etat. La doctrine choisira pourtant, malgré le succès des mesures de l'arrangement de Nyon, de ne pas assimiler les insurgés à des pirates, principalement parce qu'ils sont exempts de l'*Animus Furandi* ou l'esprit, la recherche de lucre, caractéristique qui sera consacré plus tard. En 1954, le gouvernement britannique proposera au Conseil Economique et Social de l'ONU, dans le cadre d'une convention sur le traite des esclaves, d'assimiler le transport maritime d'esclaves à de la piraterie. Cette proposition sera critiquée et annulée.

Ces positions montrent la tendance des Etats à inclure dans la piraterie une multitude de crimes, l'intérêt de cette démarche reposant sur la volonté d'opposer aux contrevenants, soit une riposte immédiate, soit une répression de la part de tout Etat.

On peut bien évidemment s'interroger sur le bien-fondé d'une telle technique et considérer qu'élargir inconsidérément une qualification juridique n'est pas le meilleur moyen de lutter contre l'infraction primaire.

C'est finalement la convention de Genève de 1958 sur la haute mer (entrée en vigueur en 1962) qui donnera une définition de la piraterie en lui consacrant huit articles (des articles 14 à 21) : « *tout acte illégitime de violence, de détention ou toute déprédation dirigée contre des personnes ou des biens, commis pour des buts personnels par l'équipage ou les passagers d'un navire ou d'un aéronef privé* ». Cette convention aura le mérite de préciser la nature et les mobiles de l'action. Elle ouvre également la voie à l'assimilation de la piraterie aérienne à la piraterie maritime.

La Convention de Montego Bay de 1982, reprendra l'esprit de la convention de 1958, prouvant que la piraterie traditionnelle n'était pas un concept obsolète. La piraterie est définie aux articles 100 à 107, les éléments constitutifs étant présents dans l'article 101 :

¹⁸ H. LAUTERPACHT, *Insurrection et piraterie*, *Revue Générale du Droit international Public*, 1939, p. 527

¹⁹ France, Roumanie, Union Soviétique, Belgique, Egypte, Grèce, Royaume-Uni, Turquie, Yougoslavie

« 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. »²⁰

Elle précise également le lieu de commission de l'infraction à l'article 100 : « 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. »

Aux termes de ces articles se dégage un tableau précis de la piraterie, cela ne concerne que : les zones sans juridiction étatique, les aéronefs ou navires privés, pour des fins privées (ce qui exclut le mobile politique).

Toutefois, la définition de la convention n'a pas fait l'unanimité puisqu'en 1988, la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, établie à Rome, prévoyait déjà une conception plus élargie de la piraterie, ne la limitant pas aux seuls aéronefs et navires, dans une zone hors juridiction étatique. Le nombre peu élevé de ratifications de cette dernière convention a hélas entravé son utilisation et c'est la convention de Montego Bay qui reste la référence en la matière.

On peut souligner le critère des seules fins privées évoqué par la convention de 1982, alors qu'en 1939 déjà, Lauterpacht, considérait qu' : « il semble n'y avoir rien d'incorrect à qualifier d'actes de piraterie et même à traiter comme tels des actes de violence en haute mer

²⁰ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982, disponible sur : <http://www.un.org/french/law/los/unclos/closindx.htm>

qui, par leur barbarie et leur mépris du caractère sacré de la vie humaine, appellent à un châtement exemplaire et leur suppression »²¹. L'intérêt des Etats à maintenir un caractère de « fins privées » à la piraterie repose sur la délicate appréciation du mobile politique et de sa répression.

Il est impensable cependant d'en faire l'impasse car l'histoire a rattrapé les peurs des Etats. Alors que la piraterie maritime semblait en voie de régression, et même de disparition, le fléau s'est développé dans une autre branche des transports : le transport aérien. Cette apparition oblige à considérer toutes les lacunes qui subsistent après le texte de 1982.

D'une certaine manière, ce que l'on va appeler la « piraterie aérienne » préfigure la forme moderne de la piraterie maritime, portant une atteinte définitive aux textes juridiques pré-existants.

B. L'évolution du crime de piraterie

Bien que le domaine emblématique de la piraterie soit le domaine maritime, il serait faux de la réduire à ce seul espace. La régression des attaques maritimes n'a pas diminué le phénomène, qui s'est simplement déplacé dans un nouvel espace : le domaine aérien. Ces attaques, à la fois similaires et dissemblables de l'action maritime, ont nécessité une nouvelle approche juridique, et c'est précautionneusement qu'on leur a accordé le qualificatif de « piraterie aérienne ». Faute de mieux, ce qualificatif a été attribué et l'on peut souligner que l'action des pirates aériens se rapproche de celle, actuelle, des pirates marins. Alors que le droit maritime avait déteint sur le droit aérien, on pourrait se demander si, aujourd'hui, une manœuvre inverse ne serait pas utile.

1. Les étapes de la menace aérienne

La première prise d'otages à bord d'un aéronef se serait déroulée en 1931, aux Etats-Unis. Le terme même de prise d'otages n'est pas une nouveauté dans le cadre de la piraterie,

²¹ H. LAUTERPACHT, *id.* p. 526

qu'elle en soit le but ultime l'est plus. Par la suite, c'est le détournement d'aéronef qui constituera l'infraction majeure de la piraterie aérienne. En 1961, on en comptabilisera cinquante-huit. Jusqu'alors la majorité des détournements était le fait d'opposants au régime de Castro, fuyant Cuba pour se réfugier aux Etats-Unis.

Le développement de l'aviation commerciale et la multiplication des flottes aériennes vont intensifier le phénomène, qui va également se déplacer géographiquement. Le Proche-Orient va devenir l'épicentre de la piraterie aérienne.

Les années 70 vont confirmer ce changement : le 6 septembre 1970, quatre avions, des compagnies BOAC, Swissair, TWA et Pan Am seront attaqués et leurs passagers retenus en otage jusqu'à la libération de terroristes palestiniens. De nouveau, en 1972, un Boeing 707 sera arraisonné et la libération de prisonniers exigée, et en 1973, un appareil de la KLM sera détourné²². Ces actes seront le fait de groupuscules politiques qui, par une action s'apparentant au terrorisme, détourneront des avions, souvent pour exiger la libération d'autres terroristes ou prisonniers politiques.

Alors qu'un tel aspect n'avait pas été identifié en piraterie maritime (la prise d'otage étant subordonnée à la remise d'une rançon), la piraterie aérienne met clairement en valeur la question du mobile politique.

La prise d'otages ne restera pas le seul mode opératoire. Durant la courte période de 1970 à 1974, trente-quatre avions seront détruits au sol et vingt en vol²³. Il ne s'agit plus simplement d'obtenir des libérations mais de frapper l'opinion publique, par le biais d'un acte barbare et sanglant ; en 1975, un Boeing de la TWA explose au large de Corfou avec quatre-vingt huit personnes à son bord, en novembre 1987, un Boeing de la Korean Airlines explosera en vol, à la frontière birmano-thaïlandaise, l'objectif étant d'effrayer les futurs utilisateurs de la compagnie pour les Jeux Olympiques.²⁴ Les opérations de piraterie aérienne vont également changer d'espace pour se concentrer sur l'Europe. Les acteurs ne sont plus seulement des individus, mais plus probablement des Etats, dénommés selon la terminologie anglo-saxonne de « *rough states* » ou Etats voyous. Les destructions d'aéronefs se poursuivent implacablement. Une affaire en particulier restera tristement célèbre : le vol 103

²² M. DUPONT-ELLERAY, Le terrorisme aérien : de l'évolution de la menace à la riposte du droit à la piraterie aérienne, *Revue française de droit aérien*, octobre 2001, n°4, p.393

²³ C. TOURET, *op.cit.*, p. 59

²⁴ C. TOURET, *id.*, p. 59

de Pan Am qui s'écrasera dans la ville écossaise de Lockerbie. Les témoins déclareront que ce jour-là « *la mort tombait du ciel* »²⁵.

A ce stade, les pirates aériens sont clairement considérés comme des terroristes. L'assimilation à la piraterie maritime n'est plus aussi évidente qu'autrefois. Il existe néanmoins des modes de piraterie aérienne qui maintiendront l'équivoque.

Ainsi il est vrai que certains pirates de l'air ont accompli leur acte dans un but de profit, en extorquant de l'argent aux compagnies aériennes dont ils retenaient les aéronefs et les passagers. En 1971, D. B. Cooper, sautera en parachute d'un Boeing avec une rançon de 200 000 dollars. Entre le 1^{er} janvier 1955 et le 24 mai 1972, on estimera que ce type de piraterie a rapporté 87 millions de dollars en rançon²⁶.

La piraterie aérienne a aussi été le fait de déséquilibrés : en décembre 1987, un Boeing de la KLM sera détourné sur l'aéroport de Rome Fiumicino, par un adolescent de quinze ans ne possédant pas toutes ses facultés mentales.

La piraterie aérienne servira également des motifs « publicitaires », pour sensibiliser l'opinion publique sur un problème précis ou pour attirer la compassion : en mars 1977 un individu s'en servira pour récupérer ses enfants. Ce peut être un moyen d'évasion, ou alors dans le but d'assurer sa propre sécurité, en réalisant une évasion politique par le biais du détournement d'un aéronef.

Ces motifs maintiendront l'équivoque sur le motif « privé » exigé pour la reconnaissance de la piraterie. Toutefois ils ne peuvent effacer l'impact médiatique des détournements et destructions politiques d'aéronefs et l'idée du terrorisme viendra petit à petit gangrener la qualification de piraterie, rendant difficile le choix des ripostes.

Le summum de l'horreur a été atteint lorsque l'aéronef, en plus d'être détruit, sert à la destruction d'autres cibles civiles. Les attentats du 11 septembre 2001 ont frappé de manière durable les instances internationales ; depuis, éviter la répétition de tels actes est devenu une priorité.

²⁵ Cité par M.DUPONT-ELLERAY *id.* p. 393

²⁶ RGDIP 1972, Chronique des faits internationaux, p. 850

Il reste à s'interroger sur les termes dans lesquels doit s'organiser cette riposte. Répond-t-elle toujours aux critères de la piraterie ou s'est-elle fondue dans l'amalgame du terrorisme ? En termes de reconnaissance tout comme de répression de l'infraction, la question est d'importance : un acte de piraterie est doté d'un régime particulier, favorable à une répression immédiate mais c'est une infraction pratiquement oubliée. D'un autre côté le terrorisme bénéficie de l'attention actuelle et d'une étude approfondie, contemporaine. La qualification n'est pas négligeable.

La convention de Genève sur la haute mer de 1958 avait assimilé en tout point la définition maritime de la piraterie à la définition aérienne. Les autres conventions visant à réprimer la piraterie aérienne, celle de Tokyo de 1963, celle de la Haye en 1970, celle de Montréal en 1971, et l'action même de l'OACI, n'ont pas remis en cause cette assimilation, bien que les dénominations aient été nombreuses et variées.

Certains pourraient considérer que la piraterie aérienne n'a plus de piraterie que le nom. Les critiques sur cette qualification sont déjà anciennes et elles ne manquent pas de force. Néanmoins, au regard des nouveaux aspects de la piraterie maritime, on ne peut que souhaiter le maintien d'une telle qualification, dont les caractéristiques propres peuvent être utiles à la « nouvelle » piraterie maritime.

2. Les nouvelles caractéristiques de la piraterie

Les caractéristiques de la définition de la convention de Montego Bay ne peuvent convenir à la piraterie aérienne. L'exigence de la haute mer est bien trop restrictive : un acte de piraterie aérienne peut commencer alors que l'avion est encore au sol, ou bien alors qu'il survole un espace aérien national. Les différentes conventions qui l'encadrent soulignent ce point et en tiennent compte dans leurs moyens de répression. De même l'exigence de fins privées n'est pas compatible avec la réalité de la situation aérienne, bien que les faits soient parfois de nature à entretenir l'ambiguïté, comme lors du détournement d'un avion afghan vers la Grande-Bretagne le 6 février 2000 : il est apparu que le but des pirates était d'obtenir l'asile en Grande-Bretagne, pour des motifs économiques plus que politiques²⁷.

²⁷ RGDIP, chronique des faits internationaux, tome 104, 2000-2, p. 471

La solution paraissait idéale en ce qui concernait la piraterie maritime, ménageant à la fois une répression efficace, puisqu'universelle, et le respect de la souveraineté des Etats. Pourtant les actions modernes des pirates ne semblent plus s'inscrire dans ce contexte.

Tout d'abord, la piraterie maritime est loin d'être en voie d'extinction. En juin 1995, un cargo singapourien, le *Hye Mieko*, sera détourné. A cette occasion, on constatera qu'après une diminution des actes de piraterie au début des années 1990, ces derniers étaient en recrudescence : on enregistrera 58 actes de piraterie pour les mois de janvier à mai 1995, alors qu'ils n'étaient que de 40 pour la même période en 1994²⁸. Dans la zone de l'Asie du Sud-Est ce chiffre s'est encore intensifié avec les années : en 1998 on dénombrait encore 198 actes de piraterie maritime et 247 l'année précédente²⁹. Pour lutter contre ce fléau s'est tenue en 1999, à l'initiative de l'Organisation Maritime Internationale, une conférence sur la piraterie à Singapour. Cette conférence mettra en valeur l'inefficacité de la lutte, dûe à un manque de coordination et d'expertise³⁰. L'Asie du Sud-Est verra pourtant les actes de piraterie diminuer avec le temps et la période de 2004 à 2006 verra le taux d'attaques revenir à son niveau de 1996.

Entre-temps, la piraterie avait changé de lieu, se focalisant autour de la corne de l'Afrique et du delta du Niger. 2007 verra le nombre farouche de 263 attaques et augmentera de 10% en 2008, pour atteindre 293³¹. Sur ces 293 attaques, le Bureau maritime internationale dénombre que 111 sont situées aux larges des côtes somaliennes³². La piraterie offre maintenant de nombreuses facettes : elle peut avoir lieu à quai (selon l'OMI, en 2000, en Asie du Sud-Est, plus de trois quarts des attaques ont lieu à quai ou au mouillage³³), ou le long des côtes (particulièrement aux Caraïbes où l'attaque des bateaux de plaisance est le moyen d'action le plus courant). Les pirates s'organisent en réseaux mieux structurés et plus lourdement armés, utilisant des kalachnikovs ou des lance-roquettes³⁴. La fuite en eaux territoriales empêche toute répression internationale. Malgré les efforts internationaux des marines, les prises d'otages, en augmentation depuis l'essor de la piraterie dans le golfe

²⁸ RGDIP, chronique des faits internationaux, tome 99, 1995-4, p. 972

²⁹ RGDIP, chronique des faits internationaux, tome 103, 1999-2, p. 480

³⁰ RGDIP, chronique des faits internationaux, tome 103, 1999-2, p. 480

³¹ C.PREVOST, La piraterie maritime en perspective, *Futuribles*, Juin 2009, n°353, p. 58

³² A. RAINAUD, Piraterie au large des côtes somaliennes : rapport du secrétaire général de l'ONU (mars 2009), Sentinelles du 22 mars 2009, disponible sur : <http://www.sfdi.org/>

³³ Cité par E. FRECON, in Pavillon noir sur l'Asie du Sud-Est histoire d'une résurgence de la piraterie maritime, l'Harmattan, 2002, p. 95

³⁴ J.C. BRISARD, Somalie : les nouveaux pirates, disponible sur : <http://www.grands-reporters.com/>

d'Aden, se poursuivent (le 2 janvier 2010, 10 Ukrainiens étaient capturés à 600 miles à l'est des côtes somaliennes).

La piraterie offre un nouveau visage : ce que l'on appelait brigandage ne peut plus rester dans le simple giron étatique, les criminels fuyant se mettent à l'abri dans un autre Etat et revenant ensuite commettre leurs méfaits. L'impuissance des gouvernements à gérer ces situations (comme dans le cas de la Somalie) oblige à une intervention internationale, pour lutter contre un fléau qui touche sans distinction de nationalités.

Enfin, il est parfois malaisé de distinguer entre un réseau terroriste et un réseau pirate tant par leurs actions anarchiques et brutales, que par leurs motifs.

De 1995 à 2005, le risque d'attaque sur les mers du globe était de moins de 1%³⁵, l'exigence de lutte paraissait faible. Aujourd'hui la multiplication des attaques et la médiatisation de certaines (affaire du *Ponant* du 4 avril 2008) rendent obligatoire la remise en place d'un système juridique préventif et répressif efficace.

L'enjeu est triple :

- endiguer la montée de la piraterie
- adapter les instruments juridiques aux nouvelles formes, tant il est vrai que les nouveaux pirates ne ressemblent plus aux boucaniers des romans. La limitation de la qualification de la piraterie à la haute mer devient illusoire.
- distinguer les qualifications de piraterie et de terrorisme, soit en effectuant une refonte de la définition, se rapprochant en cela de l'approche de la piraterie aérienne, soit en séparant définitivement les deux infractions.

Ces constatations effectuées, il importe de nous interroger sur la nature même de la piraterie, sur ses raisons, ses conditions et la manière dont elle s'exprime. Ses multiples aspects la rendent difficile à cerner et à abattre.

³⁵ C. PREVOST, *id.* p. 60

Ces constatations effectuées, il importe de nous interroger sur la nature même de la piraterie, sur ses raisons, ses conditions et la manière dont elle s'exprime. Ses multiples aspects la rendent difficile à cerner et à abattre.

Il convient de mettre en valeur les caractéristiques protéiformes de la piraterie ainsi que son caractère évolutif. Face à cette piraterie « tentaculaire », il n'est pas étonnant que le droit international soit impuissant, en l'état actuel, à offrir une réponse satisfaisante.

Le manque d'adaptation de ce dernier a engendré une lacune profonde et trahit son manque de réactivité face aux infractions internationales, dont la piraterie peut se faire l'égal. Il est important de souligner que cette insuffisance a engendré des doutes sur la qualification de piraterie et que les tentatives d'assimilation ont été nombreuses. Nous tâcherons de rendre plus visibles les caractéristiques propres de la piraterie.

La désaffection du droit international en la matière est d'autant plus regrettable que c'est, entre autres, par le biais des infractions propres à celui-ci, que se construit et se consolide une Communauté Internationale qui reste une idéalisation de l'esprit sur bien des points. L'effort de coopération à laquelle oblige la lutte contre la piraterie est aussi la preuve de la nécessité d'une réglementation internationale, au-delà des nationalismes. Cela offre la possibilité de mettre en œuvre de nouveaux mécanismes qui consacreront l'utilité du droit international.

L'intérêt de la piraterie est qu'elle n'est pas, contrairement à ce que l'on a pu penser, une infraction figée et géographiquement limitée. Rechercher des moyens de répression permet, non seulement de freiner le fléau, mais aussi d'ouvrir de nouvelles pistes de réflexion pour l'évolution du droit international.

Il est donc nécessaire de procéder, de manière approfondie, à un état des lieux de la piraterie actuelle et des moyens qui existent déjà pour la réprimer. Nous pourrions alors souligner que la piraterie est un crime en perpétuel renouvellement (partie I) et qu'il est malaisé d'y fournir une réponse uniforme. Ce caractère évolutif de la piraterie, déjà entre-aperçu au cours du bref retour historique précédent, est la cause de l'écart grandissant entre l'infraction réelle et sa répression.

Cette brève introduction a déjà souligné les paradoxes posés par le cas de la piraterie aérienne. L'étude de cette dernière confirmera la difficulté d'identification de la piraterie.

Nous étudierons également les nouveaux phénomènes qui mettent en échec le système juridique existant.

Après la constatation des insuffisances actuelles du droit, nous tâcherons de mettre en valeur les solutions juridiques et matérielles déjà existantes, et novatrices, ou bien les solutions ébauchées et proposées à l'étude. Cette réponse juridique en cours d'élaboration (partie II) tentera de mettre en valeur des situations d'actions réussies et de démontrer l'intérêt 'un nouvel effort.

PREMIERE PARTIE

UN CRIME EN PERPETUEL RENOUVELLEMENT

La piraterie s'est maintenue à travers les siècles. Souvent déclinante, jamais éteinte, aujourd'hui encore elle s'impose comme une menace latente. La persistance de cette menace s'explique par le perpétuel renouvellement du crime de piraterie, contournant sans cesse législations et actions de répression pour s'imposer. Bien souvent, l'insignifiance du début a provoqué la négligence de sa répression et rendu son éradication impossible.

Si toutefois une solution finissait par s'imposer, la piraterie avait déjà changé de visage et de lieu d'action. Il y a pourtant des constantes : la piraterie est un crime opportuniste, qui naît des circonstances (**TITRE I**). Les situations se répètent et engendrent, à chaque fois, une nouvelle génération de pirates, mieux armés et mieux informés.

De plus, la piraterie est mouvante, une zone paraît-elle vierge de pirates qu'une autre région de globe en pullule. En conséquence, les réponses apportées à ce fléau sont souvent localisées (**TITRE II**). Il ne s'en suit pas pour autant que les réponses sont inexportables d'un point à un autre. Au contraire, la réponse circonstanciée peut avoir une portée bien plus large.

TITRE I - UNE EVOLUTION CIRCONSTANCIELLE

Les pirates sont opportunistes, ils se multiplient quand les occasions sont favorables, et, *a contrario*, disparaissent si une répression efficace voit le jour. Cependant, à l'origine de la piraterie on retrouve des facteurs communs : une situation de détresse économique, l'incapacité de répression des Etats et l'appât du gain. Toutefois, une contre-attaque performante n'entraîne pas automatiquement sa disparition : plus souvent nous assistons à sa mutation. La piraterie aérienne en est une illustration. Les événements récents dans le golfe d'Aden en sont une autre.

Toute l'ambivalence de la piraterie repose sur ces faits : des motifs récurrents (**CHAPITRE I**) en sont le ferment, néanmoins ils ne préjugent pas d'une réponse unique. La piraterie est aussi évolutive, hybride (**CHAPITRE II**).

CHAPITRE I - Les motivations récurrentes

La commission d'un crime n'est qu'exceptionnellement gratuite. Les raisons qui poussent un individu à transgresser un interdit ne sont pas toujours compréhensibles mais elles existent néanmoins.

En ce qui concerne la piraterie, le mobile le plus évident, le plus fréquent est la recherche d'un bénéfice économique (**section 1**). L'appât du gain est l'origine même de la piraterie, c'est parce qu'il existe une situation de pauvreté jugée intolérable, que les hommes prennent la mer et deviennent pirates.

L'autre raison c'est la multiplication des proies disponibles (**section 2**). Lorsque le nombre de victimes augmente, l'entreprise devient plus fructueuse, les chances de tomber sur un butin conséquent et non protégé étant plus élevées.

Section I - La recherche d'un bénéfice économique

Le bénéfice économique des pirates est la combinaison de deux éléments : la nécessité et l'opportunité. Nécessité fait loi et pour la piraterie le proverbe est parfaitement applicable. En effet, aux origines de la piraterie (§1) un état de pauvreté extrême fait loi. C'est le dénuement qui pousse les hommes à devenir pirates.

Lorsque le choix est fait, il convient de s'assurer qu'il est lucratif (§2). Or le contexte moderne pourvoit à la fois à la première et à la seconde condition. Il n'est pas un jour sans que les médias nous informent de la situation dramatique d'une population, réduite à des expédients pour survivre. De plus, les cibles prévisibles de la piraterie ont succombés aux sirènes du capitalisme en privilégiant les revenus plutôt que la sécurité de leurs bâtiments.

En conséquence, à des pirates à la recherche de bénéfices, on offre des proies mal défendues. Les conditions sont réunies pour une expansion de la piraterie.

§ 1. Aux sources de la piraterie

La piraterie naît de l'indigence (A), que ce soit le fait de régions sinistrées ou bien d'un développement économique insuffisant. A ces raisons s'ajoutent une géographie favorable (B), qui concentre à la fois un nombre important de prises potentielles et un terrain favorable à une action des pirates.

A. L'indigence, fondement de la piraterie

Certaines régions du monde offrent un triste visage. Que ce soit par les guerres, par les catastrophes naturelles ou par l'incurie d'un gouvernement (1), ces zones offrent un ferment idéal au développement de la piraterie. De plus, malgré des tentatives fréquentes, les Etats ne parviennent pas toujours à maintenir un développement économique suffisant sur tout leur territoire (2).

1. Des régions sinistrées

« La piraterie est l'expression dans l'espace maritime des déséquilibres des rapports Nord/Sud à l'heure de la mondialisation »³⁶. La richesse extrême de certains Etats contraste avec la pauvreté d'autre. Bien plus qu'un rapport économique, les extrêmes démontrent l'incidence d'un gouvernement posé et d'une situation politique stable face à la douloureuse mise en place de la démocratie dans certains nouveaux pays. Certaines régions du monde, encore incapables de s'accorder sur le mode de gestion d'un territoire, n'offrent qu'instabilité à leurs habitants. A l'origine de cela, l'incapacité totale d'un gouvernement à exercer son action sur son territoire.

Le lien entre les régions sinistrées et la piraterie est explicitement démontré par la situation actuelle en Somalie, largement médiatisée. Le pays est en état d'instabilité politique, ballotté au gré des guerres civiles et constitue une zone de risques majeurs : « *Considérant que*

³⁶ C. PREVOST, *id.*, p. 60

la situation en Somalie constitue une menace pour la paix et la sécurité internationales dans la région », comme l'a affirmé le conseil de sécurité de l'ONU dans sa résolution 1863 de 2009. L'ambassadeur des Etats-Unis M. Khalilzad ajouta fort justement : « *nous ne pouvons par aborder la question de la Somalie uniquement sous l'angle de la piraterie. Il faut une approche globale face aux causes profondes de l'instabilité en Somalie ce qui englobe des aspects politiques, économiques, humanitaires et sécuritaires* »³⁷. L'état critique de la Somalie empêche tout réel développement économique et diminue d'autant la sauvegarde des intérêts de sa population. En détresse et sans réel encadrement policier efficace, les somaliens se sont tournés vers l'illégalité, la piraterie.

L'absence d'un encadrement efficace favorise la constitution de pirate mais un gouvernement répressif peut également en attirer. Le cas des *boat people* vietnamiens illustre ces situations critiques : appauvris, en butte avec un gouvernement qui se durcissait, des milliers de Vietnamiens choisirent l'exil à bord d'embarcations précaires. Proies idéales pour les pirates thaïs qui patrouillaient le long des côtes. Les *boat people* fuyaient avec leurs maigres ressources, leur vulnérabilité les désignait comme victimes. Dans cet exemple précis les zones sinistrées attirent la piraterie, toutefois c'est exceptionnel, d'ordinaire les pirates préfèrent attaquer des proies plus substantielles.

La situation politique est un facteur important dans la constitution ou non d'une criminalité. La Somalie est aujourd'hui sous le feu des projecteurs, elle n'est pourtant pas la seule concernée par la piraterie. Le continent africain est depuis longtemps la proie de seigneurs de la guerre qui cherchent, à tour de rôle, à imposer leur légitimité. L'Amérique du Sud, de son côté, n'est pas exempte du fléau. Selon le Bureau maritime international, les actes de piraterie se sont ainsi accrus au Pérou et touchent également le Brésil, la Colombie, le Costa Rica, l'Équateur, Haïti et le Venezuela. Le phénomène est essentiellement lié aux trafics de drogue³⁸.

³⁷ Compte rendu de séance S/PV.6068, conseil de sécurité des Nations Unies, disponible sur : <http://www.un.org/depts/dhl/resguide/scact2009fr.htm>

³⁸ Rapport du BMI du 14 janvier 2010 disponible sur : <http://www.icc-ccs.org>

2. Un développement économique insuffisant

L'Inde est un pays en pleine expansion économique. Elle est réputée pour ses ingénieurs, ses sidérurgies et peut à présent se permettre d'exporter blé et riz. Son aura économique n'est pourtant pas parvenue à s'étendre à ses proches voisins, qui souffrent toujours d'un retard économique important. Ces derniers voient passer au large de leur territoire des richesses qui leur sont inaccessibles. Aussi l'océan Indien est-il le siège de nombreuses attaques pirates

Ce constat peut s'appliquer au delta du Niger dont les populations ne profitent guère de la manne pétrolière, ou aux pêcheurs du détroit de Malacca qui voient jour après jour des cargos chargés les frôler sans qu'ils en retirent un quelconque profit. Dans son dernier rapport du 14 janvier 2010³⁹, le Bureau maritime international (BMI) recensait 28 incidents au large du Nigéria en 2009 et estime que la majorité des incidents ne sont pas déclarés. Ces attaques, peu médiatisées, sont pourtant plus violentes que celles des pirates somaliens. Alors que l'Indonésie affiche un nombre d'attaques en baisse (25 en 2009) dont 2 seulement dans le détroit de Malacca. Les indications du BMI sont cependant à prendre avec précaution car sa définition de la piraterie diffère de celle de la convention de Montego Bay.

Ces populations vont chercher sur ces navires la richesse que le pays ne peut offrir. Lorsque la parole est offerte aux pirates ils s'en expliquent. Uban, pirate « retraité » originaire du Timor Oriental et vivant à Batam, s'exprimait ainsi lors d'un entretien : « (...) *je suis devenu pirate pour gagner ma vie. Tout comme moi, beaucoup venaient de kampung (villages) miséreux. Ils étaient au chômage et ne mangeaient pas tous les jours. Singapour était riche ; nous étions pauvres. Alors nous sommes allés piller les abords de Singapour* »⁴⁰. Le témoignage est éloquent. C'est le manque d'emploi dans son pays qui l'a poussé à prendre la mer et les armes. Il ne s'agit pas ici de s'interroger sur le bien-fondé des raisons qui les poussent à devenir pirates. Toutefois on ne peut nier que certaines circonstances poussent à la commission de crime. La pauvreté engendre la piraterie, que ce soit de manière active ou passive.

³⁹ Disponible sur : <http://www.icc-ccs.org>

⁴⁰ E. FRECON, Pavillon noir sur l'Asie du Sud-Est Histoire d'une résurgence de la piraterie maritime, L'Harmattan, 2002, p. 63

La situation du Bangladesh est l'instabilité politique, les coups d'Etat répétés empêchent une réelle action de la police nationale. Pour leur survie, certains habitants se sont tournés vers la piraterie. On a dénoncé entre 2004 et 2005 une vingtaine d'agressions. Chittagong, premier port et seconde ville du pays est considéré comme à haut risque⁴¹. La piraterie qui s'y illustre ne peut être qualifiée comme telle au regard de la convention de Montego Bay, puisqu'elle a le plus souvent lieu à quai. Elle est cependant caractéristique de ce renouveau de la piraterie.

La détresse économique n'est qu'un des facteurs à la source de la piraterie. Le développement de ce crime nécessite aussi une géographie favorable, c'est à dire qui lui fournisse la « matière première » nécessaire à son épanouissement.

B. Une géographie favorable

Du fait de la définition donnée par la Convention de Montego Bay, la piraterie est caractérisée par la haute mer. Pour la circulation aérienne comme la circulation maritime, l'existence de couloirs de circulation prédéfinis simplifie la navigation dans cette zone. Mais c'est aussi augmenter le nombre de proies potentielles dans un lieu donné. Ces routes commerciales (1), lorsqu'elles sont situées au large des pays instables et sinistrés évoqués plus haut, sont un vivier pour les criminels. Lorsqu'ils ne se concentrent pas sur les routes commerciales, il leur reste de vastes espaces dont le contrôle ne peut être effectif et où les navires marchands sont livrés à eux-mêmes (2).

1. Les routes commerciales

En 2001, le capitaine de vaisseau B.Lepou établissait que « *les capacités du fret aérien ne représentent que 5% des capacités du fret maritime* »⁴². Le transport maritime est donc le transport par excellence des matières premières – comme le pétrole, le caoutchouc, le nickel – mais aussi tous les biens de consommation du monde moderne. La mondialisation a créé un état de dépendance entre les Etats du monde. Cette dépendance est alimentée par un intense

⁴¹ J-M. BARRAULT, *Pirates des mers d'aujourd'hui*, Gallimard, imprimé en Mayenne, 2007, p. 66

⁴² Cité par E. FRECON *op.cit.*

trafic maritime, seul moyen de maintenir un flux de marchandises constant et à moindre coût. On estime que 97% du transport mondial se fait par voie maritime⁴³. Ce trafic est organisé de manière à réduire au maximum la durée du transport et le coût qui en résulterait.

La grande route conteneurisée Est-Ouest traverse le globe horizontalement et passe par le canal de Suez pour atterrir dans le Golfe d'Aden. Elle est l'artère principale dont rayonne toutes les autres routes maritimes. Or ainsi que nous pouvons le constater (document 1), les points névralgiques de la piraterie sont situés sur cette route et sur ses annexes. Le canal de Suez diminue sensiblement la durée du transport maritime. A défaut, les navires devraient contourner tout le continent africain et affronter les tempêtes du Cap de Bonne Espérance. Ce passage est donc essentiel et concentre les marchandises maritimes. Le revers de la médaille est que la trajectoire obligatoire après ce « raccourci » traverse le Golfe d'Aden. Or nous avons pu voir que la Somalie, par sa situation politique instable et la paupérisation qui s'en suit, en font un terrain propice au développement de la piraterie. La concomitance de ces facteurs – instabilité politique, pauvreté et présence d'une route maritime - ont contribué à la montée spectaculaire des actes de piraterie dans le Golfe d'Aden.

Le même constat peut se faire au niveau du détroit de Malacca, route commerciale incontournable. Près de 600 navires y transitent chaque jour et 80% des hydrocarbures destinés au Japon l'emprunte⁴⁴. Une telle concentration de marchandises dans un espace étroit, obligeant à un passage ralenti, est évidemment un facteur d'augmentation des actes de piraterie, de la part de populations appauvries, mais également, et bien que leur reconnaissance ne soit pas avérée, d'organismes gouvernementaux mal contrôlés. Les pays riverains du détroit de Malacca ont d'ailleurs pris la pleine mesure de cette situation. Pour préserver la richesse inhérente à la présence d'une route commerciale maritime, ils ont développé des moyens de lutte efficace, que nous étudierons plus loin.

Au niveau mondial, la corrélation entre route maritime et piraterie a également été perçue puisque de nouvelles routes maritimes se développent. Toutefois on constate qu'elles impliquent un trajet plus long et donc plus coûteux. On pourrait se demander si cela n'entraînerait pas une baisse du trafic maritime et donc une baisse de la piraterie. Cependant

⁴³ J-M. BARRAULT, *op. cit.*, p. 13

⁴⁴ J-M. BARRAULT, *id.* p. 51

la mondialisation actuelle et l'état des transports mondiaux ne permettent pas aujourd'hui d'envisager un transport maritime amoindri.

La problématique des routes maritimes demeure. A moins d'éviter toutes les zones instables ou appauvries, les modifier ne revient qu'à changer la carte de la piraterie.

2. Des espaces vastes et incontrôlables

Lorsque la guerre froide a pris fin, la crainte d'une menace contre le transport maritime a également diminué. On estimait alors que les atteintes ne pourraient venir que des zones littorales et donc contrôlables par une garde côtière. C'était faire peu de cas des autres menaces comme la piraterie, qui petit à petit se sont éloignés des côtes pour des attaques plus ambitieuses.

Le monde de la piraterie est aussi vaste que l'Océan, qui recouvre 71 % de notre globe. Malgré la technologie moderne, la surveillance des satellites, il est matériellement impossible de surveiller l'espace de la haute mer. Le régime juridique de la haute mer, lui-même ne se prête pas à une telle surveillance fut-elle dans le but de protéger les navires de commerce de la piraterie. En principe la règle veut que seul l'Etat du pavillon du navire puisse procéder à un contrôle de ce dernier ou bien puisse concéder ce droit à un autre Etat. Les seules exceptions notables à cette règle dans les espaces régis par le principe de la liberté concernent le transport d'esclaves et la piraterie.

Cependant, il n'est pas toujours facile de discerner un navire pirate d'un autre et si l'image du fameux drapeau noir flotte dans nos mémoires, il faut se souvenir que ce dernier n'était déployé qu'au moment de l'assaut et que le reste du temps, les pirates se fondaient prudemment dans l'anonymat d'un navire marchand ou allié.

Pour tenter de briser cet anonymat et cet « incognito » qui caractérise tous les navires dans leur navigation sur la haute mer, les Etats ont entrepris d'augmenter la surveillance des navires dans l'espace maritime, bien au-delà des espaces sous contrôle nationale. Au sein de l'Organisation Maritime Internationale, le projet LRIT (*Long Range Identification Tracking system*) illustre cette nouvelle tendance. Il s'agit de coordonner une surveillance de la part, tout d'abord, de l'Etat du pavillon, puis par l'Etat du port de destination, et enfin par l'Etat côtier le plus proche, par le biais de transpondeurs radio et radar sur les navires et des

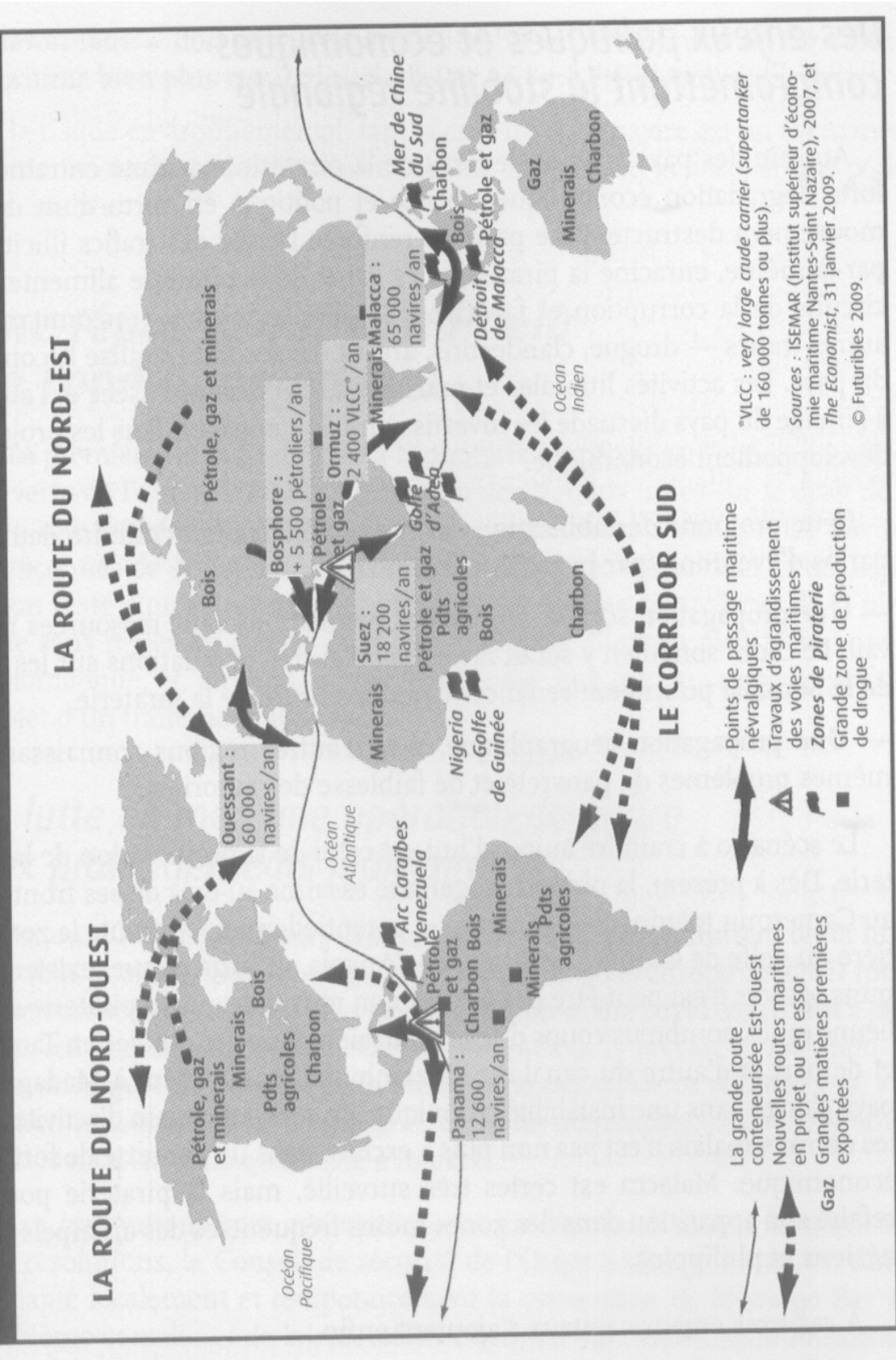
satellites de détection. Ainsi le suivi du navire pourrait se poursuivre de 400 à 1200 milles marins au delà des côtes. Pour les Etats-Unis, ce suivi de la navigation maritime devrait s'étendre jusqu'à 2000 milles marins⁴⁵.

Ce type de projet trouve un écho en Somalie où les navires marchands ont la possibilité de prendre contact avec les navires des flottes qui patrouillent dans le secteur. La même possibilité est ouverte aux navires en Asie du Sud-Est, sous l'initiative du Bureau Maritime International.

La nouveauté de ce projet traduit l'inquiétude croissante des Etats face à leur impuissance à protéger les navires dans l'espace maritime international. Elle démontre également leur tentative pour contrôler cet espace de liberté. D'une certaine manière on peut considérer que si ce projet aboutit il réduira considérablement la surface haute mer, tout comme Jules Verne faisait dire à son héros Philéas Fogg que la terre avait rétréci parce que l'on pouvait la parcourir en 80 jours. On pourrait également considérer que ce serait amoindrir le principe de liberté qui régit l'espace maritime international.

⁴⁵ J-P. QUENEUDEC, Les aspects juridiques de la sécurisation des voies maritimes, Grand dossier : Défenses et sécurités maritimes, Défense, Janvier Février 2008, n° 131, p. 25

Carte 1 — Piraterie et routes maritimes mondiales



Nous pouvons donc considérer que le problème des vastes espaces internationaux et de leur impact dans le développement de la piraterie a été pris en compte.

En dehors des facteurs environnementaux qui favorisent la piraterie, on ne peut nier que l'attrait monétaire est un appât puissant pour les populations concernées.

§ 2. Une activité lucrative

La piraterie a toujours existée sur la base d'un revenu économique rapide et conséquent. Si certaines populations se tournent vers la criminalité maritime, c'est pour fuir la pauvreté ou le chômage qui les frappent. C'est aussi dans l'espoir d'un revenu plus facile à gagner et qui requerra moins d'effort de leur part. C'est la recherche d'un revenu attractif (**A**). Si, de plus, l'activité s'avère moins dangereuse (**B**) qu'il n'y paraissait, les pirates se retrouvent gagnants sur tous les tableaux. Comment s'étonner alors qu'ils se tournent de plus en plus nombreux vers cette activité et avec des revendications de plus en plus importantes ?

A. Un revenu attractif

L'activité de pirate a toujours été nimbée d'une aura qui, pour n'être pas toujours positive, n'a jamais laissé indifférent. L'attrait d'un revenu « facile » et conséquent attire une population appauvrie. D'un autre côté la « profession » de pirate ne signifie pas pour autant une mise au ban de la société. Elle au contraire valorisée dans certaines cultures, voire encouragée comme une profession d'artisan qui s'exercerait de père en fils (1). De plus le laxisme existant dans la protection des navires a rendu les attaques beaucoup plus simples qu'elles pouvaient l'être auparavant. La diversification et la complexification des organisations pirates a également rendu la pratique plus sécurisée pour les pirates (2).

1. La reconnaissance du statut social de pirate

Le pirate est habituellement considéré comme un paria. Les lois nationales et les conventions internationales en ont fait un hors-la-loi, sans nationalité pour le protéger en

haute mer. Malgré tout cette opinion n'est pas partagée par tous, notamment par les pirates ou les populations qui les hébergent.

Les pirates eux-mêmes ont parfois tenté de valoriser leur image, comme nous avons pu le voir. L'idée d'une société utopique basée sur l'égalité entre tous a été prônée. Les récits de leurs aventures leur ont également acquis les faveurs du public. Cette popularité peut encore être mesurée aujourd'hui au vu des films sur la piraterie, touchant des spectateurs de plus en plus jeune, comme le film des studios Disney « Pirates des Caraïbes ». L'image du public est très largement faussée par ce genre de publicité. Pourtant il existe des populations dans lesquelles la piraterie, sans enjolivement, est reconnue comme une profession sans contrepartie négative.

En 1920 déjà, un journaliste finno-américain, Aleko Lilius avait pu rapporter de son expérience aux alentours de Macao, que le rançonnement et le détournement des navires étaient un « *commerce légitime* »⁴⁷ pour les populations locales. L'Asie du Sud-Est est fertile en exemple de la reconnaissance du statut social de pirate. Dans l'archipel des Sulu, les *Sama* et les *Tausug* de l'île de Jolo continuent d'honorer une tradition fortement ancrée de criminalité maritime. Pour Guislaine Loyré et Alain Rey, il s'agirait d'un particularisme ethnique. Ces populations luttent « *contre l'intrus (...) pour la défense de ce qui représente leur indépendance, leur liberté de commercer, de se procurer butin et esclaves* »⁴⁸. D'où la conclusion pour les auteurs qu'il s'agit d'un mode de vie déjà ancien et que l'on est tenté de considérer comme toujours actuel au vu des exactions maritimes toujours commises par les populations de Sulu.

Il s'agit clairement d'un moyen de subsistance accepté et non pas honni. David Anthony Delavoet explique également que, dans certaines zones de l'Asie de l'Est, la piraterie est perçue « *comme une profession banale, socialement admise* »⁴⁹. Lorsque l'individu n'a pas l'impression de commettre une faute, la raison sociale à la base de toute règle de droit fait défaut pour sanctionner cette faute. Quelle est la force d'une réglementation internationale face au poids de la tradition ? Quelle portée peut avoir cette réglementation internationale dans certains villages traditionnellement tournés vers la criminalité maritime ? Ces questions illustrent la difficulté de l'application du droit international et conséquemment

⁴⁷ Cité par E. FRECON *op.cit.* p. 46

⁴⁸ Cité par E. FRECON *id.* p. 49

⁴⁹ Cité par E. FRECON *ibid.* p. 51

son peu d'efficacité en cas de manquement. En Somalie aussi, les récits d'Henry de Monfreid, ont prouvé l'existence d'une piraterie de métier dont les échos sont aujourd'hui dans tous les médias.

La non-reconnaissance de la criminalisation de la piraterie par ces populations contribue à entretenir un vivier de pirates. Pirates d'autant plus dangereux qu'ils bénéficient de l'expérience de leurs aînés. A ceci s'ajoute le fait que la « profession » est devenue bien moins dangereuse : en effet, la volonté d'économiser a poussé les armateurs à réduire de plus en plus leurs dispositifs de sécurité, se reposant sur l'illusion que les mers étaient redevenues un lieu de navigation paisible.

2. La récompense économique

Lorsqu'ils embrassent la piraterie, les pirates espèrent une récompense économique substantielle, à la hauteur des risques qu'ils engagent. Au XVIIe, les galions espagnols, emplis de doublons, formaient le rêve de tout forban des mers. Aujourd'hui ce sont des marchandises beaucoup moins reluisantes mais tout aussi substantielles selon le type de navires attaqués.

L'estimation du butin réel des pirates est difficilement calculable car les armateurs répugnent le plus souvent à signaler les attaques, de peur de voir leurs coûts d'assurances augmenter en flèche. De plus cela engendrerait une enquête et l'immobilisation du navire, qui se chiffre entre 15 000 et 40 000 euros par jour⁵⁰. Il existe cependant un abîme entre le préjudice direct causé par les pirates et la somme globale qui sera imputée à la piraterie maritime. Par le passé, des analystes ont pu évaluer le préjudice total, dû à la piraterie maritime, comme allant de 200 millions à 53 milliards d'euros par an⁵¹.

Comme nous avons pu le signaler plus haut, la piraterie moderne ne correspond plus exactement aux critères définis par la réglementation internationale. Beaucoup d'attaques sont aujourd'hui perpétrées au mouillage ou dans les eaux territoriales. Il s'agit régulièrement dans ce cas de yachts de particuliers. Les pirates dérobent alors l'argent et les objets de valeur

⁵⁰ Cité par E. FRECON *op.cit.* p. 88

⁵¹ Cité par S. KANE et F. MARTIN *op.cit.* p. 82

disponible. Une somme conséquente pour ces hommes qui sont souvent des pêcheurs désœuvrés.

De telles attaques sont possibles dans la piraterie internationale au sens de la convention de Montego Bay, elles sont souvent plus ambitieuses. L'affaire du *Ponant* dans le golfe d'Aden illustre cette montée en puissance des pirates et l'accroissement importants de leurs revenus : les otages avaient été monnayés contre une rançon de deux millions de dollars. Une partie de cette rançon a pu être récupérée après une intervention militaire et la libération des otages. Il s'agit ici d'une menace sans commune mesure avec les larcins visant les devises ou les objets de valeur (bien que ces petites actions ne soient absolument pas dépourvues de violences inquiétantes).

Cette prise d'otage n'est pas un élément isolé : le 10 avril 2005, le *Feisty Gas*, navire sous pavillon panaméen, transportant du gaz liquéfié sera abordé au large de la Somalie. Ses 17 membres d'équipages ne seront relâchés qu'après le paiement d'une rançon. Le 26 juin 2005, un navire transportant du riz pour l'aide alimentaire en Somalie, immatriculé à St-Vincent-et-les-Grenadines, le *Semlow*, sera arraisonné et son équipage pris en otage contre une rançon de 500.000 dollars⁵². Le 19 août 2009, un chimiquier, le *Bunga Melati Dua* a été abordé dans le golfe d'Aden, son équipage et sa cargaison auraient été libérés contre une rançon de deux millions de dollars⁵³

L'autre manière pour les pirates de recueillir rapidement une somme importante d'argent est l'abordage du navire et son détournement pur et simple. En d'autres termes, les assaillants vont capturer un navire, neutraliser l'équipage et procéder à une fouille en règle, puis ils vont le maquiller et détourner sa cargaison. Le navire recevra une nouvelle immatriculation. Il sera ensuite vendu à un acheteur qui nécessite un besoin urgent de navire. Au lieu de livrer le navire à l'adresse indiquée sur le connaissance de l'acheteur, les pirates livreront la marchandise à un complice ou un autre acheteur de bonne foi, avant de procéder à une nouvelle immatriculation du navire⁵⁴. L'opération peut être renouvelée à plusieurs reprises.

⁵² J-M. BARRAULT, *id.* p. 82-84

⁵³ Source : <http://www.meretmarine.com/>

⁵⁴ E. FRECON *op.cit.* p. 106

Une affaire, tristement célèbre, illustre ce cas de figure. Il s'agit de l'affaire de l'*Anna Sierra*. Le 13 septembre 1995, l'*Anna Sierra*, sous pavillon chypriote, sera attaquée par trente hommes cagoulés qui maîtriseront l'équipage. Ce dernier sera abandonné sur un radeau de fortune le 15 septembre, tandis qu'une partie des pirates repartira avec les effets personnels dérobés. Les marins seront retrouvés par des pêcheurs vietnamiens. Quant au navire, il sera maquillé et rebaptisé l'*Artic Sea*. La supercherie sera découverte au port de Beihai, dans la province du Guangxi en Chine. Le Bureau Maritime International demandera aux autorités thaïlandaises de mener une enquête sur Artic Gold Navigation Inc., dont la domiciliation indiquait Bangkok. Celle-ci prétendra que l'*Artic Sea*, sous pavillon du Honduras, avait chargé sa cargaison au Brésil. Or les sacs de sucre étaient tous marqués de la mention « Thailand »⁵⁵... Un autre navire, le *Petro Ranger*, subira le même sort en avril 1998 et sera rebaptisé le *Wilby*⁵⁶. Le *MV Marine Master* sera également retrouvé sous un nouveau nom en 1999.

En septembre 2000, un membre du Centre régional de la piraterie, Noel Choong, estimera qu'un détournement sur une cargaison moyenne rapporterait entre 2 et 3 millions de dollars aux pirates. De plus, avec l'usage du navire et sa revente, ce bénéfice pourrait monter à 40 ou 50 millions de dollars pour l'organisation criminelle⁵⁷.

La piraterie s'avère donc pouvoir être une affaire extrêmement rentable. Si de plus le risque devient moins élevé, la tentation d'arraisonner des navires et de les piller ne connaît plus de limite. Or il semble bien que la protection des navires soit plus faible que par le passé.

B. Une activité « sécurisée »

Lorsqu'une activité s'avère gratifiante sur le plan social et économique, il ne manque généralement pas de volontaires pour s'y essayer. Nous avons pu observer les raisons et les avantages qui poussent à la piraterie. Si, de surcroît, le danger d'être tué, blessé ou capturé, diminue, nul doute que cela n'incite également à la commission du forfait. La risque zéro n'existe pas, encore moins en matière de piraterie. Néanmoins on peut remarquer que les

⁵⁵ E. FRECON *op. cit.* p. 107

⁵⁶ E. FRECON *id.* p. 85

⁵⁷ Cité par E. FRECON *ibid.* p. 109

nouvelles organisations pirates ont considérablement réduit les risques de capture inhérents à leur « profession » (1). Il s'agit, comme au temps des galions, de fuir. Mais les pirates ont parfaitement intégré les limites de la juridiction internationale et en jouent. De plus, leurs actions sont de mieux en mieux coordonnées (2) et s'éloignent du schéma habituel des pêcheurs désœuvrés, tentant d'améliorer leur ordinaire.

1. Des risques mineurs

La réglementation internationale, telle que la conçoit la Convention de Montego Bay, prévoit : « *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* »⁵⁸ (article 105). Cette entorse à la liberté de la haute mer est la preuve de la lutte à laquelle se livrent les Etats contre la piraterie. C'est un régime de libéralité en faveur des Etats. Ainsi, le navire ou l'aéronef pirate ne peut se prévaloir, au contraire d'autres situations à caractère international, de sa nationalité pour échapper à son châtement.

En théorie ce régime permettrait à une région sillonnée par des navires de guerre ou assimilés (car seuls ces derniers y sont habilités : « *Seuls les navires de guerre ou aéronefs militaires, ou les autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet, peuvent effectuer une saisie pour cause de piraterie* », article 107 de la Convention de Montego Bay), pourrait échapper au fléau de la piraterie ou lutter avec efficacité.

En réalité elle est un frein dans la situation actuelle. Les pirates, conscients de risques qu'ils encourent, fuient l'espace international sitôt leur méfait accompli et sont ainsi protégés des poursuites internationales. De plus cette fuite se fait dans les eaux territoriales d'Etats en situation de faiblesse, qu'elle soit économique ou politique, et donc inaptes à protéger

⁵⁸ Disponible sur : <http://www.un.org/>

efficacement leurs côtes. La poursuite des navires ou aéronefs pirates en eaux territoriales par une marine étrangère est soumise à l'autorisation de l'Etat possesseur de ces eaux territoriales. La poursuite n'est donc pas systématique et les pirates assurés d'une relative impunité. La Somalie est un secteur critique pour les marines internationales. L'Etat somalien, en faillite, ne peut absolument pas assurer la répression des pirates, qui se réfugient donc régulièrement dans ses eaux. La situation du détroit de Malacca illustre également l'inefficacité des poursuites unilatérales menées par les Etats : du fait de la proximité des différentes mers territoriales, les navires pirates passaient de l'une à l'autre pour fuir leurs poursuivants

Il est toutefois possible d'accorder à un navire de guerre étranger, la possibilité de poursuivre les pirates dans l'espace maritime national. Ainsi lorsque, le 4 avril 2008, le *Ponant* avait été abordé par des pirates somaliens alors qu'il naviguait en eaux internationales, la marine française avait demandé au gouvernement somalien l'autorisation de pénétrer dans ses eaux territoriales et d'utiliser la force contre les pirates qui s'y étaient réfugiés⁵⁹.

Les failles dans la conception internationaliste de la piraterie apparaissent clairement dans cette limitation géographique. On pourrait pourtant considérer que l'élévation de la piraterie au rang de « crime international » en faisait un objectif prioritaire. Il n'en est rien, tant les limites imposées par la souveraineté des Etats nuisent à sa répression. Tout en facilitant l'action des criminels. Criminels qui tendent à s'organiser en organisations plus complexes, et encore plus difficiles à maîtriser.

2. Des organisations complexes

Depuis longtemps les pirates ont organisé leur activité de manière à la rendre plus lucrative et moins aléatoire pour leur sécurité. A cet égard, les pirates malais sont un modèle. Dans cette région où la piraterie est une profession socialement admise, elle peut être appuyée et aidée. Les pirates malais ne sont plus des pêcheurs désœuvrés mais des bandes armées semi-professionnalisées, armées de mitraillettes lourdes ou de lance-roquettes et disposent de moyens navals bien supérieurs aux simples barques de pêche puisque le bateau pirate type est

⁵⁹ RGDIP, Chronique des faits internationaux, tome 112, 2008, p. 661

le *pump-boat*, une embarcation légère sur-motorisée⁶⁰. Les pirates monnayent également leurs talents à la manière d'une milice privée ou d'une police auxiliaire, ce qui les autorisent à une sorte de « permis de chasse »⁶¹.

L'habileté et l'expérience de ces pirates se démontrent également dans les attaques perpétrées dans le détroit de Malacca. Les attaques nocturnes démontrent, par leur mobilité, leur rapidité et leur surprise. Les succès de ces entreprises sont dus à des marins expérimentés.

On dénote aussi une organisation accrue en mer de Chine. Les liens de la piraterie avec le crime organisé et les célèbres triades illustrent à merveille ces organisations complexes. Les liens entre les réseaux de contrebande et les mafias permettent à la piraterie maritime chinoise d'effectuer des actions d'éclat. Ses cibles de prédilection sont les navires de commerce, dont l'écoulement de la marchandise et la transformation en « navire fantôme » (c'est à dire maquillé et utilisé par un « nouveau propriétaire » sous un autre nom) nécessitent un réseau de contrebande organisé et puissant.

Il faut tout d'abord un réseau d'information efficace sur la circulation et le contenu des navires de commerce. Ensuite, l'action nécessite des marins expérimentés et lourdement armés afin de contrôler l'équipage le plus rapidement possible. Enfin, la présence d'une complicité à terre et au port est essentielle pour assurer la transformation du navire. L'obtention de « vrai-faux » papiers pour les navires piratés fait également soupçonner la connaissance des exactions par les autorités locales.

Les réseaux africains ne sont pas aussi développés que ceux des pirates asiatiques. On note cependant une évolution dans leur pratique, les pirates somaliens utilisent des armes lourdes, des grenades, de l'artillerie⁶². L'augmentation du nombre d'armes à la disposition des pirates somaliens dénote le soin qu'ils apportent à leurs opérations. L'utilisation de « bateaux mères » a permis d'étendre le périmètre des activités et à augmenter le rendement

⁶⁰ D-A. DELAVOET, La piraterie un fléau actuel, *Bulletin d'étude de la marine*, juillet 1996, n°8, p. 26

⁶¹ D-A. DELAVOET, *op.cit.* p. 27

⁶² J. GETTLEMAN, Somali Pirates tell their side : they want only money, 30 septembre 2008, disponible sur : <http://www.nytimes.com>

des actions entreprises⁶³. Leur préférence accrue pour la prise d'otage est également une preuve de la structuration de leur action.

Ces organisations accroissent le bénéfice des pirates tout en les préservant des dangers que l'amateurisme pouvait occasionner.

La professionnalisation de la piraterie est aussi l'effet de l'augmentation des prises qui peuvent être les leurs.

Section II - La multiplication des proies

Lorsque ni la main d'œuvre, ni la volonté ne font défaut, l'exercice d'une « profession » telle que la piraterie ne peut être qu'en expansion. Ajoutons à cela que la mondialisation ne fait que leur faciliter la tâche. Le besoin croissant de biens de consommation, quelque soit la saison ou le pays, oblige à une croissance toujours plus importante du trafic maritime sans que la protection des navires suivent le mouvement (§1). Comme nous avons pu le voir, les routes maritimes sont déterminées en raison de leur rapidité et du moindre coût qu'elles entraînent pour les armateurs. Nous avons pu constater qu'elles ne sont pas pour autant les plus sûres. Tout comme elles engendrent le crime, ces régions sinistrées favorisent l'action des pirates en ce que le laxisme des autorités, qu'il soit dû à leur impuissance ou au peu d'intérêt apporté à la question, offre l'impunité aux pirates (§2). On peut donc considérer que le nombre des proies augmente proportionnellement à l'inexistence des moyens de répression nationaux des pays côtiers et de l'inaction du droit international.

§ 1. Un commerce maritime toujours en expansion

Le recours aux voies maritimes n'a pour l'instant aucun risque de régression, quelque soit l'intensité de la piraterie. Il n'est en effet pas d'égal à ce dernier pour ce qui est de la

⁶³ C.PREVOST, *id.*, p. 61

faiblesse des coûts, comparativement au volume de la marchandise déplacée. Il est même en augmentation constante (**A**). Parallèlement, on ne peut observer l'augmentation des soins apportés aux navires qui effectuent ces traversées. On ne peut, au contraire, que constater que la protection des navires, des équipages et des marchandises sous leur garde n'est pas à la hauteur des dangers encourus (**B**). Ce défaut est préjudiciable aussi bien aux armateurs, qui voient leur revenu sans cesse menacé, que les marins, qui peuvent exposer leur vie.

A. L'augmentation du trafic maritime

Le trafic maritime est depuis longtemps une artère indispensable du commerce international. Plusieurs raisons expliquent cela : l'économie que présente ce moyen de transport, la possibilité d'un transport de masse et, incidemment, le faible coût environnemental comparativement à d'autres moyens (**1**). Ces raisons expliquent la permanence de la marine marchande de part le monde. L'accroissement des besoins (**2**), dû à la mondialisation, pousse à un trafic maritime toujours plus intense. De la sorte se multiplient les convois maritimes et les proies pour une piraterie toujours plus intense.

1. Un coût économique et environnemental faible

On a coutume de considérer que l'arrivée de l'aviation commerciale a révolutionné les transports. En ce qui concerne le transport des passagers, le progrès est indéniable : l'avion permet une rapidité que peut difficilement égaler le transport maritime. Il a également permis d'accéder à un nombre beaucoup plus large de destination sans avoir l'inconvénient de recourir à un transport terrestre, plus contraignant et souvent moins confortable. Toutefois en ce qui concerne le transport de marchandises la problématique est différente. Il ne s'agit pas tant de transporter vite et dans des conditions de précautions particulières, sauf pour certaines marchandises particulièrement délicates, que d'en transporter beaucoup au moindre coût possible.

Dans cette optique, le choix du transport maritime par les armateurs s'explique facilement : le tonnage d'un navire marchand, comme un cargo, est supérieur à celui d'un avion. La question du délai n'est pas un problème pour la majorité des marchandises et les

conditions du transport, pour rudimentaires qu'elles sont, ne sont pas de nature à nuire à la marchandise.

La préférence s'explique aussi en termes de coût. Un navire coûte moins cher à équiper, qu'un avion à affréter. Depuis maintes années, les armateurs rognent sur différents postes afin de rendre cette différence encore plus notable. L'usage de pavillon de complaisance, moins exigeant en matière de sécurité des navires, ainsi que l'utilisation de marins en plus petit nombre et à des conditions plus avantageuses selon leur nationalité.

De plus, si l'on excepte les désastreuses mais exceptionnelles marées noires, le transport maritime est celui qui laisse la plus faible empreinte économique et le plus apte à une politique de protection de l'environnement durable⁶⁴. La pollution maritime est plus largement due aux comportements côtiers qu'à la circulation maritime. Un avion seul est une source d'émission de CO² bien plus importante.

On peut souligner que le transport maritime est servi par la liberté d'usage dans les eaux internationales, liberté garantie par le droit international et encouragée par les États. Au contraire, le transport terrestre et aérien est soumis aux diverses lois nationales et douanes qui peuvent les grever. Encore une fois, la supériorité des voies maritimes ne fait aucun doute.

Ces avantages contribuent à faire de la marine marchande, le moyen par excellence de transport de marchandises. Cet état de fait est notable depuis longtemps, mais il tend à s'affirmer avec la mondialisation. L'appétit croissant de l'humanité pour des produits de consommation augmente le trafic maritime.

2. L'accroissement des besoins

L'uniformisation des cultures, si décriée par les altermondialistes, passe par l'uniformisation des besoins. Lorsqu'un pays européen ressent les besoins de disposer de bananes, c'est au trafic maritime d'y pourvoir. De même lorsqu'il s'agit de disposer de fraises en plein hiver, c'est à la marine marchande de traverser les mers pour aller les chercher sous un climat plus clément. Alors que des pays comme la Chine ou l'Inde émergent, leur appétit

⁶⁴ G. MARCHAND, La piraterie maritime, entre vision globale et réponses sectorielles, *Sécurité globale*, Printemps 2009, n°7, p. 62

de consommation croît en proportion, pour des produits aussi variés que les bœufs d'Argentine ou moutons de Nouvelle-Zélande, les automobiles du Japon, ordinateurs de Corée et textiles de Chine, etc. A cela s'ajoute le besoin toujours présent de matières premières pour les industries du monde entier : nickel de Nouvelle-Calédonie, caoutchouc, zinc ou minerais de fer de Mauritanie...

L'océan, qui recouvre plus de 70% de la croûte terrestre, est le lien le plus court entre les mégapoles mondiales, la plupart du temps côtières : Shanghai, New-York, Tokyo, etc. Le transport maritime est donc voué à perdurer.

On considère aujourd'hui que les trois quarts du commerce mondial en poids, et les deux tiers en valeur transitent par voie maritime⁶⁵. L'Union Européenne est approvisionnée à 90 % en hydrocarbures par voie maritime⁶⁶ et 80 % des hydrocarbures en direction du Japon transitent par le détroit malais⁶⁷. De fait les Etats et en particuliers les Etats occidentaux sont totalement dépendants de ceux qu'ils exportent et importent. L'influence de la mondialisation est ici indiscutable, les biens de consommation et les matières premières nécessaires sont à 97% importées par voie maritime⁶⁸. La mondialisation n'ayant pas encore rencontré d'opposition sérieuse, il est certain que cette tendance ne peut que s'affirmer.

L'extension du trafic maritime ne peut que profiter aux armateurs et aux Etats. Une contrepartie s'impose: la protection des navires. La relative benignité de la piraterie ces dix dernières années a laissé croire qu'un progrès n'était pas nécessaire. A présent que les pirates ont fait une apparition remarquée sur la scène internationale et notamment dans les médias, la question de la sécurité des navires ne peut plus être laissée dans l'ombre.

Les Etats peuvent s'efforcer de préserver leurs côtes de pirates, mais les armateurs ont le devoir de ne faire naviguer que des bâtiments sécurisés. Or pour des raisons d'économie, encouragés par le laxisme des pavillons de complaisance, les armateurs ont pu négliger cet aspect et envoyer sur les flots des navires en mauvaises conditions. La meilleure preuve en est les marées noires causées par des coques de navire en trop mauvais état pour supporter une traversée. Toujours pour des raisons d'économie, et pour préserver le

⁶⁵E. FRECON, *op.cit.*, p. 5

⁶⁶C. PREVOST, *id.*, p. 62

⁶⁷E. FRECON, *id.*, p. 5

⁶⁸J-M. BARRAULT, *op.cit.*, p. 13

maximum de place à la marchandise, les équipages ont été réduits. Indubitablement, ces mauvaises conditions ont facilité la tâche des pirates dans leurs entreprises criminelles.

B. La diminution des moyens de protection

Alors que les navires marchands sont appelés à circuler de plus en plus sur les océans, il ne s'ensuit pas que leur sécurité soit accrue en conséquence. Le développement de la piraterie et l'intérêt que lui ont porté les médias ont mis en exergue les lacunes dans la protection des navires. L'utilisation des pavillons de complaisance, pour ancienne qu'elle soit, ne contribue pas peu à la dangerosité de l'aventure maritime. Il peut arriver qu'un navire soit, à lui seul, un concentré de nationalités différentes (1). Il s'agit d'un état d'insécurité juridique qui porte préjudice aux navires arraisonnés par des pirates. A cette difficulté s'ajoute le pitoyable état dans lequel se trouvent certains navires marchands (2). Les néfastes résultats de marées noires ont souligné la fragilité des coques, lorsqu'elles ne sont ni entretenues, ni mises aux normes. A ceci s'ajoute des déficiences dans l'encadrement de l'équipage.

1. Un navire aux multiples nationalités

Le temps où le pavillon du navire représentait la nationalité dominante à bord est révolu. Aujourd'hui des arrangements permettent aux armateurs de recourir à diverses nationalités afin de simplifier leur action, ou de contourner une loi trop exigeante. Or la multiplication des nationalités dans un contexte international a toujours été source d'insécurité juridique. Que peut faire un pavillon de complaisance comme le Panama, quand les autorités d'un autre Etat, comme la Chine dans le cas du détournement du Hye Mieko, risquent d'être impliquées ? Quelles pressions diplomatiques peuvent être envisagées dans ce cas⁶⁹ ? Originellement le problème semblait contenu lorsque la compétence universelle a permis de ne plus tenir compte du pavillon pour la répression de la piraterie. On ne peut toutefois se contenter de cette réponse. Pour être véritablement efficace, la lutte contre la piraterie se doit d'intervenir à tous niveaux.

⁶⁹ RGDIP, Chronique des faits internationaux, tome 99, 1995/4, p. 972

Le journaliste John Burnett expliquait: « *Prenons un cas typique : un navire construit au Japon, possédé par une compagnie écran à Malte, contrôlé par un Italien et dirigé par une compagnie à Chypre, navigant sous licence française, dont le capitaine est Norvégien et l'équipage Indien, enregistré au Panama, financé par une banque britannique, transportant une cargaison appartenant à une compagnie pétrolière multinationale, est attaqué lors de son transit dans les eaux internationales au large de l'Indonésie et finalement arrêté aux Philippines* »⁷⁰. Le droit international autorise tout Etat à réprimer la piraterie. Cette possibilité est offerte mais en vérité la situation n'est pas aussi simple. La Somalie, par exemple, n'a pas les moyens d'offrir une marine performante pour arraisonner les pirates qui hantent ses côtes. De ce point de vue, la compétence universelle est largement justifiée, car elle permet aux marines plus performantes de réagir face aux exactions.

Cependant, arraisonner et juger des pirates ne vont pas toujours de pair. L'organisation de la répression de la piraterie en Asie du Sud-Est a nécessité un accord entre les pays côtiers du détroit de Malacca, à la fois pour organiser l'action maritime et la réponse judiciaire. Une telle organisation n'existe pas encore dans le golfe d'Aden, si médiatisé, ou les autres régions touchées par la piraterie. En conséquence, si l'action navale suit une certaine coordination, l'action juridique n'est pas à la hauteur de problème.

Or, si l'on considère la multiplicité des nationalités présente sur un navire marchand à l'heure actuelle, à qui doit-on attribuer la compétence de juger et d'incarcérer les pirates ? Le pays du pavillon qui effectue la saisie du navire pirate peut se prononcer sur les peines à appliquer. Il n'en a pas l'obligation. En conséquence, la punition ne va pas de soi et se repose la question de savoir qui doit juger et qui doit incarcérer.

Cette faille dans l'action internationale nuit considérablement à une répression efficace. Car faute d'être condamnés par une juridiction compétente, les pirates, soit finissent par être relâchés, soit ils purgent une peine indéfinie, sans assurance juridique. D'un côté les droits humains sont bafoués, de l'autre les pirates sont assurés de l'impunité et retournent rapidement à leurs coupables actions.

Une autre faille dans laquelle s'engouffrent les pirates, est la défaillance dans la sécurité à bord des navires. Afin de réserver le plus de place possible aux marchandises, les

⁷⁰ Cité par G.MARCHAND *id.*, p. 68

équipages sont souvent réduits au minimum. La construction même des navires facilite les abordages.

2. Des constructions affaiblies

La quasi disparition de la piraterie maritime au profit de la « piraterie aérienne » a entraîné la diminution des mesures de sécurité à bord des navires. La construction des navires elle-même ne protège plus les équipages et les marchandises.

La culture de la sécurité n'est pas répandue dans le domaine maritime, qui se tourne plutôt vers l'ouverture et les échanges⁷¹. Indépendamment de cela, la sécurité à bord d'un navire dépend de la législation qui lui est applicable, donc de la loi du pavillon. Lorsque le pavillon est celui d'un pays appliquant une législation rigoureuse, le navire civil, quoique dépourvu d'armes comme l'exige le droit international, est équipé d'alarmes diverses, comme les alarmes lumineuses ou sonores. Ces alarmes éveillent l'équipage en cas d'abordage nocturne et peuvent dissuader les pirates en alertant les navires alentours.

D'autres navires disposent des informations émises par le Centre Régional de la Piraterie (ou CRP) de Kuala Lumpur, qui rend compte des mouvements suspects ou des actes de piraterie signalés dans le monde⁷². Ces législations obligent les armateurs à n'envoyer sur les flots que des navires en état de navigation et aux équipages compétents.

Or le monde maritime possède également les pavillons dits « de complaisance ». Pour ceux-ci, beaucoup moins regardant, peuvent être enregistrés des navires défaillants et des équipages clairsemés. Ces navires en piteux état, dont l'équipage est réduit, ne peuvent offrir une riposte adéquate à un abordage pirate. La tâche de ceux-ci en est donc facilitée et ne fait que les inciter à poursuivre leurs actions.

Même sur les navires en bon état, la surveillance ne peut être maximale : l'objectif d'un navire de commerce est de rentabiliser ses trajets. Pour ce faire, l'essentiel de son espace est réservé à la cargaison, ne laissant qu'une place restreinte à l'équipage. Si la place est

⁷¹ C. PREVOST, *id.*, p. 57

⁷² E. FRECON, *op. cit.*, p. 181

retrait, l'équipage se réduit également comme peau de chagrin. Il devient impossible de surveiller efficacement les abords du navire et de réagir promptement à un abordage pirate.

De plus, les cargos, lourdement chargés, ont une ligne de flottaison qui ne s'élève que de deux mètres au dessus du niveau de la mer. L'accès au navire en est d'autant plus facilité pour les pirates.

Cette lacune dans la culture sécuritaire des navires est en voie de régression, à présent que la piraterie s'est imposée comme une menace sérieuse. Elle n'est pas la seule faille dans la protection des navires, qui souffre également de l'absence de réactivité des autorités nationales et d'une action internationale tardive.

§ 2. Une réactivité répressive affaiblie

Il existe fréquemment un décalage entre la réalité et les lois qui la régissent, car il est impossible pour les juristes d'adapter le droit en temps réel. Toutefois, en matière de piraterie, la situation semblant obsolète, le fossé s'est élargi. De plus, les régions propices à la piraterie sont généralement instables politiquement, climat qui n'est pas propice au développement du droit. La répression nationale est donc quasiment inexistante (**A**).

Parallèlement, le droit international, le premier concerné dans la lutte contre la piraterie, n'a pas fait évoluer sa notion de la piraterie. Encore une fois, l'illusion de la disparition de la piraterie a empêché l'évolution de la notion en droit international. Par conséquent, la réaction internationale est aussi réduite à néant (**B**).

A. L'absence de répression nationale

L'implication des Etats est un élément-clé dans la répression contre la piraterie. C'est par l'absence de surveillance des côtes que les pirates passent entre les mailles du filet. Malheureusement, la mise en place et l'entretien de ces moyens n'est pas à la portée de tous les Etats (**1**).

1. Des pouvoirs de police inexistants

La répression de la piraterie au niveau national se fait sur plusieurs fronts : au point de vue juridique et au point de vue pratique.

Lorsqu'un Etat est instable politiquement, il lui est difficilement possible d'élaborer sa pratique juridique. On peut signaler l'exemple de la Somalie, dont le gouvernement national de transition reconnu par la Communauté Internationale ne couvre qu'une partie du territoire. Le reste étant divisé entre les régions autonomes du Puntland et du Somaliland et les territoires contrôlés par des seigneurs de la guerre. Il est donc matériellement impossible d'établir une législation nationale qui permettra d'offrir aux populations d'autres moyens de subsistance que le recours à la piraterie. A fortiori, il est impossible d'établir une législation qui aura pour fonction de réprimer les pirates et d'entraver leurs moyens d'actions. On ne peut donc attendre aucune répression de ce point de vue.

Il est également possible que l'absence de répression nationale soit due à une absence de moyens. En effet la constitution et l'entretien d'une marine nationale peuvent constituer un obstacle infranchissable pour certains pays. Pour être efficace, la marine nationale doit être plus performante que les pirates. C'est grâce aux navires à vapeur que la piraterie du XIX^e, formée essentiellement de navires à voile, a pu être réduite presque à néant. La modernisation des pirates, leur accès à une technologie beaucoup plus évoluée ont rendu caduques les efforts des Etats. Pour Xavier Rolin, vice-amiral d'escadre français et ancien commandant de la zone maritime de l'Océan Indien, la lutte la mieux adaptée à la piraterie actuelle – c'est à dire rapide, furtive, erratique et très asymétrique – est composée d'un triptyque : hélicoptère, embarcation rapide et bâtiment support équipé de moyens de détection et d'identification performants. Il faut que ces moyens soient judicieusement répartis et appuyés par des avions de surveillance maritime sur toute la zone à risque⁷³.

Ces moyens nécessitent un investissement financier que ne peuvent offrir tous les Etats concernés. Nous avons pu voir que la pauvreté et l'instabilité sont les ferments de la piraterie. Dans ces conditions, il paraît impossible que des Etats, qui n'ont pas les moyens d'augmenter le niveau de vie et la sécurité de leurs nationaux, puissent disposer des fonds nécessaires à la constitution d'une marine. De la même manière que le gouvernement officiel

⁷³ Interview de X. ROLIN, Piraterie : une expérience de « terrain », Sécurité globale, Printemps 2009, n°7, p. 39

de la Somalie ne peut rendre sa législation effective sur tout son territoire, il n'a pas les moyens d'investir dans le triptyque décrit. En Asie du Sud-Est, la cité-Etat de Singapour possédait en 2001, à elle-seule, autant de bâtiments pour contrôler 193 kilomètres de côtes que n'en possédait la Malaisie pour en surveiller 4700⁷⁴.

Quant un Etat est dans cet état de détresse, il est possible à la Communauté Internationale d'intervenir et de l'aider. Mais il faut également l'implication de l'Etat en détresse. Or il arrive que ces Etats, en rupture de gouvernance, soient sujets à la corruption. Non seulement l'Etat n'a pas les moyens de lutter, il n'en a pas, non plus, la volonté.

2. Des autorités parfois complices

La corruption est un sujet tabou et aucun Etat ne reconnaîtra de manière formelle y être sujet. Mais il est parfois impossible de ne pas s'interroger sur le comportement de certains Etats. Cette complicité des autorités peut avoir lieu de différentes manières : cela peut être la simple négligence des exactions, à la bienveillance complaisante et à la participation aux bénéfices douteux. S'il n'est pas possible d'établir un lien entre corruption et piraterie, on peut néanmoins souligner en quoi un tel comportement peut contribuer à renforcer le phénomène.

L'intégrité des autorités publiques reposent sur l'idée que tout leur temps est employé au bien public. Mais quand il y a une interpénétration des milieux politiques, militaires et économiques, des liens peuvent se créer, qui empêchent cette intégrité d'être générale.

En 1957, à la suite d'un coup d'Etat militaire, l'Indonésie s'est retrouvée dans une situation similaire, ses élites militaires et économiques alliées de manière étroites. Ces liens ont entraîné la création de fonds additionnels pour l'armée, par le biais de « *joint-venture* » dont la légalité n'était pas toujours prouvée⁷⁵.

Crouch souligne qu'au milieu des années 50, non seulement l'armée se sentait privée d'équipement et d'armes, mais les soldats eux-mêmes considéraient qu'ils n'avaient pas le

⁷⁴ S. KANE et F. MARTIN *op.cit.*, p. 108

⁷⁵ J. VAGG, Rough seas ? Contemporary Piracy in South East Asia, *British journal of Criminology*, Oxford University Press, Hiver 1995, vol.35, NO 1, p. 68

niveau de vie auquel ils pouvaient prétendre. Les responsables militaires avaient recours à d'autres sources pour entretenir le fonctionnement et la loyauté de leurs troupes, comme en encourageant une contrebande semi-officielle. Il ressort de ses observations que certains officiels régionaux étaient des « seigneurs de la guerre » virtuels, qui dominaient les aspects militaires, avaient la main mise sur l'administration civile et de nombreux contacts dans le monde économique. De sorte, ils pouvaient mener des opérations à la légalité douteuse et les dissimuler au gouvernement central⁷⁶.

La Chine est coutumière de pareilles suspicions : à la fin de l'année 1999 c'est en Chine qu'avaient été retrouvée la trace de beaucoup de navires volés. Certains hauts fonctionnaires de l'administration portuaire auraient été achetés par les triades, afin de fermer sur les yeux sur la véracité de certains documents, les « *no-questions-asked commodities* » (facilités accordées sans poser de questions) selon les termes du BMI⁷⁷. Une enquête a été diligentée par le premier ministre Zhu et a abouti à l'arrestation de près de 200 notables, suspectés d'avoir accepté des pots-de-vin. De manière moins explicite et sans être illégales, certaines attitudes des autorités portuaires chinoises suscitent l'interrogation des acteurs du transport maritime international. Ainsi la rétention du *Petro Ranger* et de *l'Anna Sierra* en échange d'une forte somme (400 000 dollars) afin d'autoriser la restitution à leurs armateurs respectifs. En 1995, le détournement du *Hye Mieko* aurait été, selon son propriétaire, détourné par un navire de guerre chinois opérant pour son propre compte ou avec l'approbation des autorités chinoises. Celles-ci ont nié toute implication mais, plus tard, ont déclaré que le navire avait été arraisonné car suspecté de contrebande⁷⁸.

De telles actions rendent l'action nationale contre la piraterie quasiment illégale. Il ne reste plus alors qu'à se reposer sur l'action internationale. Cette dernière a prévu des moyens de lutte. Cependant ils ne sont pas toujours mis en action à temps. Lors de la flambée de piraterie des dix dernières années, l'action internationale a manqué cruellement de réactivité.

⁷⁶ Cité par J. VAGG *id.*, p.69

⁷⁷ E. FRECON, *op.cit.*, p. 112

⁷⁸ RGDIP, Chronique des faits internationaux, tome 99, 1995/4, p. 972

B. L'absence de répression internationale

La répression internationale ne peut avoir lieu que dans certains cas de figure : ou bien l'infraction est reconnue comme internationale par sa nature même ou par son emplacement, ou bien un Etat sollicite de lui-même l'aide internationale. En l'absence de ces cas de figure, elle n'a pas vocation à se mêler des affaires nationales. En ce qui concerne la piraterie, la convention de Montego Bay la reconnaît comme un crime qui intéresse la Communauté Internationale toute entière. A condition qu'elle ait eu lieu dans les eaux internationales. A cette condition seulement, elle peut susciter une répression internationale. Or de plus en plus il devient difficile de procéder à un arraisonnement des navires pirates en eaux internationales (1). Il est donc important pour la société internationale de s'adapter à ce nouveau problème. Hélas il semble qu'elle a fait preuve d'une absence de réactivité dans ce domaine (2). En d'autres termes, il semble que la répression internationale soit aussi défailante que l'action nationale dans les mesures que nous avons examinées plus haut.

1. L'impossibilité de réaction

Les navires de toute nationalité ont latitude pour arraisonner un navire pirate car même Cicéron considérait le pirate comme « *l'ennemi commun de toutes les races et de tous les peuples* »⁷⁹. On considère que c'est E. Coke qui le premier a qualifié expressément le pirate comme « *l'ennemi du genre humain* »⁸⁰. Tout Etat est donc autorisé, encouragé à les poursuivre, tant que leur action se situe dans la sphère internationale. Or, de plus en plus, les pirates semblent avoir trouvé la parade : ils se réfugient, aussitôt leur forfait accompli, en eaux territoriales. La convention de Montego Bay autorise les Etats à poursuivre des contrevenants ayant commis une infraction sur leur territoire au delà des eaux territoriales, mais si un navire d'Etat poursuit un navire pris pirate pris sur le fait, il ne peut le faire en eaux territoriales. La situation est très fréquente en Somalie⁸¹

⁷⁹ P.GIRERD, *id.*, p. 78

⁸⁰ Cité par P.GIRERD *ibid.*, p. 78

⁸¹ P. BONASSIES, C. SCAPEL, *Droit Maritime*, L.G.D.J, 2010, p. 57

Il est possible à l'Etat d'autoriser un navire d'Etat étranger à poursuivre les contrevenants dans ses eaux territoriales. Quant la situation est fréquente, cela équivaut pour l'Etat à reconnaître son impuissance. C'est également autoriser une ingérence étrangère sur son territoire. C'est pourquoi cette « hot poursuite à l'envers » n'est pas exploitée au maximum de ses possibilités. La Somalie, laboratoire d'expérimentation, a permis l'apparition d'un nouveau style de poursuite internationale : par le biais de l'ONU, les navires d'Etat étrangers ont l'autorisation de poursuivre les navires pirates dans les eaux territoriales somaliennes. Toutefois ce n'est qu'une autorisation temporaire et strictement encadrée, qui ne s'exerce que dans cette zone précise. Dans toutes les autres régions du monde touchées par la piraterie, cette autorisation n'existe pas : le delta du Niger, les côtes d'Amérique Latine, les Caraïbes etc...

La piraterie, telle que la décrit la convention de Montego Bay, est un crime international, qui requiert une réponse internationale. Or les pratiques des pirates rendent cette réponse internationale impossible.

Nous nous retrouvons donc dans une situation dans laquelle les autorités nationales sont incapables d'empêcher la formation de pirates sur leur territoire et incapables de les arrêter et de les juger quand ils s'y réfugient. D'un autre côté, quand le crime est accompli et les conditions pour une répression internationale remplies, la Communauté Internationale n'a pas les pouvoirs pour intervenir.

La répression de la piraterie maritime en est donc au point mort. Pour remédier à cet état des choses, la Communauté Internationale a entrepris de réagir. L'intervention de l'ONU et l'autorisation de pénétrer dans les eaux territoriales somaliennes sont caractéristiques de cette réaction. Il a cependant fallu une longue période de réflexion avant d'aboutir aux premiers résultats effectifs. Après avoir longtemps cru la piraterie obsolète, la Communauté Internationale a du prendre conscience de l'ampleur du phénomène, d'une manière que l'on pourrait qualifier de tardive.

2. Une réaction tardive

Les journalistes maintiennent sous les projecteurs la question de la piraterie, particulièrement en Somalie Mais ils ignorent les autres régions touchées par la piraterie et

ils ignorent que le phénomène ne date pas des accidents en Somalie. Le rôle de la Communauté Internationale n'est pas différent : son action date de la médiatisation de la piraterie dans le golfe d'Aden. Auparavant, ses réactions étaient fragmentées et ne prouvait pas une implication raisonnée des Etats.

La piraterie, contrairement à l'impression que l'on peut en avoir, n'a jamais véritablement disparu. Dans les années 1930, les juristes la considéraient comme obsolète. Puis, dans les années 1990, on ne la considérait plus que sous l'angle informatique ou commercial⁸². Or durant cette période, la piraterie maritime a refait une apparition sur la scène internationale : le Bureau Maritime International enregistrait des actes de piraterie. De 1991 à 1995, les actes de piraterie ont doublé, passant d'une centaine à 200. De 1996 à 2003, les attaques se multiplient et l'année 2000 enregistre un pic à 469 attaques. La période de 2004 à 2006 verra une diminution de la piraterie, cependant, depuis 2007 le nombre des actions pirates a augmenté de 10%, ainsi qu'en 2008. Ces chiffres sont révélateurs de l'existence de la piraterie avant les événements somaliens. On peut également souligner que toutes les attaques ne sont pas répertoriées par les armateurs, soucieux de maintenir leur police d'assurance à un niveau acceptable.

Les juristes ne pouvaient ignorer ces faits, signalés dans la littérature juridique internationale : en 2002, un cargo coréen a été pris par des pirates somaliens. Le rapporteur signale que la disparition des structures politiques somaliennes rend les eaux côtières propices aux actes de piraterie⁸³. Avant même les années 2000, on note des actes de piraterie rapportés en 1995, qui désigne l'Asie du Sud-Est et la Somalie comme des zones où la piraterie se développe rapidement⁸⁴. En 1999 s'est tenue à Singapour une conférence sur la piraterie à l'initiative de l'Organisation Maritime Internationale, au cours de laquelle certaines failles étaient déjà à l'ordre du jour : le manque de coordination et d'expertise, la lenteur des enquêtes menées dans certains pays⁸⁵.

Pourtant la réaction du droit international ne date que de 2008. Le 15 mai 2008, le conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies a pris une résolution concernant la situation en Somalie, en donnant un fondement juridique à l'opération d'escortes du

⁸² E. FRECON, Le retour des pirates, 04/09/2009, disponible sur : <http://www.laviedesides.fr>

⁸³ RGDIP, Chronique des faits internationaux, tome 106, 2002/4, p. 922

⁸⁴ RGDIP, Chronique des faits internationaux, tome 99, 1999/4, p. 972

⁸⁵ RGDIP, Chronique des faits internationaux, tome 103, 1999/2, p. 480

Programme Alimentaire Mondial, dont la poursuite était compromise par l'action des pirates somaliens. Par la suite les résolutions du Conseil de sécurité se sont enchaînées. Notamment en juin 2008, la résolution du conseil de sécurité n° 1816 autorisa, avec l'accord du gouvernement de transition somalien, les navires d'Etats étrangers à poursuivre les pirates dans les eaux territoriales somaliennes. Cette résolution, valable pour six mois avec possibilité de renouvellement, est un grand pas dans l'action internationale. Elle n'est pourtant intervenue qu'après plus de quinze ans d'inattention de la part de la Communauté Internationale. Jusqu'à cette date, seules des actions régionales peuvent être dénombrées.

Cette réactivité tardive a évidemment porté préjudice à la lutte contre la piraterie. Il est à noter que dans le domaine aérien, la Communauté Internationale a porté une attention beaucoup plus soutenue à la « piraterie aérienne ». Cette piraterie, que l'on peut qualifier d'hybride, a été le challenge des juristes, pendant que son pendant maritime semblait disparu. D'un autre côté, l'intensification des actes qualifiés de « terroristes » ont porté atteinte à la qualification de piraterie.

CHAPITRE II - L'émergence d'une piraterie hybride

La piraterie était, par essence, maritime car les navires ont longtemps constitué le moyen de transport principal. Plus rapide et plus efficace que le transport terrestre, sa cargaison était l'objet de menaces diverses, dont la piraterie. Une partie de ces attaques a trouvé un autre champ d'action lors du développement de l'aéronautique.

L'incroyable développement technologique du XX^{ème} siècle a révolutionné les voies de communication. L'aéronautique s'est imposé dans le paysage moderne et est devenu un moyen incontournable : sa rapidité en a fait l'instrument privilégié des relations économiques. Elle a également permis l'essor du tourisme de masse. L'affluence de passagers a véritablement transformé l'activité aérienne en enjeu international. Cet aspect n'a pas échappé à la Communauté Internationale qui, dans le préambule de la convention relative à l'aviation civile internationale de Chicago du 7 décembre 1944, a souhaité un « *développement sûr et ordonné de l'aviation propre à créer et préserver entre les nations et les peuples du monde, l'amitié et la compréhension* ».

La criminalité avait déjà empiété sur la sûreté de l'aviation. On fait traditionnellement remonter à 1931 la date du premier acte de « piraterie aérienne », lors d'un détournement qui se produisit au Pérou⁸⁶. Dès cette date on a recensé plus de 800 actes de « piraterie aérienne ». Or cette qualification de « piraterie aérienne » n'a cessé de faire couler l'encre depuis son utilisation. Elle englobe souvent bien trop de phénomènes différents pour paraître pouvoir être calquée sur la piraterie telle qu'elle est conçue en droit maritime (**section I**).

L'émergence d'une piraterie « aérienne » a conduit à la remise en question des critères de la piraterie en général. La question est intéressante car on ne peut limiter ces divergences au seul niveau aérien : les pratiques de la piraterie ont aussi évolué dans le domaine maritime (**section II**). On ne peut plus concevoir la piraterie dans une idée préconçue d'obsolescence. Il faut prendre conscience des erreurs de jugement et s'appliquer à les corriger.

Section I - La complexe qualification de « piraterie aérienne »

L'apparition des criminels dans le domaine aérien poussa la Communauté Internationale à réagir. Elle s'appuya sur le droit maritime, supposant que les exactions commises dans le transport maritime ne pouvaient qu'être similaires dans le transport aérien. Ce fut donc sur la base d'une identification à la piraterie maritime que fut élaboré le régime de la « piraterie aérienne ». Or dès sa naissance, cette qualification fut sujette à de nombreuses critiques : il est vrai que certaines opérations criminelles dans le domaine aérien présentaient une certaine similitude avec un abordage pirate maritime. Assez rapidement, toutefois, des divergences furent pointées. Ainsi, contrairement à ce que l'on pouvait observer dans la piraterie maritime, un autre aéronef privé ne transportait pas les criminels, ceux-ci étant déjà à bord de l'appareil. Les attaques avaient souvent lieu au-dessus d'un espace étatique, au lieu d'être commis au-dessus d'une zone sans souveraineté. Plus grave, la question de la motivation : la piraterie est considérée comme étant motivée par le lucre.

La « piraterie aérienne » offre ceci de particulier qu'elle est rarement entreprise pour un motif pécuniaire. On peut noter l'action de D.B.Cooper, en 1971, qui sautera en parachute

⁸⁶ C. TOURET, *op. cit.*, p. 57

d'un Boeing avec une rançon de 200 000 dollars⁸⁷. Ces actions, pour spectaculaire qu'elles soient, resteront minimales face à l'accroissement des détournements pour raisons politiques. C'est le recours à ce motif politique qui, le premier, poussera les juristes à s'interroger sur le bien-fondé d'une piraterie aérienne (§1).

La question du mobile politique est un sujet épineux en droit international, et la plupart des Etats préfèrent que cette appréciation demeure de leur seule compétence nationale. A défaut d'une meilleure définition, la qualification de « piraterie aérienne » demeure. Le problème de cette motivation politique a entraîné une nouvelle appréciation des « pirates de l'air » : de plus en plus souvent, leurs actions sont qualifiées de terroristes (§2). La notion de terrorisme en droit est encore floue et mal définie. Cette inconsistance de contours en fait une catégorie « fourre-tout », utile pour une répression ciblée et plus rigoureuse. Résout-elle pour autant la problématique de la « piraterie aérienne » ? Rien n'est moins sur.

§ 1. La question du mobile politique

La terminologie de « piraterie aérienne » est la généralisation d'une liste d'infraction touchant le transport aérien. Les différentes conventions internationales usent chacune d'une qualification différente : la convention de Tokyo de 1963 parle de « *capture illicite d'aéronef* », la convention de Montréal de 1970 et la convention de la Haye de 1971 ne donnent pas une qualification précise. La première procède à une énumération des différents actes d'atteinte directe et indirecte à la sécurité en vol (destruction ou violence contre une personne entraînant ce résultat), ainsi qu'à la circulation aérienne (installations, services). Quant à la seconde, elle donne une définition précise de l'acte à réprimer : il s'agit de l'acte commis par « toute personne qui, à bord d'un aéronef en vol, illicitement et par violence ou menace de violence s'empare de cet aéronef ou en exerce le contrôle ou tente de commettre l'un de ces actes, ou est complice d'une personne qui commet ou tente de commettre l'un de ces actes »⁸⁸. Ces incertitudes ont contribué à maintenir la qualification de « piraterie

⁸⁷ Cité par C. TOURET *op.cit.*, p. 63

⁸⁸ Cité par R.H MANKIEWICZ *in* La problématique de la « piraterie aérienne », Etudes Internationales, Québec centre québécois de relations internationales, 1970, p. 104

aérienne », qualification qui permettait d’englober toutes les infractions, aussi diverses soient-elles.

Le modèle de la piraterie maritime sert donc encore à identifier les infractions de la « piraterie aérienne » (A). Pourtant dès le début cette qualification a engendré des controverses. Principalement sur la problématique du motif politique à l’origine de la plupart des détournements d’aéronefs. Malgré cela, la qualification de « piraterie aérienne » a été maintenue (B) pour assurer un consensus et une réaction, faute de mieux.

A. Une qualification calquée sur le modèle maritime

Ce sont les similitudes entre le droit aérien et le droit maritime qui permirent l’utilisation des textes régissant le droit de la mer⁸⁹. Pour les juristes d’alors, la piraterie maritime était en voie de disparition, et l’idée d’une « piraterie aérienne » semblait contenue par les méthodes même qui avaient assuré l’extinction de son pendant maritime. C’est pourquoi les textes internationaux réprimant la piraterie sont généralement applicables aux aéronefs comme aux bateaux. C’est le cas de la Convention sur la haute mer signée à Genève de 1958, qui régit la piraterie aux articles 14 à 22. Toutefois cette convention ne pouvait prévoir les particularismes affectant le transport aérien. Ainsi elle ne prévoyait pas la possibilité d’actes commis par les personnes se trouvant à bord des bâtiments. Tout comme la question du mobile, qui constitue l’acte de piraterie sur la recherche d’un but personnel, ne pouvait permettre de qualifier toutes les actions criminelles à l’égard d’un aéronef. Dans le cadre de la Convention de Montego Bay, les mutations de la piraterie maritime n’étaient pas encore à l’ordre du jour, quant au domaine aérien, il était déjà sujet à de multiples interprétations. C’est pourquoi elle n’évoque pas non plus ces questions, pourtant cruciales dans le cas des actes contre le transport aérien.

Les faits ont tout d’abord laissé à penser que ces divergences n’étaient pas suffisamment importantes pour exiger une modification de la conception de « piraterie aérienne ». Rapidement, toutefois, ils ont pris une ampleur dangereuse et mis en lumière les

⁸⁹ M. GJIDARA, la « piraterie aérienne » en droit international et en droit comparé, *Revue internationale de droit comparé*, 1972, vol.24, n°4, p. 794

faiblesses de cette qualification juridique (1). Les juristes l'ont alors contestée (2), considérant que ses défauts la rendaient inefficace.

1. Des faits divergents

Quelques actes de « piraterie aérienne » restèrent célèbres pour avoir réussi à extorquer d'importantes sommes d'argent aux compagnies aériennes, comme celui arrivé à la compagnie aérienne Quantas⁹⁰. Mais c'est le détournement forcé qui a attiré l'attention sur les pirates de l'air. Longtemps cet événement a suscité plus de sympathie que de répression, notamment lorsqu'il s'agissait pour leurs auteurs de fuir leur pays et leur démocratie populaire. Pour les autorités qui les accueillaient, il s'agissait de héros qui « avaient choisi la liberté »⁹¹. C'est en 1948 qu'eut lieu le premier détournement réussi depuis le bloc oriental. Jusqu'en 1951, il y eut au moins 17 détournements depuis le bloc de l'Est vers l'Ouest. Le point commun de ces détournements était qu'ils n'impliquaient généralement que les passagers intéressés par ce détournement, en plus de l'équipage. Lors du premier détournement vers Cuba de 1958, en revanche, les 3 révolutionnaires entraînent ses passagers contre leur gré dans ce détournement. Au final, l'avion ne pouvant atterrir à l'endroit prévu par les partisans de Castro, s'écrasa et provoqua la mort de 17 personnes⁹². Cet événement a alerté l'opinion publique sur les dangers du détournement forcé.

Le phénomène n'a fait que s'intensifier, le détournement de l'aéronef et la prise d'otage servant de tribune politique à des mouvements politiques agressifs. L'avantage étant double : il détruit ou malmène l'image d'un bien de consommation des populations considérées comme « riches », et c'est une magnifique publicité, qui permet d'attirer à la fois l'attention des autorités et de l'opinion publique. « Opération de guerre et de propagande »⁹³ bien éloignée de l'esprit de lucre de la piraterie maritime. Bien au contraire, ces détournements sont souvent l'œuvre de kamikazes modernes ou de martyrs qui brillent par leur désintéressement.

⁹⁰ R.H MANKIEWICZ, *op.cit.*, p.101

⁹¹ Cité par R.H MANKIEWICZ *id.*, p. 100

⁹² R.H MANKIEWICZ, *ibid.*, p.100

⁹³ E.du PONTAVICE, La piraterie aérienne : notions et effets, *Revue Générale de l'Air et de l'Espace*, 1969, p. 279

Dès 1958, les détournements ont cru. L'année 1968 a été fertile en attentats contre l'aviation, aussi bien au sol qu'en air. Mars 1969 célébra le 21^{ème} détournement des Etats-Unis sur Cuba, et en juin 1969, on signalait le 32^{ème} avion détourné sur Cuba depuis 1969, avec 101 personnes à son bord.

La situation ne s'améliora pas puisque la décennie suivante se signala par un fléau encore plus préjudiciable à la sécurité des passagers : la destruction pure et simple des aéronefs. Dans la période 1970-74, 34 avions ont été détruits au sol et 20 en vol. En 1988, intervient tragédie de Lockerbie : le sabotage du Boeing 747 de la Pan Am fera 270 victimes⁹⁴. Plus proches de nous, les attentats du 11 septembre 2001 ont porté à leur apogée le détournement et la destruction des aéronefs. La caractéristique de toutes ces actions, c'est l'absence apparente de tout but lucratif. Pour les pirates de l'air, seuls comptent la diffusion de leurs idéaux, si possible par la terreur. Il s'agit de frapper l'opinion publique en lui mettant sous les yeux des faits qu'elle ne peut occulter : la mort d'innocents au service d'une idéologie, souvent opposée à celles défendues par le pays de ces victimes.

Le lieu de commissions de ces infractions porte aussi à conséquence : la plupart des détournements ou des attentats contre les aéronefs ont lieu sur un territoire national, ou au-dessus de celui-ci.

Malgré les tentatives d'assimilation, la « piraterie aérienne » a suivi un chemin différent de la piraterie maritime. Ces divergences ont entraîné les juristes à concevoir un autre régime de répression de la « piraterie aérienne ».

2. Les contestations juridiques

Les faits d'armes des pirates aériens ont amené les juristes à reconsidérer leur opinion sur la « piraterie aérienne ». Il n'était manifestement plus possible d'identifier l'infraction maritime à l'infraction aérienne. La motivation politique sous-jacente de ces actions ne pouvait plus être ignorée. Les contestations juridiques ont donc commencé à s'élever.

⁹⁴ C. TOURET, *op.cit.*, p. 59

Pour certains juristes, les règles de droit international sont d'interprétation stricte, tout comme c'est le cas pour les règles de droit pénal interne. Sans la réunion de tous les éléments constitutifs de l'infraction, selon les règles prescrites, l'infraction ne peut être reconnue⁹⁵. Il n'y a pas de « piraterie aérienne » puisque celle-ci ne répond pas aux exigences de la piraterie, telle qu'elle est prévue dans le domaine maritime. C'est pourquoi certains pays ont jugé cette qualification impropre lors de la XXIV^{ème} session de l'Assemblée Générale des Nations Unies, lorsqu'a été porté à l'ordre du jour l'intervention illicite dans le trafic aérien. Le représentant du Pakistan a finalement proposé d'utiliser la qualification de « détournement par la force d'aéronef en vol » car les auteurs de cet acte n'avaient généralement pas de motivations lucratives. Les représentants de la Grande-Bretagne, du Danemark, de l'Algérie et de la France affirmèrent ne pas considérer la capture et le détournement d'aéronef à de la piraterie au sens de l'article 15 de la convention de Genève, sauf si les individus agressent un navire ou un aéronef, pour des fins personnelles, d'un autre navire ou aéronef privé, sur ou au-dessus d'un lieu ne relevant de la souveraineté d'aucun Etat⁹⁶. Dans ce dernier cas ; la question du mobile n'est pas au centre de la contestation, il s'agit également de tenir compte d'autres éléments, plus objectifs et donc plus faciles à établir.

Les critiques ne sont pas toujours négatives, en ce qui concerne la « piraterie aérienne », elles se contentent de souligner un fait : qu'à l'inventaire des actes de « piraterie aérienne » les plus proches de la notion de piraterie, le détournement ou la capture illicite d'aéronefs, la motivation politique apparaît comme un motif prioritaire. P. de la Pradelle considère ainsi que le motif politique réapparaît régulièrement à des degrés variables dans les détournements d'aéronefs⁹⁷.

Ces controverses sur l'existence d'une piraterie, au sens de la piraterie maritime, en matière d'aéronef, ne sont pas de simples arguties juridiques. La question de la peine est directement touchée par la qualification juridique de l'infraction. Bien que les Conventions de Genève sur la haute mer et de Montego Bay encouragent les parties à coopérer dans la répression de la piraterie, elles ne fixent aucun châtement et laissent toute latitude aux Etats sur ce point. Or la punition de la piraterie est souvent sévère, traditionnellement la peine de

⁹⁵ M.GJIDARA, *id.*, p. 796

⁹⁶ M.GJIDARA, *ibid.*, p. 797

⁹⁷P. de la PRADELLE, La piraterie aérienne, *Annuaire du droit maritime et aérien*, 1974, Tome I, p. 203

mort était encourue. C'est pourquoi certains Etats, comme l'Italie ont exclu la qualification de piraterie pour ces infractions, afin que la punition ne soit pas la même pour leurs auteurs⁹⁸.

Malgré les critiques émises, la qualification a été maintenue car elle est considérée comme utile pour condamner des infractions répréhensibles et aux effets dommageables⁹⁹. Elle a l'avantage de pouvoir englober plusieurs aspects, de sorte que certaines activités ont pu être regroupées sous ce label de «piraterie aérienne». De plus la revendication politique des pirates de l'air peut-être un frein à la répression, les Etats répugnant à s'y livrer quant un motif politique, et donc délicat, émerge. On peut toutefois noter un regain d'intérêt sur la question depuis les attaques du 11 septembre 2001.

B. Un choix sémantique par défaut

Le terme de « piraterie aérienne » continue à être la référence en matière d'agression contre le trafic aérien car il semble que celui-ci soit le moins mauvais à retenir. Il offre une solution à un problème dont les implications n'ont pas encore trouvé de réponse, suite à la diversité d'opinions que peuvent manifester les Etats. L'expérience n'est pas nouvelle. Malgré la définition précise fournie par la convention de Genève et celle de Montego Bay, la piraterie a subi une évolution et intégré des situations différentes. Le cas de la « piraterie aérienne » n'est donc pas isolé. De plus cette qualification permet de nier l'épineuse question du motif politique (1). Enfin, et c'est le plus important, utiliser le terme de « piraterie aérienne » permet d'assurer la répression d'une multitude d'actes, quelle que soit la raison qui a poussé ses auteurs à s'y livrer (2).

1. L'élargissement de la notion

Que ce soit en droit interne ou international, la piraterie n'est plus l'infraction décrite par la convention de Genève sur la haute mer, qui a servi de référence à son identification. Plusieurs situations ont déjà été assimilée à de la piraterie. J.M Breton justifie cette

⁹⁸ Cité par M. GJIDARA, *id.*, p. 797

⁹⁹P. de la PRADELLE, *id.*, p.197

conception large en considérant qu'il « n'existe pas un type de piraterie figée, stable, mais au contraire des activités ou des interventions diverses... qui se rattachent à différents degrés à la vieille notion de piraterie »¹⁰⁰. Pour les auteurs qui soutiennent cette théorie, il suffirait d'assortir de réserves et de précisions le texte de la convention de Genève sur la haute mer. Il semble artificiel de maintenir une règle rigide alors que la réalité du droit répond à des impératifs sociaux sans cesse en évolution. En outre, cela permettrait d'appliquer les rigoureuses modalités de répression de la piraterie maritime à toutes ces infractions considérées comme en dérivant.

Avant même la consécration d'une définition rigoureuse de la piraterie par la convention de Genève de 1958, la notion avait fait l'objet de tentatives d'élargissement. Le traité de Washington du 6 février 1922 a assimilé les actes contraires au droit de la guerre à des actes de piraterie. L'assimilation s'est étendue aux actes attentatoires à la liberté des mers, par l'Arrangement de Nyon du 14 septembre 1937, qui regroupait neuf pays, dont la France, l'U.R.S.S. et la Roumanie. Ce dernier entendait préserver la sécurité des communications, sans s'inquiéter des mobiles politiques sous-jacents des actions qui lui sont attentatoires. Cet accord concernait les sous-marins auteurs des actes condamnés et fut ensuite étendu aux aéronefs. Il suffisait, pour que l'agression soit reconnue comme acte de piraterie, qu'aucun Etat n'en revendique la responsabilité. L'élargissement de la notion de piraterie ne fait aucun doute : non seulement il n'y est pas question d'un but personnel d'enrichissement, mais l'agression est le fait de navires de guerre et non de navires privés.

En dehors de la transgression des lois de la guerre sur mer, le Conseil économique et social de l'ONU, a proposé en 1954, à l'initiative du Royaume-Uni, l'application des peines frappant la piraterie au transport d'esclaves. Cette assimilation aurait accordé aux navires d'Etat les mêmes facilités de répression qu'avec un navire pirate et été géographiquement limitée (zone de haute mer de l'Océan Indien, de la mer Rouge et du Golfe Persique)¹⁰¹. Présenté à la Conférence de Genève, le projet n'a pas été retenu. L'auteur américain Dudley Field a également qualifié de piraterie les cas de rupture ou d'endommagement volontaire des câbles sous-marins avec interceptions des communications téléphoniques¹⁰².

¹⁰⁰ Cité par M. GJIDARA, *id.*, p. 799

¹⁰¹ C. TOURET, *op.cit.*, p. 31

¹⁰² Cité par M. GJIDARA, *id.*, p. 798

L'extension de la piraterie touche aussi le domaine aérien puisque la « piraterie aérienne » va désigner, par analogie, d'autres infractions. Pour E. du Pontavice, il s'agit de pseudo-piraterie aérienne, qu'il regroupe sous trois grandes catégories :

- tout d'abord, l'utilisation illicite mais non agressive d'avions privés, qui s'apparente à de la contrebande. Ainsi, en 1968, le contrôle militaire de la circulation civile par radar a pu détecter des « avions pirates » apportant de la viande de cheval en France. Il y ajoute également les radios pirates.
- ensuite, le terrorisme, qu'il distingue entre le terrorisme par les aéronefs faisant référence à l'Accord de Nyon, et le terrorisme dirigé contre les aéronefs dont le droit international public ne fait pas mention, mais qu'il estime suffisamment réprimé par le droit pénal interne.
- enfin la mutinerie, dont la Chine nationaliste avait proposé de reconnaître comme un acte de piraterie. L'auteur, comme la commission du droit international des Nations Unies qui avait préparé la convention de Genève, considèrent comme une agression distincte de la piraterie.

L'inconvénient majeur dans ces actes de piraterie par analogie, c'est assurément la peine encourue. Comme il n'existe pas de véritable législateur international pour imposer un principe de légalité des délits et des peines aussi strict qu'en droit interne, l'assimilation n'est pas exclue. On peut toutefois se demander l'impact de peines aussi sévère que celles réservées à la piraterie pour une action de contrebande.

Quant au terrorisme, il est évidemment au centre des débats. Doit-on élargir la notion de piraterie et créer une nouvelle forme de piraterie, ou faut-il en faire une infraction totalement distincte. En matière de « piraterie aérienne », cet enjeu crucial n'a pas échappé. La motivation politique étant au cœur de la majorité des actions contre l'aviation, la Communauté Internationale a entrepris de légiférer sur la question.

Le terme de « piraterie aérienne » continue cependant d'être employé. Malgré la multiplication des conventions et des acteurs de lutte, une définition englobant tous les aspects souhaités n'a pu être dégagée. En conséquence, c'est la qualification de « piraterie aérienne » qui permet encore une répression efficace.

2. Le choix de la répression

La multiplication des infractions contre l'aviation civile rend le terme « piraterie aérienne éminemment utile. De tous, il apparaît le moins mauvais et le plus susceptible de permettre une répression efficace. La doctrine, quoique méfiante à l'égard de ce terme qui n'est pas rigoureusement exact, l'a pourtant repris pour commenter abondamment le phénomène¹⁰³. L'emploi des guillemets témoigne cependant de la reconnaissance de l'inexactitude de la qualification¹⁰⁴ mais aussi de l'impuissance à trouver une solution mieux adaptée. Comme l'exprime M. Gjidara, de tous les termes « le moins inapproprié pourrait être celui qui se révèle le plus conforme à l'esprit, au but et à l'objet du droit international, et qui concourt le plus à son développement »¹⁰⁵. Le terme de piraterie étant le plus utile, il est celui à privilégier parmi tous les autres.

La référence à la « piraterie aérienne » s'est étendue, touchant la jurisprudence et s'imposant dans le langage courant. La multiplication des agressions a induit une prise de conscience sur le danger qu'encouraient les appareils et les passagers. Pour lutter, la « piraterie aérienne » permet un consensus utile.

Tout d'abord, parce que certains intitulés employés pour désigner les actes de violence contre l'aviation aérienne sont inadéquats. Ainsi l'expression d'« appropriation illicite de l'aéronef » paraît peu efficace. La capture de l'aéronef est rarement la fin immédiate des pirates, il n'est qu'un moyen, généralement remis aux autorités après obtention de leurs revendications ou leur neutralisation. Le « séquestre d'aéronef » n'est pas non plus d'un usage commode car le titre de possession de l'appareil n'est pas remis en question. On peut trouver dans les textes internationaux concernant l'aviation civile d'autres termes. La convention de Tokyo de 1963 liste des infractions commises à bord des aéronefs. Elle mentionne le cas de la « capture illicite » d'aéronef, mais ne la désigne ni comme un acte de piraterie, ni comme une infraction nouvelle ou un nouvel acte internationalement punissable.

¹⁰³E. du PONTAVICE, *id.*, p. 276 ; J.C. SAMPAIO DE LACERDA, La piraterie aérienne, ses aspects actuels et futurs, *Revue Française de Droit Aérien*, juillet-septembre 1970, n°3, p. 281

¹⁰⁴M.GJIDARA, *id.*, p. 791

¹⁰⁵M.GJIDARA, *ibid.*, p. 812

Elle n'apporte donc aucune clarification dans la qualification des violences commises contre l'aviation civile.

Il ne se trouve pas de qualificatif plus satisfaisant que « piraterie aérienne » du point de vue sémantique, mais également parce qu'il permet d'utiliser les références déjà existantes en matière de piraterie maritime : l'infraction existe déjà dans l'ordre international, il n'est nul besoin de la faire apparaître du néant, ce qui a autorisé une répression avant même que l'infraction soit cernée, par le biais de la Convention de Genève sur la haute mer qui y fait accessoirement référence. De plus, cela permet aux textes préexistants de trouver matière à s'appliquer. On peut même considérer que cette extension ne va pas obligatoirement du domaine maritime au domaine aérien. Ainsi la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime de 1988 s'inspire-t-elle largement des Conventions de La Haye et de Montréal sur le droit aérien.

D'un point de vue internationaliste, un autre avantage est à souligner : aucune infraction internationale n'a été créée par les conventions de droit aérien¹⁰⁶ et les notions de « capture » ou de « détournement » n'ont pas vocation à s'intégrer dans l'ordre juridique international puisqu'elles renvoient au droit pénal international privé et donc aux législations nationales. L'utilisation de la notion de « piraterie aérienne » permet de rester dans une sphère internationale.

Le plus simple aurait été l'extension pure et simple de la notion de piraterie, afin que puisse être intégrées les nouvelles agressions concernant l'aviation civile. Or on a craint que de cette manière les exigences de la répression n'imposent des limitations trop strictes à l'exclusivisme des Etats¹⁰⁷.

Bien que les conventions de droit aérien s'efforcent de définir au mieux les infractions commises à l'encontre des aéronefs, et que l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale évite d'utiliser le terme de « piraterie aérienne »¹⁰⁸, la diversité des appellations traduit la difficulté du problème. L'utilisation de la notion de « piraterie aérienne » simplifie la situation en englobant plusieurs cas de figure.

¹⁰⁶ M.GJIDARA, *id.*, p. 812

¹⁰⁷ M.GJIDARA, *id.* p. 74

¹⁰⁸ C.TOURET, *id.* p. 70

Le concept de terrorisme a encore obscurci la donne, car il se mêle étroitement aux actions des pirates de l'air. Le poids du motif politique, qui causait tant de tort à la reconnaissance d'une « piraterie aérienne » au sens complet du terme s'est alourdi et il est aujourd'hui identifié dans la plupart des violences commises contre l'aviation civile. Dans ces conditions, il convient d'essayer de différencier terrorisme et « piraterie aérienne » ou, au contraire, de vérifier si une identification totale des deux notions est intervenue.

§ 2. L'amalgame du terrorisme

La fracassante entrée des pirates de l'air sur la scène internationale a mis sous les feux de la rampe la qualification de terrorisme. La motivation politique des actes de « piraterie aérienne », qui embarrassent si fort les juristes et les Etats, offre la coupable tentation de convertir « piraterie aérienne » en acte de terrorisme. Insidieusement s'est imposée dans l'esprit du public que « piraterie aérienne » et terrorisme recouvraient la même action. L'idée est dangereuse car, tout d'abord, la notion de terrorisme (**A**) est loin d'être aussi clairement définie que l'est celle de piraterie. Il est par conséquent facile d'y inclure toute sorte d'événement regroupant peu de points communs.

Ainsi en est-il de la piraterie, à la fois aérienne, et à présent, par bien des aspects, maritime, qui se trouve plus souvent qu'à sont tour qualifiée de terrorisme (**B**). Qu'en est-il véritablement ? Peut-on constater une réelle similitude entre les deux notions ou n'est-ce qu'un artifice ?

A. Le terrorisme, concept indéfini

Les médias évoquent le terrorisme avec profusion, se risquant allégrement à emmêler toutes les notions juridiques notamment au niveau international. La vérité est qu'il n'existe aucun consensus international (**1**) quant à la définition du terrorisme. De sorte que l'action ainsi qualifiée dans un pays, peut être sensiblement différente dans un autre. On peut toutefois distinguer un consensus onusien (**2**) à défaut d'international.

1. L'absence de définition internationale

L'expression de « terrorisme » n'est pas récente. On peut la faire remonter à la Révolution Française où elle désignait un « ressort du gouvernement révolutionnaire »¹⁰⁹. Depuis, les tentatives de définition n'ont pas manqué, mais aucune n'a été acceptée de manière générale. La difficulté majeure consiste à éviter l'écueil de qualifier le terrorisme par rapport à la notion de terreur, hautement subjective. L'acte terroriste est un acte de violence qu'on définit par ses buts ou ses mobiles¹¹⁰. Encore cette conception du terrorisme est-elle perçue différemment par les acteurs internationaux.

Pour certains, surtout les Etats occidentaux, le terrorisme international, c'est l'acte terroriste, qu'il soit commis par un individu seul, un groupe d'individus ou même un Etat. Pour les autres, dits Etats « non alignés », c'est essentiellement le « terrorisme d'Etat » qui est la menace à prendre en compte. L'idée a été reprise dans diverses propositions de définition du terrorisme international¹¹¹. Dans cette conception, toute politique raciale, colonialiste ou d'opposition aux peuples dans leur dessein d'auto-détermination et autres droits de l'homme et libertés fondamentales est un acte de terrorisme. Pour ces Etats, les actes terroristes « individuels » ne sont pas inexistantes mais ils sont la conséquence du terrorisme d'Etat. Ils insistent également sur le fait que cette dernière forme de terrorisme est la plus dommageable car elle est exercée au niveau d'un Etat, avec tous les moyens dont peut disposer un Etat. La question de l'internationalité du terrorisme d'Etat est cependant sujette à caution : pour les Etats « non alignés » toute question de décolonisation relève de la sphère internationale, quant aux libertés fondamentales ou droits de l'homme, elles relèvent déjà par leur nature du droit international. Pour les autres Etats, le « terrorisme d'Etat » relève de la souveraineté intérieure de chaque pays.

On admet qu'est légitime ce qui maintient : « la paix et la sécurité internationale » (article 1, §1 de la Charte des Nations Unies). Toutefois, les Nations Unies reconnaissent également comme légitimes le « respect du principe de l'égalité de droits des peuples et de leur droit à disposer d'eux-mêmes » (article 1, §2) et le « respect des droits de l'homme et des

¹⁰⁹ Cité par J-F.PREVOST *in* Les aspects nouveaux du terrorisme international, Annuaire français du droit international, 1973, p. 588

¹¹⁰ J-F.PREVOST, *id.*, p. 590

¹¹¹ J-F.PREVOST, *id.*, p. 591

libertés fondamentales » (article 1, §3). Au vu de ces nouveaux principes, l'action des mouvements de libération peut se trouver justifiée, comme une nouvelle sorte de légitime défense, malgré une action violente. Cette nouvelle approche de « légitime défense » pourrait expliquer l'absence de définition internationale du terrorisme, les Etats préférant gérer la question de « légitime défense » et d'auto-détermination des peuples par leurs propres moyens et éviter l'ingérence dans leurs affaires.

On doit cependant noter que si, pour certains Etats, cette violence est l'ultime recours contre l'oppression, quand tous les autres moyens politiques ont été épuisés, d'autres Etats considèrent que certains moyens ne sont pas envisageables quel que soit le but poursuivi. Le terrorisme a la particularité d'être une action très violente et de toucher des victimes « innocentes », n'ayant aucun rapport avec la cause à l'origine de l'action terroriste. De ce fait, toute légitimité tend à disparaître.

Le problème réside également dans le choix d'une méthode : qu'elle soit générale et abstraite, ou bien énumérative. Dans ces deux cas, les failles sont flagrantes : la première est difficile à obtenir, la seconde risque de laisser nombre d'infractions de côté. La solution consisterait donc à trouver une juste moyenne entre ces deux méthodes.

Or toutes les tentatives de définition semblent vouées à l'échec. Soit les instruments internationaux qui font référence au terrorisme ont longtemps préféré s'abstenir de le définir (quatrième Convention de Genève de 1949 sur la protection des personnes civiles en temps de guerre, article 33, projet de code des crimes contre la paix et la sécurité de l'humanité de la Commission du droit international, rédaction de 1954, article 2, paragraphe 6 etc)¹¹². Il existe cependant un texte international qui a tenté une définition, il s'agit de la Convention de Genève du 16 novembre 1937 pour la prévention et la répression du terrorisme. Cette convention définit le terrorisme à l'article 1, paragraphe 2 : « Dans la présente convention, l'expression « actes de terrorisme » s'entend des faits criminels dirigés contre un Etat et dont le but ou la nature est de provoquer la terreur chez des personnalités déterminées, des groupes ou dans le public ». Cette définition souffre de défauts majeurs :

Tout d'abord, elle définit le terrorisme par la « terreur » ce qui est hautement subjectif. Ensuite, elle parle de « faits criminels » sans les définir précisément, alors que toute

¹¹² E. DAVID, Le terrorisme en droit international (définition, incrimination, répression), Collection de l'Université libre de Bruxelles, 1974, p. 109

législation pénale exige qu'ils le soient en accord avec le principe de l'interprétation restrictive¹¹³. Or les éléments constitutifs d'une infraction peuvent considérablement varier selon les pays. Enfin la définition ne vise que les actes dirigés contre les Etats, c'est à dire une structure comprenant une population, un territoire et un gouvernement avec un pouvoir souverain. C'est une conception extrêmement restrictive car l'Etat en tant qu'entité est rarement visé, c'est plutôt un de ses éléments qui est l'objet de la cible. En tout état de cause, cela limite considérablement la portée de la définition. Cette convention n'est cependant jamais entrée en vigueur car elle n'a jamais été ratifiée que par l'Inde.

La reconnaissance des défauts de la définition n'a pas aidé à en constituer une meilleure car l'acte de terrorisme est soumis à un ensemble d'a priori qui brouillent la perception des évènements.

On considère que l'acte terroriste a des buts politiques, idéologiques et sociaux. Pour autant toutes les actions comportant cette caractéristique ne sont pas qualifiées de terrorisme. Ainsi les détournements aériens sont généralement considérés comme des actes terroristes, pourtant l'interception par la chasse française d'un DC3 marocain transportant Ben Bella en 1956 n'a pas été qualifiée comme tel.

De même un attentat perpétré par des rebelles contre les organes d'un Etat est qualifié de terroriste, mais les mesures d'emprisonnement prises par un gouvernement contre ses opposants politiques ne sont pas considérées comme telles.

L'action terroriste est perçue comme étant exceptionnellement grave et pourtant là où la destruction d'une ligne à haute tension est qualifiée de terroriste car étant le fait d'opposants politiques, l'explosion provoquée d'un aéronef en vue de toucher l'assurance-vie d'un des passagers n'est pas une action terroriste.

Enfin si l'attentat à la vie d'un chef d'Etat est considéré comme un acte terroriste depuis la loi belge de 1856 modifiant la loi sur l'extradition de 1833. Cette disposition sera connue sous le nom de « clause belge » ou « clause d'attentat », et sera fréquemment utilisée dans des conventions d'extradition. Pourtant certains Etats refuseront d'être liés par ce genre de clause. Ainsi, le Danemark, la Finlande, la Norvège, la Suède et la Suisse se sont réservé le

¹¹³ E.DAVID, *op.cit.* p.110

droit, dans la Convention européenne d'extradition du 13 décembre 1957, de considérer ce type d'attentat comme une infraction politique ou non.

Malgré ces ambiguïtés, le terrorisme fait l'objet d'une incrimination internationale par le biais de différentes conventions : la Convention de la Haye (1970) réprime les détournements d'avions et celle de Montréal (1971) les attentats dirigés contre l'aviation civile. Les Conventions de Genève de 1949 et la Convention de la Haye de 1907 gèrent les violations au droit humanitaire. La protection maritime est assurée par la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité maritime de 1988. On peut également souligner les conventions régionales qui ont pour vocation de lutter contre le terrorisme comme la Convention européenne pour la répression du terrorisme de 1977.

Toutes les infractions visées dans ces conventions ont pour but de lutter contre des actes potentiellement considérés comme terroristes et font pourtant abstraction d'une définition.

On pourrait supposer que l'ONU aurait son rôle à jouer dans la question puisque nous parlons de terrorisme international. Aussi s'y est-elle employée du mieux qu'elle a pu, sans toutefois qu'un résultat probant soit apparu.

2. Un consensus onusien sinon international

Avant même une action de l'ONU, la SDN tentera de définir le terrorisme, reconnaissant son caractère particulièrement dangereux pour la paix et les bonnes relations entre les nations. C'est à la suite de l'assassinat de L. Barthou, ministre des Affaires Etrangères dans le Cabinet Doumergues et du Roi Alexandre 1^{er} de Yougoslavie à Marseille en octobre 1934 que la situation alertera la SDN. Le gouvernement yougoslave, soupçonnant les autorités hongroises de complaisance, saisira le Conseil de la question. A son tour, celui-ci réunira un comité d'experts qui produira deux textes : l'un proposera la création d'une cour pénale internationale et le second à la Convention de 1937 dont on a pu voir l'absence de destinée¹¹⁴.

¹¹⁴ C.TOURET, *op.cit.* p. 73

Pour l'ONU, la question du terrorisme est rendue encore plus brûlante par la multiplication et la diversification des actions, sans toutefois que l'effet produit par ses actions n'ait diminué d'un iota. L'organisation tente d'affirmer ses positions en affirmant le devoir qu'ont les Etats de s'abstenir ou d'encourager toute menée terroriste dans la Déclaration relative aux principes du droit international touchant les relations amicales et la coopération entre les Etats. Cette intention sera reprise dans plusieurs résolutions : la Résolution 2625 (XXV) et la Résolution 2734 (XXV) en 1970.

La Commission du droit international sera chargée d'élaborer un projet de code contre les crimes contre la paix et la sécurité de l'humanité qui abordera la question du terrorisme. Le projet qualifiera l'infraction de « crime de droit international » à l'article 1. L'examen de ce projet sera toutefois reporté tant que l'élaboration d'une définition de l'agression ne sera pas plus avancée¹¹⁵

L'absence de consensus sur la notion au sein de l'ONU est l'exact reflet de la situation internationale. Comme nous avons pu le constater plus haut, les considérations sur le terrorisme sont entachées d'*a priori* et de considérations politiques. La peur des représailles de la part des terroristes entraîne des désaccords entre les Etats : en avril 1986, la France refusera le survol du territoire par des bombardiers américains en direction de la Lybie. L'intention était louable, il s'agissait de protéger les français retenus au Liban. Le résultat de ces hésitations, car c'est ainsi que de telles actions sont perçues, est que le terrorisme est rarement puni à la hauteur des ravages qu'il provoque.

En 1972, le terrorisme international fut inscrit à l'ordre du jour de l'Assemblée générale de l'ONU à la suite des attentats contre la délégation israélienne aux jeux Olympiques. La sixième commission étudiera et mettra en valeur les divergences dans la notion de terrorisme, puis elle finira par adopter un projet de résolution présenté par 16 Etats du Tiers Monde (projet A/C.6/L.880)¹¹⁶ et le 18 décembre 1972, l'Assemblée générale adoptera la résolution 3034 (XXVII) intitulée : « Mesures visant à prévenir le terrorisme international qui met en danger ou anéantit d'innocentes vies humaines, ou compromet les libertés fondamentales, et étudie des causes sous-jacentes de formes de terrorisme et d'actes

¹¹⁵ J-F. PREVOST, *id.*, p.583

¹¹⁶ J-F. PREVOST, *ibid.*, p.586

de violence qui ont leur origine dans la misère, les déceptions, les griefs et le désespoir et qui poussent certaines personnes à sacrifier des vies humaines, y compris la leur, pour tenter d'apporter des changements radicaux ».

L'Assemblée générale décidera également de créer un comité spécial du terrorisme international, qui sera chargé d'étudier une définition du terrorisme international, ses causes sous-jacentes et les mesures de prévention qui s'imposent.

On peut toutefois douter de l'efficacité de ces mesures car un rapport du département des informations publiques signale en octobre 2005 que pour la sixième commission, qui a pour mandat d'élaborer par le biais de son organe subsidiaire un instrument de droit pénal dont le but est de définir la notion de terrorisme et de faciliter la coopération policière et judiciaire, « le problème de la définition juridique du terrorisme n'est pas encore résolu »¹¹⁷. Force est donc de constater que malgré les 13 instruments de lutte dont dispose actuellement l'ONU pour lutter contre le terrorisme, aucun n'a véritablement fait l'unanimité.

L'ONU n'entend pourtant pas renoncer à lutter contre le terrorisme puisqu'un Comité spécial créé par une Résolution 51/210 de l'Assemblée générale a pour mandat l'élaboration d'une convention générale sur le terrorisme international. Il est aussi chargé de la convocation d'une conférence de haut niveau qui devra définir une riposte appliquée par la Communauté Internationale face à toutes les formes de terrorisme¹¹⁸.

Pourtant, malgré toutes ces tentatives, il n'existe aucune définition du terrorisme officiellement reconnue par l'ONU. Tout au plus peut-on distinguer des propositions plus intéressantes que d'autres, comme celle de l'expert en terrorisme A.P. Schmid utilisée en sciences sociales : « l'équivalent en temps de paix d'un crime de guerre ». Cette version courte de la définition élaborée en 1988 illustre l'horreur du terrorisme, en le comparant avec un crime de guerre, mais elle n'offre pas véritablement de matière sur laquelle les juristes puissent travailler.

¹¹⁷ Sixième Commission AG/J/3276, Department of Public Information- News and Media Division- New York, 07/10/2005, disponible sur : www.un.org

¹¹⁸ Comité spécial créé par la résolution 51/210 de l'Assemblée générale, en date du 17 décembre 1996, Assemblée générale L/3123, Département de l'Information – Service des informations et des accréditations – New York, 25/02/2008, disponible sur : www.un.org

Malgré ces hésitations et ces incertitudes, certains ont pu être tenté de rapprocher piraterie et terrorisme. Pourtant il ne semble pas exister de similitudes entre ces deux infractions. Certains liens peuvent cependant laisser planer un doute.

B. Terrorisme et Piraterie

Lorsque l'on examine les caractéristiques de la piraterie et du terrorisme, on ne peut relever d'identification entre les deux. De sorte que faire de la piraterie une variante du terrorisme ou du terrorisme une branche de la piraterie semble voué à l'échec (1). Toutefois certaines relations entre les deux infractions peuvent prêter à confusion et il convient de les examiner pour distinguer une éventuelle interaction (2). Enfin, ce n'est pas parce qu'une similitude peut être relevée que les deux infractions sont identiques, ni même qu'une telle identification soit souhaitable.

1. Des infractions apparemment différenciées

Bien qu'il n'existe aucune définition du terrorisme reconnue au niveau international, la motivation politique en est une caractérisation majeure qui permet de faire la différence entre terrorisme et piraterie.

Si nous reprenons la définition de la piraterie, telle qu'on la retrouve dans la Convention de Montego Bay, la piraterie est commise à des fins privées. Parmi ces fins privées on distingue plus particulièrement le lucre, qui semble à la base de toute piraterie. C'est principalement pour gagner l'argent qui leur fait défaut à terre que les hommes prennent la mer et y commettent leurs exactions. Il n'y a toutefois pas de précision quant à la nature de ces fins privées et il n'y pas d'arguments permettant d'avancer que seul le vol (ou *animus furandi*) en soit la seule manifestation ainsi que la doctrine a pu l'exprimer. Le Professeur Bingham précisa dans le commentaire sur le projet de Convention sur la piraterie élaboré par le centre de recherche en droit international de Harvard :

« *Acts done with other purposes than robbery are also put under the common jurisdiction, although the typical piracy is usually defined as robbery on the high seas ; for there is no good reason why one who does an act with intent to kill, wound, rape, enslave or*

imprison, or to steal or maliciously destroy property, which would be piracy if done to rob, should not be subjected to more probable retribution through the common jurisdiction of all states, instead of to a lesser chance of apprehension and punishment by a single state (or one of two or three states) which may not have the present force, or opportunity or interest to serve the cause of security and order in the locality »¹¹⁹ ,

Il souligne ainsi que le lucre n'est pas la seule raison d'être de la piraterie et que les autres exactions commises sur la mer ne doivent pas jouir d'un régime plus favorable.

Toutes ces infractions ont la caractéristique de pouvoir être commises à titre privé. Cette distinction mérite d'être maintenue car elle permet de protéger la situation des insurgés, dont les exactions à l'encontre du pays ou du régime qu'ils condamnent ne peuvent se comparer aux actions des pirates qui attaquent indifférent à la nationalité de leur victime, ce qui leur a valu la qualification d'ennemis du genre humain.

La caractérisation de la piraterie par la recherche de fins privées permet également d'éviter des mésententes fâcheuses. A ce titre on peut signaler le cas des insurgés non reconnus. La question a été abordée par Lauterpacht. Ce dernier critique la restriction de la qualification de piraterie pour les seules actions animées d'*animus furandi*. En ce sens on peut considérer que son avis a été suivi puisque les conventions internationales utilisent de préférence le terme de « fins privées ». Lauterpacht considèrent que les « actes de violence en haute mer qui, par leur barbarie et leur mépris du caractère sacré de la vie humaine¹²⁰ » auxquelles se livrent ces insurgés peuvent être compatible avec la qualification de piraterie. Toutefois il reconnaît que tant que ces insurgés s'abstiennent de porter préjudice à des États neutres, la pratique et le principe de non agression poussent les États tiers à considérer qu'il ne s'agit pas de piraterie. Il conclut en précisant : « *la trahison nationale n'est pas un crime internationale* »¹²¹. Tant que l'agression ne s'intéresse qu'à un État pour une motivation politique, on peut effectivement considérer qu'il n'y a pas d'acte de piraterie. A partir du moment où l'attaque est dirigée indifféremment contre d'autres nations, on peut douter de la réelle intention des insurgés : s'agit-il véritablement d'une contestation politique ou bien d'un simple leurre pour couvrir des actions mercantiles ?

¹¹⁹ Cité par M. HALBERSTAM in *Terrorism on the High seas : the achille lauro, piracy and the IMO Convention on maritime safety*, *American Journal of International Law*, 1988, Vol.22, p. 277

¹²⁰ H.LAUTERPACHT, *id.* , p. 526

¹²¹ H.LAUTERPACHT, *id.* , p. 529

A la différence, le terrorisme est perçu comme une manifestation de terreur qui a pour but de lutter contre une idéologie, un régime particulier. Il n'y a donc pas d'intention privée. La cible est généralement bien définie et on ne peut donc considérer, comme à l'égard des pirates, qu'il s'agit d'ennemi du genre humain car frappant indistinctement toutes les nations. On peut toutefois se demander si les actions actuelles du terrorisme, visant la civilisation occidentale dans sa globalité, ne sont pas de nature à nous faire douter de cet axiome.

Force est donc de constater que la différenciation entre les deux infractions n'est plus aussi nette. Certains liens seraient même soupçonnés entre les deux. Pour autant, y a-t-il symbiose, et cette dernière est-elle utile ?

2. Les liens étroits entre les deux infractions

On observe aujourd'hui une tendance à la confusion entre la piraterie et le terrorisme. Ce n'est pas nouveau, déjà la difficile appréciation de la « piraterie aérienne » avait induit un doute. Nous avons pu voir que la qualification de piraterie avait été maintenue car jugée la plus adéquate malgré des failles évidentes.

La piraterie maritime, jusqu'ici épargnée par le doute, devient à son tour la cible de questionnement. Son retour fracassant sur la scène internationale n'y est pas étranger. Mais les pirates eux-mêmes entretiennent un doute qui, idéologiquement, leur profite. On pourrait aussi souligner que le traitement leur est plus favorable car le terrorisme n'est pas encore une infraction internationale, punie d'une répression universelle.

La confusion n'aide pas la réflexion juridique sur la notion de piraterie dans ces nouvelles perspectives.

Les conséquences d'un développement terroriste sur les bases de la piraterie maritime actuelle pourraient être désastreuses. Une attaque dans le détroit de Malacca, en raison de son étroitesse et de son encombrement, contre un navire chargé de produits inflammables et polluants détruirait l'équilibre de l'économie mondiale en plus de la faune et de la flore.

La multiplication des armes d'assaut dans le golfe d'Aden, la localisation des « navires-proies » par le biais de détection satellite, la facilité découlement des marchandises

par des réseaux terrestres font soupçonner bien plus que ce que la définition de la piraterie prévoit.

L'affaire de l'Achille Lauro, détournement terroriste d'un navire, n'aurait pas dû être qualifié d'acte de piraterie si l'on se réfère aux définitions de la Convention sur la haute mer et la Convention de Montego Bay. Cette affaire illustre cependant les interactions entre terrorisme et piraterie : la piraterie peut être une phase de l'action terroriste. Le but en est simple : obtenir le financement de leurs actions publiques. C'est ainsi le cas du LTTE du Sri Lanka, qui parallèlement à leurs revendications politiques, se sont livrés à nombre de trafics et d'attaques en mer pour renflouer leurs caisses¹²². Le fruit des actions pirates seraient donc réinjecté dans des activités terroristes.¹²³ On peut donc trouver des actions pirates (car motivées par des fins privées : l'acquisition de richesses) qui entreraient dans le cycle des activités terroristes. On peut aussi imaginer la situation inverse : le financement d'activités pirates par des terroristes. Le mobile, malgré une apparence crapuleuse, serait de fragiliser une région précise du globe. Il n'est pas non plus exclu que les pirates fassent valoir leur « savoir-faire » pour, à l'occasion, des actions terroristes.

La piraterie, dans ses formes modernes, entraîne une multitude de flux financiers, dont il n'est pas aisé de déterminer la provenance ou même la direction finale. C'est pour parer à ces incertitudes que les Etats-Unis ont entrepris une campagne globale qui avait pour but de promouvoir la sécurité maritime sur la thématique de la *War on Terror*. Cette initiative de l'administration Bush visait, entre autres points, à empêcher que l'argent de la piraterie ne serve à financer le terrorisme¹²⁴. La confusion entre les deux infractions est encore compliquée par le cas de la piraterie d'Etat, toujours difficile à prouver, non reconnue en tant que piraterie, mais qui pourtant conduit aux mêmes effets avec la possibilité d'une implication politique.

Nous pouvons donc constater que si piraterie et terrorisme sont des actions qui ne sont pas à confondre, il est parfois difficile de démêler l'une de l'autre. Il n'y a cependant aucun intérêt à assimiler l'une à l'autre : l'une vise à anéantir une idéologie, l'autre à s'enrichir. Des connections peuvent intervenir mais la finalité diffère considérablement. Il serait imprudent

¹²² E.FRECON, *op.cit.*, p. 171

¹²³ G.MARCHAND, *id.*, p.65

¹²⁴ G.MARCHAND, *id.*, p.66

de traiter l'une comme l'autre car on ne peut résoudre l'action menée pour lutter contre la pauvreté comme la revendication politique, légitime ou non, d'une population. Il importe au contraire de bien les différencier car les pratiques modernes de la piraterie nécessitent une définition plus fine pour éviter, à l'avenir, de semblables confusions.

Section II - L'évolution des pratiques de la piraterie

La piraterie a longtemps été le fruit de l'opportunité : une pauvreté plus forte que d'ordinaire, un navire chargé à proximité des côtes, de la même manière que les paysans français se faisaient naufrageurs. Pourtant on assiste à une professionnalisation de la pratique (§1), la piraterie devenant (ou redevenant selon les régions) un métier à l'égal des autres professions. Nous assistons à la naissance d'une piraterie moderne (§2) contre laquelle les moyens de lutte internationaux sont inutiles.

§ 1. Vers une professionnalisation de la piraterie

La piraterie n'est plus uniquement le fait d'une poignée d'individus sur un navire de pêche, c'est aussi et surtout une activité qui devient de plus en plus organisée, mettant en place un repérage préalable des proies et la possibilité d'un repli. On assiste à la renaissance de la piraterie en réseaux (A) telle qu'on a pu la connaître dans les grandes heures de la piraterie asiatique au XIXe siècle. Du fait de cette organisation de plus en plus structurée, les pirates ont tendance à se tourner vers des opérations de plus en plus ambitieuses (B).

A. Une organisation en réseaux

La nouvelle piraterie est en fait le développement de systèmes pirates qui prévalaient en Asie au cours du XIXe siècle : l'action en réseaux. Il ne s'agit plus de grandes armadas, mais d'une multitude de petits navires, opérant selon une stratégie maritime déterminée (1) et se ménageant un repli efficace en cas de danger (2). Il ne s'agit plus de la barque d'un pêcheur désœuvré mais d'une flotte puissamment motorisée et armée.

Bien que l'opportunité n'ait pas disparu, on ne peut nier une organisation de plus en plus précise, qui nécessite l'existence d'une base arrière, terrestre ou en tout cas en territoire national, mettant à mal la perception uniquement « internationaliste » de la piraterie.

1. Une stratégie maritime

L'action des pirates suit de plus en plus un schéma ordonné. Le temps des actions isolées, menées par une poignée d'hommes désœuvrés n'est pas tout à fait révolu mais il s'accompagne de plus en plus de l'action préparatoire de « tête pensante » qui organise l'action et lui assure le maximum de chances de réussite. Ces modifications dans le *modus operandi* ne sont pas passées inaperçues auprès des acteurs internationaux et même nationaux : Dans sa résolution S/RES/1838 (2008), le Conseil de sécurité souligne que les « *actes de piraterie de plus en plus violents sont commis à l'aide d'armes de plus en plus lourdes, dans une zone de plus en plus étendue au large des côtes somaliennes, à l'aide de moyens de grande portée tels que des navires de ravitaillement, dénotant une organisation et des méthodes d'attaque plus sophistiquées* »¹²⁵. Ce développement pourrait être lié, selon Ban Ki Moon, à la violation de l'embargo général et complet sur les armes imposé à la Somalie par la résolution 733 (1992) du Conseil de sécurité. Ainsi le rapport du groupe de contrôle sur la Somalie a souligné : « *la corrélation entre la piraterie, la contrebande et le trafic d'armes dans le golfe d'Aden* » (rapport du 10 décembre 2008 -S/2008/769)¹²⁶.

De même, l'assemblée nationale française, lorsqu'elle se penche sur le problème, souligne également cette évolution : « De façon générale, il semblerait que les attaques soient conduites avec un boutre qui remorque deux petits bateaux équipés d'un moteur hors-bord rapide. Ces « bateaux mères » ne sont donc pas des bâtiments imposants, mais ils permettent de disposer de l'allonge et de la capacité à durer en mer nécessaires pour conduire des attaques de plus en plus loin des côtes. L'équipement reste assez rudimentaire et les armes (mitraillettes, lance-roquettes) sont souvent anciennes et mal entretenues.¹²⁷ ». Toutefois

¹²⁵ T.COUMA, Conseil de Sécurité / Adoption d'une nouvelle résolution contre la piraterie maritime, Sentinelle, 19 octobre 2008, n°163, disponible sur : www.sfdi.org

¹²⁶ A.RAINAUD, Piraterie au large des côtes somaliennes : Rapport du secrétaire général de l'ONU (mars 2009), Sentinelle, 15 mars 2009, n°182, disponible sur : www.sfdi.org

¹²⁷ Rapport d'information de l'Assemblée Nationale (constitution de 1958), Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 13 mai 2009, par la Commission de la défense nationale et des forces armées sur la

même mal entretenu, cet équipement reste supérieur aux armes blanches brandies par certains « pêcheurs-pirates », elles ont un fort pouvoir dissuasif vis-à-vis d'équipages non armés. Elles démontrent également une anticipation dans l'action.

La complexité des attaques maritimes est le témoignage de la violence et de la réflexion croissante des pirates. L'anticipation et la réflexion des stratégies maritimes sont la marque du renouveau de la piraterie. Elles permettent aux pirates de rentabiliser leur activité en attaquant de plus en plus loin en relative sécurité, puisque mieux organisés et mieux équipés. Les pirates ne s'arrêtent à ce progrès, car en plus de sécuriser leur action en mer, ils protègent leur fuite en se ménageant des replis terrestres. L'utilité de ces derniers est double : fuir les foudres des flottes patrouillant en eaux internationales, en gagnant des eaux territoriales moins agressives car moins contrôlées, et écouler la marchandise obtenue par leurs rapines selon des réseaux terrestres d'une grande efficacité.

2. Le repli terrestre

Que les pirates se réfugient à terre ne devrait surprendre personne. Il y a peu encore Stevenson se faisait le chantre de l'île au trésor et ses mystères. Plus près de nous la situation n'a guère changé, même s'il ne s'agit plus d'enfouir des doublons dans le sable. Les réseaux terrestres sont les artères qui permettent à la piraterie moderne de survivre. Non seulement ils leur offrent un territoire où se dissimuler après leurs méfaits, mais ils leur permettent également de s'informer et d'écouler la marchandise malhonnêtement acquise. Nous avons déjà pu le signaler plus haut, les pirates profitent à la fois de la terreur qu'ils provoquent et de la superstition locale pour s'aménager une retraite à l'abri de toute incursion. Ainsi les îles d'Asie du Sud-Est sont protégées de la curiosité des locaux par « l'existence » supposée de fantômes terrifiants. Plus simplement, l'incurie des gouvernements facilite le repli terrestre des pirates : avec plus de 17 000 îles indonésiennes, il est impossible d'exercer une surveillance continue et répressive.

De la même manière, les côtes somaliennes, déchirées par les luttes de pouvoir intestines, ont favorisé l'essor de la piraterie en offrant, non seulement des eaux territoriales exemptes de dangers mais également, la possibilité d'un retour à terre tranquille. Les villages,

que ce soit de bon ou de mauvais gré, accueillent les pirates et entrent dans la spirale d'une économie parallèle. En effet, en contribuant malgré eux à la piraterie, ils ne font que la renforcer puisqu'ils contribuent à en écouler les produits. D'un autre côté, l'absence de contrôle et de répression par l'Etat rend la situation encore plus favorable aux pirates : en se réfugiant sur le territoire terrestre somalien, ils échappent aux marines qui en vertu des autorisations du conseil de sécurité de l'ONU, les auraient poursuivis en eaux territoriales.

Cette raison, ajoutée à celles qui précèdent rendent la piraterie terriblement attractive. Elle rend aussi les pirates beaucoup plus audacieux dans le choix de leurs cibles. Elles les rendent aussi plus âpres au gain. Par conséquent, les pirates s'enhardissent à attaquer des navires de plus en plus conséquents. Ils ne rechignent pas non plus à se livrer à la capture d'otages, business lucratif.

B. Des opérations ambitieuses

Les pirates attaquent les navires de plaisance, c'est un fait. La situation des Seychelles est caractéristique à cet égard. Absence de protection, qu'elle soit du fait d'armes ou de personnel nombreux, situation isolée de la victime etc... Tout concourt à faire du yacht d'un vacancier une cible idéale. Toutefois, les pirates sont devenus bien plus ambitieux. Un navire de plaisance reste une loterie quant au butin prélevé. Un navire de commerce est toujours chargé de denrées renégociables, voir d'une quantité non négligeable de personnes humaines dont il est alors aisé de négocier le retour contre une rançon (2). D'un autre côté, les navires de commerce sont aussi beaucoup plus vulnérables que leur taille imposante ne le laisse supposer (1).

1. Des navires en perdition

Les navires de commerce qui passent au large de nos côtes paraissent invincibles dans leur gigantisme et leur bardage d'acier. Une nouvelle famille de navires a d'ailleurs pris le nom de « super tankers ». L'illusion ne pourrait pas être plus parfaite. Leur vulnérabilité repose sur différents critères. Comme le précise Anne-Sophie Avé, déléguée générale d'Armateurs de France, les plus grands navires, ou « porte-conteneurs » mesurent plus de

300m de long pour 50m de large et peuvent transporter jusqu'à 14000 « boîtes »¹²⁸. Leur valeur est équivalente à celle d'un immeuble sur les Champs Elysées. Or ces navires ont plusieurs failles sécuritaires : contrairement à ce que l'on pourrait supposer, l'équipage est peu nombreux, une quinzaine d'hommes et de femmes. De plus, la hauteur de franc-bord (distance verticale entre la ligne de flottaison et le pont principal) est faible. A titre d'exemple, le Ponant, navire de croisière avait une hauteur de franc bord particulièrement basse à l'arrière. Cette hauteur avait été choisie pour que les croisiéristes puissent aisément monter et descendre du navire. Inutile de souligner que la même facilité s'offre aux pirates. Enfin la vitesse, particulièrement lente, à laquelle évolue ces navires, permet à un petit nombre de pirates, montés sur un hors-bord de les rattraper alors même qu'ils tentent de fuir.

Si, de plus, la météo est néfaste, il ne reste plus à l'équipage qu'à se calfeutrer dans une pièce spécifique, faisant quelque peu office de coffre-fort. Le pendant négatif de cette action étant que le navire est abandonné à son sort, tant du point de vue des marchandises, que du point de vue du navire en lui-même. Ce dernier, aveugle et privé de son équipage, dérive sur les mers, le rendant aussi dangereux pour les autres que pour lui-même.

A l'opposé de ces géants d'acier, se trouvent les yachts de plaisance, petits, avec peu d'équipage et peu de possessions. Ces derniers sont encore plus aisés à piller pour les pirates. Malgré la surveillance dont font preuve les marins, malgré les patrouilles de navires de guerre, ils sont encore souvent la cible des pirates. Le peu de marchandises pourrait décourager les criminels mais il n'en est rien car ces navires possèdent des ressources insoupçonnées. Tout d'abord, pour des pirates « amateurs », troquant provisoirement leur métier de pêcheur pour arrondir leurs fins de mois, l'appât, même modeste, de devises étrangères et de matériel électronique suffit pour tenter sa chance, face à un risque, somme toute modeste. Plus loin, ce sont les marins eux-mêmes qui sont visés : des voyageurs qui s'ils ont l'expérience de la mer, ne sont probablement pas apte à se défendre face à une arme blanche ou à feu. Ces voyageurs ont des familles, des amis, une patrie, à qui une rançon pourra être envoyée. C'est cette rançon qui est le butin recherché. C'est, de plus en plus, l'ultime butin, celui qui garantit la fortune, car comment justifier de refuser de payer la rançon d'êtres chers ?

¹²⁸ A-S. AVE, La Piraterie maritime : quelles victimes ? pour quels coûts ? *in* La Piraterie Maritime, les Entretiens de Royan, Editions Larcier, 2011, p.49

2. La multiplication des prises d'otages

On pourrait considérer qu'au début, pressés par l'appât du gain, seules la marchandises, les objets revendables, les devises, les objets précieux avaient un attrait pour les pirates. Il fallait agir sans se faire prendre et se débarrasser encore plus vite des preuves du crime. Avec le temps, et l'enhardissement, les pirates sont devenus plus gourmands, plus patients aussi. Enlever un être humain, c'est attendre, parfois longtemps, une rançon. Mais c'est aussi la quasi-certitude qu'elle viendra. C'est aussi pouvoir imposer ses conditions, le poids de la vie humaine faussant toute balance commerciale.

Aujourd'hui, les captivités ont une durée supérieure à 6 mois¹²⁹. Cela nécessite de la part de leurs auteurs un surcroît d'organisation. Les réseaux terrestres, le système des bateaux mères est donc développé afin de ne pas interrompre les activités, tant que le marchandage est en cours. Les otages étant retenus sur la terre ferme ou sur un autre navire.

Le nombre des prises d'otages est en constante augmentation, le site « Armateurs de France » note qu'on en dénombrait 292 en 2007 contre 889 en 2008.

La situation des prises d'otages est d'autant plus préoccupante qu'elle est une véritable poudrière. Les Etats ou les armateurs sont encouragés à réagir rapidement, à la fois pour libérer les malheureux et pour éviter qu'une autre prise d'otage n'ait lieu. La réponse idéale n'a cependant pas encore été trouvée. Face aux doléances des proches, qui ne peuvent comprendre que l'on mette en balance l'argent et la vie humaine, les acteurs sollicités peuvent avoir des réactions dangereuses.

Pour l'Etat, il s'agira du recours à une action armée, avec toutes incertitudes juridiques que cela implique ainsi que le risque de blesser, voir de tuer, les otages. En effet, un Etat ne peut se permettre d'employer sa force armée sans interrogation préalable sur la légitimité juridique de son action. On se souvient à cet égard des controverses qu'avait suscitées l'Etat français en intervenant dans le cas du *Ponant*¹³⁰.

¹²⁹ J.Caballero, La Piraterie maritime, d'hier à aujourd'hui in La Piraterie Maritime, les Entretiens de Royan, Editions Larcier, 2011, p.39

¹³⁰ A.Vasseur, Légalité de l'arrestation, du transfèrement et du jugement en France des 6 preneurs d'otages du navire « le Ponant », Sentinelle, 20 avril 2008, n°145, disponible sur : www.sfdi.org

Pour l'armateur, il s'agira de parvenir au meilleur accord possible, dans les meilleurs délais.

Pour l'un comme pour l'autre, il s'agit de trouver une solution rapide mais qui ôte toute envie aux pirates de recommencer. C'est face à ce dilemme que le problème ne trouve pas de solution. En effet, bien que pressés d'avoir leur argent, les pirates sont en position de force, ils peuvent se permettre d'attendre tant qu'ils maintiennent leurs otages en vie.

De l'autre côté, soit l'opinion publique, soit la perte financière, existent des pressions qui restreignent le jeu des négociations. A cela s'ajoute la certitude qu'en cédant au chantage des pirates, ceux-ci ne seront que plus tentés de recommencer et d'entamer ainsi un cercle infernal. Il n'existe donc aucune solution dont on puisse assurer la pérennité.

§ 2. Une piraterie moderne

Force est de reconnaître, encore une fois, que le droit n'est plus en mesure de gouverner, de limiter, ni de restreindre la piraterie actuelle. A piraterie moderne, il faut une réponse moderne. Qu'est-ce que la piraterie moderne ? Le sujet est tentaculaire, il est difficile de le restreindre. Nous pouvons donc observer, a contrario, que la piraterie moderne c'est tout ce qui ne correspond pas aux critères classiques de la piraterie (**A**). Puisqu'il n'y a plus concordance avec les définitions classiques, et bien qu'il s'agisse réellement de piraterie, le droit international ne peut la régenter et la sanctionner (**B**). Nous voici dans une situation de quasi vide juridique : l'infraction existe mais elle n'est plus assez vaste pour la contenir en entier, le droit existe mais il en manque des pans entiers pour faire face à l'ampleur du problème.

A. Le contournement de la définition de piraterie

Il existe deux caractéristiques majeures dans cette résurgence de la piraterie, qui s'éloignent des définitions classiques et nuisent à la reconnaissance, comme à la répression, de l'infraction. Le droit international ne reconnaît la piraterie que dans les espaces internationaux ou ceux sur lesquels n'existent aucune souveraineté nationale, selon la

définition de Montego Bay. Malgré tout, de plus en plus d'infraction, reconnues comme pirates, par l'opinion publique, voire les juristes eux-mêmes, ont lieu en eaux territoriales (1). A cet égard, la Somalie, ou même les ports du Bangladesh, sont révélateurs. On peut également relever la justification politique en demi-teinte, dont se targuent les pirates et qui devrait, en toute logique, exclure leurs actions du cadre de la piraterie (2). A défaut de savoir si ces revendications sont véridiques, elles ne devraient pas influencer sur des crimes dont la nature, l'essence même relève de la piraterie.

1. Le lieu de commission des infractions

Si la haute-mer est le lieu privilégié d'action pour les pirates, pour son large champ d'action et sa relative tranquillité, il n'est plus, et de loin, le seul. La Somalie, à elle seule, prouve que les eaux territoriales d'un pays en perdition, sont un eldorado pour les pirates. On nuancera en précisant la situation stratégique de la Somalie, passage incontournable avant ou après le canal de Suez, a sans doute contribué à l'essor de la piraterie. Il n'en reste pas moins que les eaux territoriales somaliennes restent un lieu d'action, aussi bien que de refuge pour les pirates.

Les eaux portuaires sont également le nid de nombreuses actions pirates. Le BMI note régulièrement des rapines alors même que le navire était à l'ancre. Certains ports sont même tristement réputés pour cette forme de brigandage, qui bien qu'amoindrie, se rapproche furieusement de la piraterie. On peut ainsi noter le port de Chittagong au Bangladesh, de Belawan, Dumai ou Samarinda en Indonésie¹³¹. D'aucuns pourraient objecter que ces actions n'ont rien à voir avec les ambitieuses attaques des super tankers ou des navires de croisières. Est-il cependant souhaitable de disqualifier un acte identique à un autre au prétexte qu'il a des conséquences financières moins importantes ? Un vol reste un vol quel que soit le moyen. Une nuance est bien évidemment à envisager : le vol de quelques objets ne peut se comparer au détournement d'un navire ou à la rétention de ses passagers. Néanmoins le principe reste le même. Il faut souligner qu'avant d'étendre leurs ambitions, les pirates somaliens étaient

¹³¹ E. FRECON, *op.cit.*, p. 96

souvent de simples pêcheurs se contentant de peu. Disqualifier ces actions, ne pas les considérer comme de la piraterie, c'est aussi favoriser l'émergence de cette petite criminalité.

On objectera que ce serait alors s'ingérer dans les affaires d'un Etat que d'accorder les mêmes privilèges que ceux de la piraterie en haute mer. Ce seul aspect pourrait contribuer à écarter la piraterie en eaux territoriales du giron de la piraterie telle qu'elle est reconnue par la convention de Montego Bay. C'est oublier que si un criminel de guerre peut être internationalement responsable, c'est avant tout à l'Etat, sur le territoire duquel il est d'agir. Les deux juridictions s'entraident et ne se pénalisent pas.

La piraterie est reconnue comme un crime international, ses caractéristiques ne devraient pas être niées au seul motif que le territoire d'action nuise. Une action commune s'impose, le crime doit donc être commun.

2. Les motivations des assaillants

La piraterie est caractérisée par le lucre. Il n'est pas de motif plus puissant pour le pirate que celui de s'enrichir. Cette nuance permet, notamment, de différencier l'acte du pirate de celui du terroriste qui serait plus « noble » : le pirate se bat pour son bien propre, le terroriste pour un idéal. Comme souvent, les motivations ne sont pas aussi simples et les deux motivations s'imbriquent les unes dans les autres. Un mouvement politique peut profiter de la piraterie pour enrichir son parti et lui donner plus de pouvoir dans sa lutte, tout comme un pirate peut trouver qu'une justification politique lui donne le droit de gagner son pain de manière peu orthodoxe. Il a été avancé, par de nombreux pirates somaliens, comme par des observateurs en poste dans la région, que la surpêche du thon par des marines étrangères dans les eaux somaliennes était à l'origine de l'expansion de la piraterie dans cette région du monde. Les pêcheurs, privés de leur moyen de subsistance, y auraient vu un moyen de survivre tout en exprimant leur colère et leur indignation face au monde des pays dits « riches ». Au Sri Lanka, les tigres Tamouls ont souvent revendiqué leur lutte indépendantiste pour justifier leurs crimes. La teinture politique enlevait-elle le caractère lucratif caractéristique de la piraterie ?

Il est assurément difficile de juger l'action idéologique d'un homme mais au moins peut-on regarder dans quelle mesure elle influence ses actions : chacun de ses actes s'y

rapporte t'il ? Peut-on y déceler la trace d'un combat idéologique ? Ou bien l'appât du gain l'emporte t'il sur les convictions ?

Dans le cas des pêcheurs somaliens, le doute peut-être permis. Tout d'abord, la pêche au thon n'est pas l'activité majoritaire au large des côtes. S'y référer est fallacieux. Il est par contre exact que les marchandises y transitent par milliers et que les somaliens n'ont pas accès à ces richesses. D'où la colère légitime qui pourrait en naître. Qu'en est-il cependant de cette « revanche » quand c'est toujours avec plus d'avidité que les pirates enlèvent et séquestrent des innocents contre des rançons toujours plus élevés ? On peut dès lors douter de la sincérité des motivations politiques.

Aussi pourrait-on considérer que si les motivations politiques peuvent exister dans les crimes des pirates, tant qu'elles ne constituent pas la référence systématique de leur crime, elles ne sauraient exclure ces crimes de la qualification de piraterie.

B. Un droit international impuissant

Quand les définitions deviennent obsolètes, le droit le devient aussi. Or le monde contemporain a un besoin criant de droit en matière de piraterie. Chaque jour une attaque met en danger la vie humaine, si ce n'est l'économie mondiale. Les réticences des Etats doivent tomber devant ce fléau. Sans quoi nous resterons dans la situation actuelle, qui reconnaît la piraterie, sans reconnaître son caractère mouvant (1) et qui ne peut rien contre elle (2).

1. Une piraterie indéfinie

L'expression « village mondial » souligne la rapidité avec laquelle les informations sont transmises. Elle souligne également la rapidité avec laquelle le monde évolue. Ce monde qui change, le droit s'en fait l'écho. C'est son rôle, tout autant que son devoir, de s'adapter et de suivre les sociétés humaines et, parfois, de les devancer. Lorsque les juristes ont fait défaut, le droit perd très vite pied. Dans le cas de la piraterie, le droit a négligé de s'adapter. La piraterie est donc une notion toujours existante, mais dont les besoins immédiats ne

peuvent être comblés. Qu'est-ce que la piraterie ? Pour beaucoup le réveil somalien fut un coup de tonnerre dans un ciel calme.

Nous avons pu constater dans les points ci-dessus, que l'infraction de piraterie manquait de consistance. Elle est utile certes, mais elle négligeait des points importants. La piraterie est indéfinie. A définition imparfaite, réponse imparfaite.

Ce qui nous paraît fondamental, c'est de repenser le lieu de qualification de l'infraction. La piraterie ne peut plus être considérée uniquement comme un crime de haute mer. Elle prolifère en eaux territoriales, elle se développe dans les ports, elle étend son rayon d'action sur le territoire terrestre des Etats. A l'image de la mafia italienne, elle est une pieuvre qui déploie ses bras dans toutes les directions.

Pour cette piraterie d'un nouveau genre, il n'existe pas de réponse.

2. Une répression impossible

La référence en matière de piraterie est contenue dans la Convention de Montego Bay. Pour les multiples raisons qui ont été soulignées, le texte de la convention ne suffit plus. Les législations nationales qui peuvent faire référence à la piraterie, ainsi que nous pourrons le voir plus loin, ne peuvent pas non plus combler les carences du droit international.

Le tableau est donc le suivant : la Convention de Montego Bay reconnaît la piraterie mais de manière fragmentaire. Par conséquent elle ne peut punir qu'une petite partie des agressions qui ont lieu. Pour les autres, la Communauté Internationale a tenté de répondre dans l'urgence et la précipitation : des solutions, comme celle autorisant les marines étrangères à poursuivre un navire pirate dans les eaux somaliennes ne peut être considérée comme une réponse satisfaisante et durable au problème de la Piraterie.

Au-delà de la question de la reconnaissance et de l'arrestation des pirates, il faut également prendre en compte les bases légales sur lesquelles les inculper et les punir. A cet égard également, le droit international n'apporte pas de solution nouvelle. Toute une frange de la piraterie reste dans le flou juridique, sans référence ni réponse juridique.

Au niveau régional toutefois, cette carence n'est pas passée inaperçue et nombre de pays touchés par la piraterie ont élaboré, en commun, un système juridique approprié

permettant de réponse aux problèmes qu'ils affrontent. Ces systèmes, s'ils sont empreints de spécificités impropres à s'exporter, contiennent aussi des réponses originales et adaptées au monde contemporain.

TITRE II - DES MOYENS DE REPRESSION LOCALISES

Que ce soit du fait de la concentration de la piraterie sur certaines zones du globe ou de la volonté individualiste des Etats, la réponse à la piraterie a toujours été localisée géographiquement. Il paraît logique des Etats ne connaissant pas ou peu les ravages de la piraterie ne s'y intéressent pas. Pourtant, aujourd'hui que tout s'exporte partout dans le monde, peu d'Etats peuvent s'offrir le luxe de rester indifférent au fléau. La démarche toutefois n'a pas changé. Avant d'aborder le problème de manière internationale, comme on pourrait s'y attendre s'agissant d'un crime international, les Etats le considèrent de leur point de vue particulier, reconnaissant parfois le besoin d'une vision plus « régionale » des choses.

La piraterie reste encore un crime « géographique » si l'on peut permettre une telle appellation. On entend par là que ce sont souvent les spécificités de la région qui engendrent la piraterie et, si elle tend à se déployer, il est vrai qu'elle se concentre particulièrement dans certaines régions. C'est donc cet aspect des choses qui a prévalu pour les premières approches modernes de réglementation internationale contre la piraterie (**Chapitre I**). La localisation géographique a reçu une place de choix dans la définition de la piraterie.

Par ailleurs, malgré le développement d'organismes internationaux, prouvant le réel besoin d'une action internationale à la question, les Etats ont continué à offrir des réponses morcelées (**Chapitre II**), adaptées aux besoins locaux.

Cette réponse n'est cependant pas vaine, puisqu'elle offre des réponses originales et beaucoup plus proches des préoccupations contemporaines.

CHAPITRE I - La piraterie, crime géographiquement localisé

La piraterie est un crime opportuniste, qui doit son essor à de nombreux critères que nous avons pu examiner. Ces critères réunissent une situation favorable en un lieu donné. C'est dans ce sens que l'on peut considérer la piraterie comme un crime géographiquement localisé. On ajoute également que cet aspect est renforcé par le développement de routes commerciales à haut taux de fréquentation. Ces « points chauds » ont influencé la perception des législateurs internationaux lorsqu'ils ont amorcé leur réflexion sur le sujet.

Pour identifier l'odyssée moderne de ce crime, nous allons étudier les contours de la piraterie internationale (**section I**) tel qu'ils ont été juridiquement perçus de l'époque moderne à l'époque contemporaine avec, déjà, des contradictions ou des lacunes. Nous pourrions ensuite nous attarder sur les organismes internationaux de lutte contre la piraterie (**section II**) dont le rôle, de simples exécutants, a très vite été de pallier au manque du droit.

Section I - Les contours de la piraterie

La coutume reste un instrument privilégié dans l'élaboration du droit international : souple et évolutive, elle se plie remarquablement aux exigences d'un Etat. Néanmoins, elle est plus longue à s'instaurer et bien des juristes lui préfèrent l'aspect plus « sécurisant » du traité. La piraterie a longtemps été l'objet de la coutume et de quelques traités étatiques. Ce n'est qu'en 1958 qu'on distingue les prémices d'un Traité international incluant la réglementation de la piraterie. A ce premier effort, s'ajouteront une reprise plus contemporaine, par la convention de Montego Bay, ainsi que les efforts de détermination de la piraterie « aérienne ». De toutes ces approches, apparaîtra la qualification juridique de la piraterie telle que nous la connaissons (§1). A ces considérations théoriques s'ajouteront rapidement l'apparition d'organes chargés de mettre en œuvre la réglementation internationale (§2), et parfois à y suppléer à mesure que cette qualification juridique s'essoufflera dans le temps.

§ 1. La mise au point de la qualification juridique de la piraterie

L'année 1958 marque un tournant dans l'histoire de la piraterie en tant que crime international, car c'est au cours de celles-ci que vont être définis les critères juridiques qui vont permettre de l'identifier et de la réprimer en tant que crime international (**A**). C'est bien sur la convention de Genève sur le droit de la mer. Les principes dégagés par cette dernière l'ont été si finement qu'abandonner ses principes paraîtra impossible et qu'ils seront finalement repris dans la convention de Montego Bay (**B**) ou convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, malgré certains aménagements. Malgré tout, ils ne résisteront

pas à l'épreuve du temps. Finalement, alors même qu'ils seront confirmés dans la convention de Montego Bay, leurs lacunes seront d'ores et déjà apparentes.

A. La première approche

L'apparition d'une Communauté Internationale par le biais de la Société des Nations, puis de l'Organisation des Nations Unies a considérablement changé l'approche accordée aux problèmes internationaux. L'absence d'une telle cohésion, pour fragile qu'elle soit, ne permettait pas l'élaboration de règle internationale. La piraterie profitera de cette cohésion et son appréciation en tant que « crime contre le genre humain » prendra tout son sens par sa consécration en tant que crime international. C'est au travers des questionnements sur le bien-fondé de l'accusation de piraterie que naîtront les critères de détermination (1) qui formeront le socle des mesures retenues par la convention sur la haute mer de 1958 (2).

1. La détermination des critères de la piraterie

Cette détermination n'a pas été facile. Déjà en 1927, l'Assemblée de la Société des Nations avait écarté la piraterie des sujets de codification, la majorité des Etats jugeant qu'il ne s'agissait pas d'une priorité. La doctrine juridique s'était pourtant intéressée au sujet puisqu'en 1926, un an avant que le sujet soit refusé, V. Pella avait proposé 17 articles sur la répression de la piraterie. En 1932, l'Université de Harvard présentait des travaux et un projet de codification, également sur la piraterie. Ces travaux anciens conserveront une importance capitale puisque que la Commission du droit International qui fournira l'essentiel de la matière de la Convention de 1958, et notamment les articles concernant la piraterie précisera : « *In its Work on the articles concerning piracy, the Commission was greatly assisted by the research carried out at Harvard Law School, which culminated in a draft convention of nineteen articles with commentary, prepared in 1932, Under the direction of Professor Joseph Bingham. In general, the Commission was able to endorse the findings of*

*that research*¹³² ». On peut préciser ici que ces travaux influenceront à la fois la convention de 1958 et celle de 1982.

L'écueil à éviter était de définir la piraterie sans céder aux demandes de certains Etats, soucieux d'attribuer le régime juridique avantageux de la piraterie, à d'autres délits. Il est appréciable pour un Etat, d'attribuer à des opposants à son régime, le titre de « pirates ». Unilatéralement un gouvernement pouvait déclarer par décrets que les rebelles devaient être considérés comme pirates. Toutefois, c'est aussi un principe solide et établi que les autres Etats refusent de se considérer comme lié par de tels décrets¹³³. En dépit de son manque « d'actualité », on peut remarquer que la piraterie suscitait malgré tout un certain intérêt.

Par ailleurs, la sévérité qui frappe le crime de piraterie a poussé la Société des Nations à refuser la possibilité d'une définition de la piraterie qui, par analogie, accueillerait un nombre plus ou moins important d'infractions apparentées. Il aurait alors fallu attribuer la qualification de piraterie à toutes ces infractions, qualification qui aurait pu continuer à s'étendre au gré des analogies, et en même temps prévoir une gradation dans la punition selon la gravité de l'infraction. C'était accorder trop d'incertitude, notamment pour une infraction dont on pensait qu'elle était devenue marginale.

D'autre part, créer une nouvelle infraction semblait injustifié. Bien que les limites de la piraterie ne fassent pas l'unanimité, le noyau central de l'infraction était reconnu. Il fallait donc, autour de cette base, reconstruire les contours de l'infraction de manière suffisamment étroite pour empêcher les abus.

D'une notion indéfinie et un peu « fourre-tout » la piraterie s'est réduite comme peau de chagrin. On peut aussi penser que l'obsolescence supposée de cette infraction a rendu cette solution facile à accepter.

Malgré tout, la Convention sur la haute mer de 1958 a eu le mérite de poser, pour la première fois, le régime international de la piraterie. Elle offre aux juristes un socle pour étendre leurs réflexions.

¹³² Cité par P. GIRERD *id.*, p.79

¹³³ H. LAUTERPACHT, *id.*, p.514

2. La convention sur la haute mer de 1958

La convention définit la piraterie en un acte de violence illégal, contre des biens ou des personnes, d'un navire ou aéronef privé contre un autre navire ou aéronef privé en haute mer ou tout lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat. Les critères dégagés sont parfois aménagés, témoignant déjà du caractère profondément fluctuant de la piraterie. Ainsi, a pu être considérée comme de la piraterie, l'attaque d'un cargo norvégien en novembre 1977 alors que le navire n'était qu'à quelques milles de Tama au Ghana¹³⁴.

Les auteurs se sont également interrogés sur l'illégalité de la piraterie. Est-ce sous-entendre qu'il pouvait y avoir une piraterie « légale » ? On peut à bon droit s'intéresser à l'emploi de ce terme car la piraterie « légale », n'est-ce pas historiquement la Course ? Or si la guerre de course existe, elle est régie par ses propres fondements juridiques, elle n'a donc pas à être qualifiée de piraterie légale. Il ne s'agirait donc pas de la guerre de course. On peut même se demander pourquoi le texte de la convention ferait référence à une pratique de guerre archaïque. A quoi donc fait allusion ce terme ? Les auteurs soulignent, à juste titre, que cette précision ne faisait pas partie du texte fourni par la Commission de Droit international de 1955¹³⁵ et que certaines délégations, comme la délégation grecque, avaient proposé l'éviction de ce terme et avaient été débouté sans réelle justification.

En ce qui concerne le mobile de l'acte, les rédacteurs semblent avoir estimé que définir des critères d'identification palliait à une plus profonde étude de celui-ci. La notion classique de piraterie identifie le mobile comme *l'animus furandi*. Des Etats de l'Est avaient cependant proposé d'inclure la motivation politique dans les mobiles de la piraterie. La proposition témoignait des hésitations déjà existantes quant aux motivations complexes de la piraterie, tout comme elle témoignait de l'attrait que la qualification de piraterie pouvait avoir. La convention sur la haute mer reste, finalement, dans le flou quant au mobile, laissant aux critères précités le soin de séparer le bon grain de l'ivraie.

La définition prévoit aussi d'étendre la qualification de piraterie à tous les actes de participation volontaire et consciente d'un navire ou d'un aéronef, ou de la connaissance de

¹³⁴ RGDIP, Chronique des faits internationaux, 1978, p.876

¹³⁵ A.P RUBIN, Is piracy illegal ? *American Journal of International Law*, 1976, Vol 70, p.92

leur utilisation à des fins de piraterie. Elle prévoit aussi une extension temporelle de la définition.

Pour faible qu'elle soit, cette définition a perduré dans le temps pour plusieurs raisons. Tout d'abord, la motivation défailante des Etats pour la question de la piraterie pouvait laisser supposer qu'ils ne réuniraient pas de sitôt pour réexaminer la question. Elle a ensuite le mérite d'éviter l'élargissement de la piraterie à toute une série d'infractions politiques. A titre d'exemple on peut citer l'affaire du Santa Maria, de 1961, dans laquelle des passagers ont pris le contrôle du navire, dans le but de bénéficier de publicité et d'un moyen de pression pour appuyer leur cause politique. Le Portugal, Etat pavillon du navire, soutint la thèse d'un acte de piraterie, en occultant l'aspect politique de l'affaire. Pour d'autres Etats il s'agissait d'une insurrection, ou tout simplement d'une attaque armée commise dans un but politique contre l'Etat du pavillon. En définitive, il ne pouvait pas s'agir de piraterie.

On peut alors remercier la convention sur la haute mer d'avoir fourni, à défaut d'un texte irréprochable, une définition qui préservera l'intégrité de la piraterie jusqu'à notre période contemporaine.

B. La convention des Nations Unies sur le droit de la mer en 1982

A bien des égards, la convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, ou convention de Montego Bay a rénové la répartition des zones maritimes et leur usage par la Communauté Internationale. On lui doit de nombreuses innovations, la prise en compte de mesures coutumières. Cependant, en matière de piraterie, elle s'est contentée de reprendre, avec plus ou moins de précisions, les critères dégagés par la convention sur la haute mer de 1958 (1). Les insuffisances (2) déjà palpables à l'époque de l'élaboration de la convention de Montego Bay, sont aujourd'hui criantes.

1. Les solutions dégagées

La convention de Montego Bay a mis l'accent sur les différentes zones maritimes existantes. En plus de la haute mer et des eaux territoriales, on trouve désormais les zones

économiques exclusives, les eaux archipélagiques. La ZEE, avec sa taille imposante et son régime mixte, à mi-chemin entre la souveraineté et la liberté, a réduit le domaine de la haute mer. Cette dernière restant un domaine de liberté.

En ce qui concerne la piraterie, la définition, reprise par la convention de Montego Bay, continuait de la cantonner à la haute mer. Fallait-il en déduire qu'un acte de violence ne pouvait être qualifié de piraterie s'il avait lieu dans la ZEE ? Dans une perspective plus large, on s'interrogeait sur le statut de la ZEE : serait-elle un espace de liberté, comme pouvaient le souhaiter les grandes puissances maritime, ou bien plus proche du statut des eaux territoriales comme le désiraient la majorité des Etats en développement ? La convention a tenté d'équilibrer ces deux aspirations, l'article 58 précise, dans son paragraphe 2 : « Les articles 88 à 115 CMB, ainsi que les autres règles pertinentes du droit international, s'appliquent à la zone économique exclusive dans la mesure où ils ne sont pas incompatibles avec la présente partie ». On peut donc considérer que la piraterie, contenue dans les articles 100 à 107, a vocation à être reconnue dans la ZEE.¹³⁶ Malgré tout, l'article 59 évoquant les intérêts de « la Communauté Internationale dans son ensemble », c'est ici que certains auteurs y voient la référence à la piraterie¹³⁷. Le trouble persiste et il profite aux pirates.

La convention de Montego Bay a également précisé le motif de la piraterie, en insérant dans sa définition l'expression « fins privées ». C'est consacrer l'*animus furandi* puisque c'est lui qu'évoque irrésistiblement cette expression. Par rapport au flou de la convention de 1958, on peut considérer que c'est un progrès. Néanmoins, depuis 1958, la situation avait évolué : la flambée du terrorisme, le désintérêt pour la piraterie, tout concourrait à éloigner les tentatives d'assimilation à la piraterie pour lesquelles l'existence d'un motif bien défini faisait cruellement défaut dans la Convention sur la haute mer.

On trouve aussi un article 111 sur le droit de poursuite. Celle-ci permet de poursuivre un navire, auteur d'un délit dans les eaux intérieures, jusqu'au delà des limites de mers territoriales ou de la zone contiguë, dans la liberté de la haute mer. A l'inverse, il a été considéré qu'un Etat puisse autoriser la poursuite dans ses eaux territoriales d'un navire coupable d'un délit en eaux internationales. Pour la piraterie, cela permettrait à une marine

¹³⁶ Cité par P. GIRERD *id.*, p.80

¹³⁷ E. FRECON, *op.cit.*, p. 78

étrangère, après autorisation de l'Etat concerné, de poursuivre le navire pirate pour procéder à son arraisonnement. Cette disposition paraît favorable. Nous allons pourtant pouvoir observer qu'elle n'est qu'à faiblement utile à la répression de la piraterie, à la fois du fait de ses limites intrinsèques, mais aussi à cause des caractéristiques modernes de la piraterie.

En définitive, il n'y a que peu de modifications par rapport à 1958. La définition, déjà insuffisante de la convention sur la haute mer n'est pas remise à jour et les ajouts ne sont, on le verra, pas assez ambitieux.

2. Les insuffisances de la convention

La convention de Montego Bay a repris pour son compte les insuffisances de la convention de 1958.

On peut noter les restrictions qui tendent au lieu de commission de l'acte. V. Pella expliquera le pourquoi de cette restriction : « (...) *le concept juridique tout à fait spécial du crime de piraterie est dû certainement au lieu où ce crime est susceptible d'être commis et qui autorise sa répression universelle*¹³⁸ ». C'est donc le lieu de commission qui permettrait de caractériser la piraterie de crime international. Définir la juridiction compétente selon le lieu de commission de l'acte est un principe classique et très efficace. Pourtant on peut regretter que la Convention de Montego Bay ne se soit pas plus interrogée sur la raison de l'ancienne qualification de la piraterie en tant que « crime contre le genre humain ». En effet, ce n'était pas tant parce qu'elle pouvait avoir lieu sur toutes les mers du globe, que parce qu'elle nuisait indifféremment à tous. Aujourd'hui encore, la piraterie nuit à tous, aux armateurs tout d'abord et à leurs équipages, mais aussi aux Etats pavillons de ces navires qui doivent tenter d'assurer leur protection, tout comme aux Etats riverains des attaques de pirates, qui voient s'éloigner la richesse dont ils auraient pu avoir une part.

De plus, nous avons pu souligner que la haute mer n'est plus le terrain de jeu privilégié des pirates : les eaux territoriales, tout comme les eaux intérieures sont également

¹³⁸ Cité par P. GIRERD *id.*, p.82

investies. Il paraît contre-productif de limiter la répression d'une infraction si néfaste à la seule haute mer.

Ensuite, on retrouve les restrictions qui tiennent à la nature de l'acte. Elles sont bien évidemment à rapprocher de la question du mobile. Puisque la piraterie ne peut être que le fait de navires et aéronefs privés, pour des fins privées, la question des navires d'Etats, tout autant que de motivations politiques sont écartées. Mais qu'en est-il alors de toutes les autres structures pouvant exister à la surface du globe ? Les stations océanographiques, tout comme les puits de forage peuvent-ils faire l'objet d'attaques pirates ? En se basant sur la très floue définition du navire, la Convention a renoncé à consacrer à la piraterie une réelle réflexion juridique. Nous pouvons constater aujourd'hui, la piraterie faisant la une des tabloïds mondiaux, à quel point ce fut une erreur. De même, évacuer la question des navires d'Etat c'est refuser la possibilité qu'un Etat puisse tirer profit de la piraterie. Or nous avons pu constater que la corruption d'Etat est au moins aussi importante que l'attaque proprement dite dans le fonctionnement et la survivance de la piraterie. La Commission a voulu éviter que des actes de guerre soit assimilés à de la piraterie. C'est un effort louable, mais on voit mal comment un acte de guerre, déjà réglementé par d'autres principes, pourrait s'apparenter au pillage pur et simple d'un navire civil. Enfin, quant au mobile, nous avons déjà pu constater que la séparation entre esprit de lucre et motivation politique n'est pas toujours tranchée précisément. Là encore, L'Etat est préservé dans l'hypothétique question d'une guerre de course, qui mêle précisément lucre et politique. Aujourd'hui cependant, la résurgence de la guerre de course ne paraît pas à l'ordre du jour.

Pour finir, le recours au droit de poursuite peut paraître un recours efficace dans la lutte contre la piraterie. C'est oublier que les autorisations des Etats pour pénétrer dans leur territoire nationales sont longues et complexes, quant elles aboutissent. De plus les pirates contournent aisément ces autorisations en fuyant dans les eaux territoriales de l'Etat mitoyen. En sus, si l'Etat refuse l'autorisation, rien dans la Convention ne l'oblige à lui-même la poursuivre, suivant une injonction fréquente dans les infractions internationales, « *aut dedere, aut judicare* » : ou laisser faire les autres Etats, ou juger soi-même. La porte à l'impunité est grande ouverte.

Enfin, et non des moindres, la première puissance maritime mondiale, les Etats-Unis, n'ont toujours pas ratifié la convention de Montego Bay. Ce qui fragilise son application.

Si les Etats sont restés indifférents à l'évolution de la piraterie maritime classique, c'est aussi qu'ils avaient, à l'époque, leur attention tournée vers un autre type d'infraction, qualifiée à défaut de « piraterie aérienne ».

§ 2. Les efforts de détermination de la « piraterie aérienne »

Avec l'avènement et la démocratisation du transport aérien, sont venus les criminels des airs. A la fois dans le but de détrousser les voyageurs, comme leurs compagnons terrestres, mais surtout pour bénéficier d'une tribune de premier choix pour leurs revendications politiques. Nous avons pu voir que cette détermination de « piraterie aérienne » n'avait été attribuée que faute de mieux. Le phénomène était alors trop nouveau et les enjeux trop importants pour qu'une réflexion juridique sérieuse ait pu avoir lieu. Dans le même temps, il fallait absolument une base juridique pour répondre à l'ampleur croissante du phénomène.

C'est aux organismes onusiens (A) qu'est revenue la délicate tâche de définir la « piraterie aérienne », vite supplantés, sinon devancés, dans leur inaction et leur indécision par des conventions internationales (B) aux résultats déroutants.

A. Les tentatives des organismes onusiens

En tant que représentante de la Communauté Internationale, c'est à l'ONU que revenait de s'exprimer et la tâche d'étudier, d'identifier et de réprimer la piraterie dite « aérienne ». Elle a tout d'abord tenté de régler la question par la voie de ses organes généraux, c'est à dire le conseil de sécurité et l'Assemblée générale (1). Mais ce fut un obstacle trop difficile que celui d'obtenir des mesures contraignantes par consensus. L'ONU a donc préféré remettre entre les mains de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, ou OACI, le soin de gérer la question, tout en ne lui laissant que des pouvoirs limités (2).

1. Les actions du conseil de sécurité et de l'Assemblée

C'est l'Assemblée générale qui va prendre en premier des mesures en ce qui concerne la piraterie aérienne. Alarmée par le nombre croissant de détournement et par leur caractère de plus en plus offensif, elle décide de mettre la piraterie aérienne sur son agenda. Jusque là, la piraterie aérienne bénéficiait d'une certaine indulgence car on considérait qu'elle était le fait d'individus souhaitant échapper à un régime répressif et n'ayant pas trouvé d'autres moyens pour y parvenir. L'opinion publique commença à s'en alerter lorsque les autres passagers ou membres d'équipage souffrirent de ces actions : le premier avion détourné sur Cuba, s'écrasa faute d'avoir pu atterrir sur l'endroit désigné par les partisans de Castro¹³⁹. Cet incident mit en valeur le nombre d'aéronefs détournés sur Cuba et surtout, la dangerosité de la piraterie aérienne. La flambée du conflit au Moyen Orient aggrava le phénomène : le 29 août 1969, Un Boeing 707 de la TWA sera détourné sur Damas par un commando du FLP alors qu'il se rendait à Tel-Aviv. Il s'agissait du quatrième détournement du FLP en treize mois contre un aéronef civil se rendant en Israël¹⁴⁰.

L'Assemblée Générale adopta des recommandations condamnant ces agissements. Le 12 décembre 1969 est adoptée la Résolution 2551 (XXIV) qui invite les Etats à prendre toutes les mesures de sécurité appropriées dans leur législation nationale et à ratifier la convention de Tokyo sur le sujet.. Elle encourage également les Etats à collaborer étroitement avec l'OACI pour juguler le problème. Dans la même veine, la Résolution 2645 (XXV) du 25 septembre 1970 reprend les termes précédents et invite les Etats à ratifier la Convention de Tokyo et à appliquer des mesures de sûreté selon leur droit national. Sémantiquement, la Résolution illustre la fragilité du terme « piraterie aérienne » : prise entre les feux des Etats qui l'utilisent pas analogie avec la piraterie aérienne, et ceux qui s'y refusent en raison du caractère politique des infractions, elle utilise l'expression « détournement par la force ». La Résolution 32/8 de 1977 cherche à concilier les partisans d'une politique « dure » contre la piraterie aérienne, et ceux « réalistes » qui pensent qu'un texte trop radical ne pourra être adopté que par une minorité d'Etat. La Résolution exprimera fermement sa volonté de voir les Etats suivre les recommandations de l'ONU et de l'OACI et d'adhérer aux différentes

¹³⁹ R.H MANKIEWICZ, La problématique de la « piraterie aérienne », Etudes Internationales, 1977, p. 101

¹⁴⁰ C. TOURET, *op.cit.*, p. 86

conventions régissant l'aviation civile, tout en condamnant fermement tous les actes de piraterie. Elle ne réclame toutefois pas d'action précise aux Etats.

L'Assemblée générale ne peut cependant s'étendre particulièrement sur les conditions de lutte contre la piraterie aérienne car pour beaucoup, ainsi que pourra l'exprimer le représentant des Etats-Unis en décembre 1969, son action se limite à la politique : « *The UN itself is not the forum best suited for working out the technical details of practical arrangements for dealing with the problem... These tasks are best pursued through another organ in the UN family, the ICAO. The UN general assembly however can serve as a forum...* »¹⁴¹. Le côté technique sera donc l'apanage de l'OACI.

Le conseil de sécurité, quant à lui, profitera de la plus grande légitimité que lui attribuent certains en matière politique, pour imposer un surcroît d'autorité en la matière. Pour lui, qui est responsable du maintien de la paix et de la sécurité internationale, les exactions des pirates de l'air sont une menace constante. Le conseil de sécurité est cependant sujet à une limite majeure : le droit de veto de ses membres. A titre d'exemple, nous pourrions indiquer la plainte déposée par le Liban en août 1973 contre Israël. Ce dernier avait, par le biais de deux bombardiers, détourné une caravelle de la Middle East Airlines sur l'aéroport militaire d'Haïfa. Le but d'Israël était de mettre la main sur des membres du FPLP qui, après examen, ne furent pas trouvés dans les passagers. Cette action, modèle du terrorisme d'Etat, sera comme souvent, protégée par le veto des Etats-Unis.

En plus des contradictions qui peuvent naître au sein du conseil de sécurité, force est de reconnaître que la portée de ses actions est réduite. La plupart de ses actions sont de simples recommandations votées dans l'urgence. Lorsqu'il s'agit d'appliquer une plus forte contrainte, la crainte est toujours de se voir opposer un veto. Enfin, les Résolutions impliquent la mise en pratique par les Etats membres, or c'est cette application qui fait le plus souvent défaut.

En ce qui concerne la piraterie aérienne, certains gouvernements affichent du laxisme, si ce n'est une sympathie à peine dissimulée pour les pirates de l'air. A titre d'exemple, l'action, ou plutôt l'inaction des autorités soviétiques envers les détournements ou les sabotages a longtemps été pointée du doigt. On peut également préciser que le coût, tant en

¹⁴¹ Cité par C. TOURET *op.cit.*, p. 88

matériel qu'en personnel humain, d'une sécurité accrue des aéroports, peut décourager de suivre les recommandations du conseil de sécurité.

Le maigre résultat des deux organes phares de l'ONU ne doit pas masquer l'investissement de ses organisations, et surtout le rôle de l'OACI.

2. Le rôle de l'OACI

Créée par le texte de la convention de Chicago du 7 décembre 1944, l'OACI se voit attribuer la fonction de veiller aux problèmes économiques, juridiques et techniques du transport aérien. Son organisation, classique, se compose d'un organe délibérant et d'une assemblée, d'un organe permanent et restreint de 33 membres et d'un Secrétariat Général. A cela s'ajoutent « tous autres organes qui pourraient être nécessaires » (article 43). Sera jugé nécessaire la création d'un comité ad hoc « de l'intervention illicite dans l'aviation civile internationale et ses installations et services » le 10 avril 1969. Ce comité s'occupe de toute capture illicite d'aéronefs, ainsi que tout sabotage ou attaque armée dirigés contre les aéronefs affectés au transport aérien international ainsi que toute installation ou tout service y afférant. On trouvera aussi, en 1947, un sous-comité chargé d'un projet de convention sur la capture illicite d'aéronef.

Nous pouvons donc distinguer que si l'OACI a un rôle très technique d'application des normes internationales, il a aussi un rôle de réflexion sur les questions concernant le transport aérien civil international. Bien qu'il soit tenu d'éviter toute implication politique, tâche malaisée dans le cadre de la « piraterie aérienne », il fournit des réponses concrètes et une réflexion pointue sur le sujet.

En 1971, la dix-septième assemblée de l'OACI publie un manuel de sûreté qui vise à promouvoir la sûreté et à assurer un niveau élevé de sécurité en proposant des méthodes et procédures à appliquer pendant les opérations commerciales régulières. Elle en préconise une application généralisée dès juin 1972. Les normes édictées par ce manuel, les « Annexes », sont contenues à l'article 54, alinéa 1 de la convention de Chicago. Ces normes, pour des raisons de sécurité, ne sont accessibles qu'à ceux qui y ont un intérêt personnel et direct¹⁴².

¹⁴² C. TOURET, *op.cit.*, p. 101

En guise de compromis à la susceptibilité des Etats, l'article 38 prévoit : « *Tout Etat qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale amendée ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, notifie immédiatement à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale (...)* ». Liberté donc mais encadrée.

On peut d'ailleurs souligner que ces normes bénéficient d'une certaine popularité qui facilite leur application : l'IFALPA (Fédération Internationale des Associations de Pilotes de Ligne) a parfois menacé de boycotter les aéroports de gouvernements réticents à l'application de ces normes. Ce manuel fait l'objet de révisions régulières pour s'adapter aux innovations technologiques.

De la même manière l'OACI va promulguer une « Annexe 17 » à la convention de Chicago, intitulée « Sûreté ». En 1985, cette annexe et le manuel vont faire l'objet d'une révision complète, qui aboutira à des mesures plus strictes incluses dans la Convention de Chicago par le biais d'un amendement à l'Annexe 17. Le 10 mai 1984, l'assemblée générale de l'OACI adoptera également, à l'unanimité, un amendement prohibant l'usage des armes à feu contre les aéronefs civils. Cette mesure est cependant critiquée et des compagnies aériennes conservent des gardes de sécurité armés à bord de leurs appareils (comme les compagnies américaines, israéliennes ou suisses). Les résultats de ces actions, même réussies, sont toujours controversés : le risque de blesser un ou des passagers n'étant pas exclu.

Le rôle de l'OACI en matière de réflexion, limité par l'interdiction de s'occuper des problèmes à caractère politique, se borne souvent à rappeler les Etats à leur devoir d'appliquer les normes de sécurité, soit prescrites par l'organisation elle-même, soit celles des conventions internationales en les ratifiant. On peut relever à son actif la session extraordinaire du 16 au 30 juin 1970 à Montréal, au terme de laquelle une série de Résolutions et une Déclaration condamneront de manière explicite tous les actes de violence à l'égard du transport aérien international. Ces propos théoriques, visant à la prévention, trouvent difficilement à s'appliquer. L'OACI va donc concentrer ses efforts sur la répression au sein des aéroports, apportant une réponse plus concrète. Elle va ainsi produire un Protocole visant à réprimer les actes illicites de violence dans les aéroports, adopté le 24 février 1988.

Cette même année, elle produit un consensus sur l'attitude à tenir lorsqu'un aéronef détourné atterrit sur le territoire d'un Etat, en le retenant au sol, sauf si l'exigence de protéger la vie humaine l'exige autrement¹⁴³.

Au final l'OACI reste, à l'image de l'Assemblée générale et du Conseil de sécurité de l'ONU, trop modérée dans son action. Des organisations non gouvernementales (ONG) vont trouver là un moyen de s'exprimer. Nous avons déjà pu voir le rôle de l'IFALPA. A cette organisation, s'ajoute l'Association Internationale de Transport Aérien, ou IATA, dont les services inspectent une fois par an 24 aéroports dont la sécurité paraît suspecte¹⁴⁴. Ces deux organisations veillent au respect des normes de sécurité, soit en accord avec les aéroports, soit de leur propre chef : la Résolution « Pilots freedom of transit and human rights » de mars 1969 prévoit l'éventualité d'un boycott sélectif ou d'une grève. Leur rôle est toutefois réduit, soit pour des questions économiques afin de ne pas se fermer la porte des aéroports, soit pour des raisons politiques, pour éviter de s'ingérer trop dans les affaires d'un Etat.

A côté de ces organisations, dont le rôle d'application technique peut être mis en échec par la passivité plus ou moins volontaire des Etats, se trouvent les obligations juridiques édictées par les différentes conventions internationales.

B. La multiplication des conventions

La Communauté Internationale, si elle a très vite pris la mesure de la dangerosité de la « piraterie aérienne », n'a pas pour autant fourni d'outils adéquats. Les conventions internationales chargées de prévenir et de réprimer l'infraction souffrent d'un manque d'uniformisation, que ce soit concernant l'intitulé même de la « piraterie aérienne », ou l'intensité de la répression recommandée.

Pour des raisons de cohérence, nous avons séparé la convention de Tokyo (1), de celles de la Haye et de Montréal qui se complètent l'une avec l'autre (2).

¹⁴³ C. TOURET, *op.cit.*, p. 105

¹⁴⁴ C. TOURET, *op.cit.*, p. 106

1. La convention de Tokyo

La convention de Tokyo, signée le 14 septembre 1963 et entrée en vigueur le 11 juin 1970, est le premier instrument international traitant de la « capture illicite d'aéronef ». Elle traite avant tout de la question de l'attribution de compétence. Sans s'éloigner beaucoup des mesures traditionnelles, la convention va établir la compétence de l'Etat d'immatriculation mais elle n'écarte pas les chefs de compétence établis selon les lois nationales des Etats contractants. Cependant, elle n'établit aucune hiérarchie entre elles, ni règle de conflit pour les départager¹⁴⁵. L'article 11, qui traite de la question de la capture, s'interroge uniquement sur les mesures prises pour la restitution de l'appareil détourné et sur le sort des passagers. Ces mesures, relevant déjà du droit international fondé sur le maintien de la paix, restent muettes sur la punition à appliquer à l'auteur de la capture car elles laissent aux Etats contractants le soin de punir selon leur législation interne.

Or, rien n'est prévu en cas de carence de la loi interne. Toutes les fois que l'infraction ne trouvait pas de réponse dans la législation nationale, elle restait donc impunie. De manière ironique, rien n'est non plus prévu pour empêcher que le coupable soit puni plusieurs fois pour son crime, dans différents pays. Bien que le principe « *non bis in idem* » soit largement reconnu internationalement, il n'est évoqué qu'implicitement dans la convention de Tokyo¹⁴⁶. L'extradition du criminel n'est pas non plus prévue, ni obligatoire. Si une extradition est demandée, elle doit se baser sur un traité d'extradition entre les deux Etats concernés. En aucun cas la convention de Tokyo ne pourrait le remplacer. Ces mesures ne protègent pas non plus l'élément humain puisqu'elles n'interdisent pas à l'Etat sur lequel l'aéronef a été détourné d'appliquer des contraintes administratives à l'égard des passagers ou des membres de l'équipage. Elles n'empêchent pas non plus cet Etat de poursuivre les personnes qui auraient autrefois commis des délits sur leur territoire. La convention de Tokyo prévoit cependant que ni le débarquement, ni la remise, ni la détention d'un passager qui aurait été débarqué par le commandant d'aéronef, ni son renvoi « *ne sont considérés comme valant entrée sur le territoire d'un Etat contractant* »¹⁴⁷.

¹⁴⁵ M. GJIDARA, *op.cit.*, p. 802

¹⁴⁶ C. TOURET, *op.cit.*, p. 165

¹⁴⁷ R.H MANKIEWICZ, La problématique de la « piraterie aérienne », *id.*, p. 104

Un des avantages de la convention de Tokyo paraissait être qu'elle ignorait la question des mobiles des auteurs de l'acte. On aurait donc pu penser qu'on pouvait faire abstraction des buts de l'auteur de l'infraction. Malheureusement, la convention n'amende en aucune façon les dispositions concernant le droit d'asile ou les conditions de l'extradition. Par conséquent, quand bien même la motivation n'est pas un critère reconnu pour qualifier la « piraterie aérienne », elle refait immédiatement surface dès qu'il est question de juger ou d'extrader l'auteur des actes.

La convention de Tokyo montre bien les hésitations des Etats pour qualifier un crime *sui generis*. On aurait pu souhaiter la création d'une infraction internationale nouvelle au lieu d'un renvoi aux législations nationales. De plus, cela aurait été dans le sens de l'identification entre piraterie maritime et « piraterie aérienne ».

2. Les conventions de la Haye et de Montréal

A l'inverse, la convention de la Haye de 1971 a accompli un pas ferme, bien qu'incomplet, dans l'internationalisation de la « piraterie aérienne ». Sans parler précisément de « piraterie aérienne », ce qui prouve le malaise que peut provoquer cette dénomination, ni de capture illicite d'aéronefs, elle condamne et érige en infraction pénale l'acte commis par : « *toute personne qui, à bord d'un aéronef en vol, illicitement et par violence ou menace de violence s'empare de cet aéronef ou en exerce le contrôle ou tente de commettre l'un de ces actes, ou est complice d'un personne qui commet ou tente de commettre l'un de ces actes*¹⁴⁸ ». Elle demande en outre aux Etats contractants que ces actes soient punis de peines sévères.

La portée de ces menaces est cependant réduite puisqu'en ne nommant que l'infraction commise en vol, elle exclut les complicités au sol. De plus, la convention de la Haye ne trouve à s'appliquer que si le lieu de décollage ou le lieu d'atterrissage effectif de l'aéronef ne se trouve pas sur le territoire de l'Etat d'immatriculation. C'est à dire qu'un vol entre Paris et Bordeaux ne pourrait tomber sous le coup de la convention, sauf si, paradoxalement, l'aéronef n'était pas immatriculé en France.

¹⁴⁸ R.H MANKIEWICZ, La problématique de la « piraterie aérienne », *id.*, p. 104

Même si, à aucun moment la capture illicite d'aéronef n'est érigée en infraction internationale¹⁴⁹, la convention de la Haye a tenté, dans une certaine mesure de créer un système international de répression de la « piraterie aérienne », notamment en comblant l'une des lacunes soulevée plus haut : l'absence de compétence de l'Etat d'atterrissage ou son refus de poursuivre. Dans son article 4, alinéa 2, tout Etat partie à la Convention doit s'efforcer d'établir sa compétence vis à vis de la capture illicite si l'auteur de celle-ci se trouve sur son territoire, s'il refuse d'extrader ce dernier vers l'Etat compétent au regard de la convention (à savoir celui de l'immatriculation de l'aéronef, celui d'atterrissage de l'aéronef ou celui du siège principal de l'exploitation ou la résidence permanente de la personne qui a loué un avion sans équipage). Or, s'il refuse d'extrader, l'Etat où se trouve le pirate aérien doit « sans aucune exception » soumettre l'affaire à ses autorités pénales, même si l'infraction ne s'est pas produite sur son territoire. Mais les autorités pénales doivent agir, selon les termes de la Convention de la Haye, « *dans les mêmes conditions que pour toute infraction de droit commun à caractère grave, conformément aux lois de cet Etat* ». Dans ces conditions, les Etats prévoient régulièrement le principe de l'opportunité des poursuites, qui, entre autres, exclut de poursuivre pour des crimes et des délits de nature politique commis à l'étranger.

Malgré la reconnaissance du principe de « *aut dedere, aut judicare* » à l'article 7 de la convention, il est encore possible aux pirates de l'air d'avoir l'impunité de leurs crimes puisque la poursuite judiciaire est laissée à la discrétion des Etats, selon leurs législations internes. De plus, la convention de la Haye n'a pas résolu un des problèmes de la Convention de Tokyo, c'est à dire l'immunité concernant les passagers innocents de l'aéronef : ceux-ci peuvent toujours être poursuivis pour des crimes qu'ils auraient commis antérieurement dans l'Etat d'atterrissage.

On retrouve beaucoup de similitudes entre la convention de la Haye et la convention de Montréal de 1971 et c'est bien normal car, en quelque sorte, la dernière complète la première. Elles engagent toutes deux les Etats à réprimer les auteurs des infractions par des peines sévères, elles partagent les mêmes modalités en ce qui concerne les devoirs de l'Etat d'atterrissage, notamment pour la restitution de l'appareil ou pour la conduite à tenir vis à vis de l'auteur de l'infraction. Toutefois la convention de Montréal ne se limite cependant pas aux seuls aéronefs car elle vise tous les actes illicites à l'égard de l'aviation civile. De plus,

¹⁴⁹ M. GJIDARA, *id.*, p. 808

dans son article premier, alinéa b, la convention vise, en plus de l'infraction commise à l'égard de l'aéronef, celle susceptible de nuire à la sauvegarde de la vie humaine. En plus de la protection de « l'aéronef en vol », celle visée par la convention de la Haye, la convention de Montréal distingue également les actes commis à l'encontre d'un « aéronef en service ». L'aéronef en service, en plus de contenir la définition d' « aéronef en vol » de la Haye, s'étend « depuis le moment où le personnel au sol ou l'équipage commence à le préparer en vue d'un vol déterminé jusqu'à l'expiration d'un délai de vingt-quatre heures suivant tout atterrissage ». Enfin Montréal couvre aussi la protection des installations aéroportuaires, réprime la complicité et la communication d'une information fautive faite sciemment dans le but de compromettre la sécurité d'un aéronef en vol (c'est à dire la « fausse alerte à la bombe »).

Nous pouvons considérer que, malgré leurs efforts, ces deux conventions ont échoué dans leur mission. En effet, nous pouvons dire avec les auteurs, comme M. Glaser que : « vouloir incriminer conventionnellement un certain fait tout en lui déniait en même temps, le caractère international... paraît être une contradiction *in adjecto*¹⁵⁰ ». Il semble que la teinture politique de la « piraterie aérienne » ait effrayé les Etats et qu'ils ont préféré se laisser une latitude pour juger chaque cas opportunément. Nous ne pouvons que regretter cela, car comme pour la piraterie maritime, plus la cohésion est réduite, plus la répression est ardue.

Section II - Les organismes de lutte

Après avoir, tant bien que mal, tenté de cerner les contours de la piraterie, la Communauté Internationale s'est donné les instruments nécessaires à sa répression. Ces instruments peuvent émaner d'organisations telles que l'ONU, et leur rôle peut alors avoir un effet aussi bien pratique que doctrinal, tel que celui de l'OACI. C'est également le cas de l'Organisation Maritime Internationale (§1) qui, tout en ayant le rôle de mettre en pratique la réglementation internationale, a créé un système normatif exceptionnel dans le domaine maritime, mais aussi, par ricochet, dans le domaine aérien. Enfin, on ne peut approcher la

¹⁵⁰ Cité par M. GJIDARA *id.*, p. 810

question de la piraterie maritime sans parler de la Chambre de Commerce Internationale (ICC) (§2) et de l'action du bureau maritime international.

§ 1. L'Influence de l'Organisation Maritime Internationale

L'Organisation Maritime Internationale, ou OMI, n'a pas eu une naissance aisée : entre le moment de la signature de sa convention constitutive en 1948 (Convention de Genève) et la ratification des vingt et uns Etats nécessaires pour son entrée en vigueur, il s'est écoulé dix ans¹⁵¹. Entre temps le développement des Etats et du nombre de pavillons sur la scène internationale avait déjà rendu caduque les objectifs originaux (1). Malgré tout, elle s'est adaptée et a fourni un travail considérable (2).

A. La naissance de l'OMI

L'OMI n'est pas un organe monobloc, il se scinde en différents groupes, chacun chargé de traiter d'une menace particulière (1). Malgré tout, son objectif est de mener une action normative qui permettra l'unification du droit de la navigation maritime (2). C'est à l'intérieur de ce cadre que s'inscrit une des pages actives de la lutte contre la piraterie.

1. Son organisation et ses fonctions

L'OMI, basée à Londres est composée d'une assemblée, d'un conseil et de cinq comités :

- Le Comité en charge de l'environnement marin (*Marine Environment Committee*)
- Le Comité juridique (*Legal Committee*)

¹⁵¹ H. LEFEBVRE CHALAIN, L'Organisation Maritime Internationale (OMI) : soixante ans d'évolution, Revue de droit des transports n°6, Juin 2009, étude 10, p. 1, disponible sous : www.lexisnexis.com

- Le Comité de coopération technique (*Technical Cooperation Committee*)
- Le Comité de médiation (*Facilitation Committee*)
- Le Comité pour la Sécurité maritime (*Maritime Safety Committee*)

Ses membres sont classés en fonction de leur rôle dans la navigation maritime. A titre d'exemple, la France figure dans la catégorie B, celle des huit Etats « les plus intéressés par le commerce maritime international ».

L'OMI est le plus large forum de négociation entre Etats spécifiquement dédié aux activités maritime¹⁵². Elle contribue à la mise en place d'une norme et d'une protection universelles contre tous les dangers que présente la navigation maritime. Nous pouvons bien évidemment parler de la sûreté et de la sécurité en mer, qui vise directement la question de la piraterie. On peut aussi évoquer les risques d'atteinte à l'environnement engendrés par une navigation intensive et non contrôlée.

Dans sa recherche d'universalité, l'OMI s'efforce d'obtenir le consensus dans tous les domaines, ce qui ralentit son action. Afin d'appuyer sa politique normative, l'OMI tente de prouver ses compétences en testant à la fois l'effectivité (c'est-à-dire l'application des prescriptions et la sanction des manquements) et l'efficacité (c'est à dire la similitude entre le résultat obtenu et l'idée génératrice de la norme) de ses choix.

L'OMI a donc mis en place un processus d'évaluation de son action. L'action a débuté dans les années 80 mais c'est au cours de la vingt-troisième session de l'Assemblée de l'OMI qu'elle prend une véritable ampleur. Ce projet vise la période de 2004 à 2010 et prévoit trois objectifs : « *développer son rôle dans les affaires maritimes vis à vis des autres organisations intergouvernementales en vue de traiter efficacement et sous tous les aspects les questions complexes intéressant différentes organisations ; mobiliser activement les diverses parties prenantes du secteur maritime nouvelles et traditionnelles, notamment les organisations non gouvernementales, les milieux professionnels et le grand public, garantir que le processus décisionnel intègre un maximum d'éléments ; rechercher activement les synergies, en évitant tout ce qui ferait double emploi avec les travaux d'autres institutions des Nations Unies dans le domaine maritime* ». L'OMI a défini dix-huit indices qui permettront l'évaluation de sa

¹⁵² H. LEFEBVRE CHALAIN, *id.* , p. 3

performance. Certains sont recueillis au sein même de l'organisation, comme le nombre de parties aux conventions ou leur entrée en vigueur, l'assistance technique fournie, etc... D'autres sont à récolter auprès des Etats, des organisations inter- ou non-gouvernementales : les pertes humaines, les pertes de navires, les taux de pollution de l'atmosphère, etc...

En cherchant l'efficacité, l'OMI se donne un rôle de contrôle qui n'était absolument pas prévu par ses fondateurs, qui ne lui reconnaissaient qu'un rôle consultatif. Elle l'assure par le biais d'un programme de coopération technique, à la charge du Comité de Coopération technique créé en 1975. Ce programme va devenir un Programme intégré de coopération technique (PICT) dont le but est d'aider les pays à assurer des services de transports maritimes sûrs et efficaces.

Enfin l'OMI percevant le non-respect des normes internationales comme la première cause d'incidents, elle tente d'intervenir dans ce domaine, en fournissant, par exemple une liste blanche des Etats respectant les normes internationales (la première a paru le 6 décembre 2001). Cette évaluation est faite avec l'aval des Etats, ce qui peut en limiter la portée mais a néanmoins permis, en 2005, l'adoption du Code de l'application des instruments obligatoires de l'OMI.

Le rôle de l'OMI a donc progressivement pris de l'ampleur par rapport à ses fonctions originelles.

2. La multiplicité de ses charges

Chargée de la cohérence de la navigation maritime internationale, l'OMI s'est vite trouvée interpellée par les incidents qui émaillent le transport maritime. Pour assurer sa mission première, elle a considéré qu'elle était tenue de proposer une réglementation dans différents domaines. Nous avons pu voir les différents comités qui la composent. Au moins trois d'entre eux, les comités en charge de l'environnement marin, de coopération technique et de sécurité maritime, ont été l'objet d'une intense activité. L'OMI a pu faire admettre que la protection de l'environnement marin était une composante du transport maritime, tout comme l'uniformisation des techniques et des mesures de sécurité assurait la protection nécessaire à un trafic maritime fluide. Malgré tout, l'OMI n'était pas considérée, lors de sa création, comme étant susceptible de fournir un travail normatif. Ce n'est donc qu'à la faveur

de la vive émotion provoquée par les catastrophes maritimes qu'elle a pu imposer son point de vue.

Les catastrophes environnementales ont ceci de particulier qu'elles entraînent des risques à long terme et parfois définitives à l'échelle de vie humaine. Elles sont donc le sujet d'un battage médiatique et d'une forte émotion à la fois des populations touchées, et des organismes de transports maritimes. Le naufrage du *Torrey Canyon* en 1967, a précipité l'OMI, à l'époque OMCI, dans les questions environnementales. Rien ne permettait non plus de distinguer les responsabilités des différents acteurs de la catastrophe. En 1969, L'OMCI adopte donc la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures. Puis les naufrages de *l'Amoco Cadiz* et de *l'Exxon Valdez*, vont pousser à l'adoption un protocole à la Convention MARPOL (la convention internationale sur l'assistance) en 1978, et en 1990 la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures¹⁵³. La lutte n'est cependant jamais terminée et les naufrages se répètent malgré les réglementations.

Le transport maritime ne concerne pas uniquement des marchandises. L'OMI n'a donc pas laissé de côté la protection des passagers : des amendements à la convention SOLAS vont permettre à la fois d'encadrer le transport de passagers, mais aussi de veiller à la sécurité touchant les zones de cargaison¹⁵⁴. Enfin une refonte complète de la convention SOLAS en 2006 sera chargée d'encadrer au mieux la sécurité des passagers. Les naufrages consécutifs de deux navires de croisière de la société « Costa Croisières » en 2012 ont rappelé la précarité de ces mesures et l'obligation sans cesse renouvelée de modifier le droit parallèlement à l'avancée des techniques, tout en surveillant son application. Dans le même objectif de sécurité, l'OMI encadre la formation des gens de mer, par la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

En ce qui concerne la piraterie, elle a toujours été le corollaire du transport maritime, c'est donc logiquement que l'OMI s'est intéressée à cette problématique. C'est le Comité pour la sécurité maritime (CSM) qui est plus particulièrement chargé de la question.

¹⁵³ H. LEFEBVRE CHALAIN, *id.*, p. 6

¹⁵⁴ H. LEFEBVRE CHALAIN, *id.*, p. 6

Néanmoins on peut considérer que tous les comités de l'OMI sont intéressés de près ou de loin à la question de la piraterie tant elle a d'implications. Nous allons ici nous pencher particulièrement sur les actions du CSM, même si des liens seront faits avec les autres comités concernés.

B. Les actions de l'OMI contre la piraterie

Le CSM va s'efforcer de rationaliser et d'uniformiser les pratiques maritimes dans un souci constant de sécurité (1). Tout en mêlant souplesse et obligations, il va amorcer l'ère d'une sécurisation accrue de la navigation maritime. Quant aux travaux de l'OMI, en sortiront deux conventions dont la lettre est importante mais la pratique malaisée (2).

1. Les actions du CSM

Avant même l'affaire de *l'Achille Lauro* en 1985, l'Assemblée de l'OMI avait réglementé sur la piraterie. C'est en 1983 qu'elle va adopter la résolution A. 545-13 fixant les mesures à prendre contre la piraterie. Alors que la situation de la piraterie était « alarmante »¹⁵⁵, elle devient préoccupante. L'OMI pourtant ne se voilait pas la face sur l'ampleur du problème et invitait déjà les gouvernements, les armateurs et les marins à ne pas négliger cette menace. On peut souligner qu'à la même époque, la Convention de Montego Bay considérait la piraterie comme obsolète.

A la suite de ces premières reconnaissances de la véritable nature du problème, le CSM va traiter la piraterie et le banditisme maritime comme des « questions indépendantes ». Pour traiter ces questions, l'OMI va tout d'abord dresser un tableau de la piraterie en adressant à ses Etats-membres la demande de fournir des comptes-rendus sur leur situation. Cette initiative a persisté et aujourd'hui encore, ces rapports sont révisés mensuellement, tout en fournissant un résumé trimestriel et annuel sur la question. A la suite de ces rapports le CSM, à qui l'Assemblée générale de l'OMI a confié la mission, en 1984, d'établir des

¹⁵⁵ E.FRECON, *op.cit.*, p. 182

pratiques et des mesures techniques pour garantir la sûreté des passagers et équipages à bord des navires (résolution A.584)¹⁵⁶, va établir des doubles mesures : la protection à bord du navire et au stade premier, la sécurisation de la zone portuaire.

Pour protéger les ports, les autorités nationales sont tenues de fournir un Plan de sûreté sur les règles et mesures en vigueur. Ces mesures n'ont pas à être strictement conformes aux recommandations de l'OMI et peuvent varier, en fonction des spécificités portuaires locales. La même exigence de souplesse se retrouve dans les mesures prises à bord. Là aussi un Plan de sûreté est exigé ; il se découpe en deux parties : tout d'abord une enquête effectuée par l'agent à bord sur les risques portuaires, puis sur les faiblesses du navires, ensuite un contrôle des passagers et des marchandises embarqués.

En cas d'incidents, l'Etat du pavillon ou l'Etat du port doit immédiatement en informer l'OMI par compte-rendu. Dans cette optique, l'OMI a adopté en 1991 une résolution A.683-17 sur la Prévention et suppression des actes de piraterie et de banditisme maritime contre les navires.

Pour cibler son action, un groupe de travail composé d'experts de 10 Etats membres et de représentants d'ONG sera créé en 1992, sa mission sera d'étudier la situation dans le Sud-Est asiatique, alors foyer principal de la piraterie. Les conclusions présentées¹⁵⁷ dans leur rapport sont intéressantes à plusieurs titres : elles soulignent les faiblesses du système, tout en proposant des solutions qui sont toujours d'actualité. Le groupe proposera :

- la création d'un dispositif de renseignement coordonné
- l'organisation d'opérations clandestines destinées à infiltrer le monde des pirates
- la constitution de patrouilles mixtes composées de marins et de douaniers
- la mise en œuvre d'amendements juridiques permettant aux pays de se prévaloir du droit de poursuite dans les eaux territoriales d'un autre pays

Ces dispositions seront mises en place, à différents niveaux, en Asie du Sud-Est et permettront une répression efficace de la piraterie.

¹⁵⁶ C. TOURET, *op.cit.*, p. 120

¹⁵⁷ E. FRECON, *op.cit.*, p. 183

Le CSM adoptera en mai 1993 une Circulaire pour la prévention et la suppression des actes de piraterie et de banditisme maritime contre les navires (Circ. 622) et un Guide à l'attention des armateurs, des opérateurs maritimes, des capitaines et des équipages, pour la prévention des actes de piraterie et de banditisme maritime contre les navires (Circ. 623). On peut remarquer la différenciation opérée par l'OMI entre la piraterie et le banditisme maritime, distinction qui repose sur la définition de la piraterie telle que prévue par les conventions sur la haute-mer et de Montego Bay. On peut regretter cette prise de position qui fragmente les solutions apportées. Elle a toutefois l'avantage de ne pas laisser de côté une grande partie des infractions maritimes.

Ces mécanismes trouveront également un écho dans la pratique aérienne et seront repris pour lutter contre la « piraterie aérienne ».

2. Les conventions SOLAS et SUA

L'OMI a permis l'essor de conventions internationales en favorisant la réflexion. En ce qui concerne la sécurité des transports maritimes, deux conventions sont particulièrement intéressantes : la convention dite SOLAS, et la convention dite SUA.

A tout seigneur, tout honneur. A bien des égards, la Convention SOLAS ou Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer est considéré comme le texte le plus important pour la sécurité de la navigation maritime. Son origine est ancienne, le premier texte de la Convention SOLAS date de 1914 et fait suite au naufrage du *Titanic*. Le but de cette convention est d'assurer le respect d'un minimum de mesures de sécurité sur les navires. L'objet est, bien entendu, de préserver les passagers de la défaillance technique du navire sur lequel ils sont embarqués, mais aussi, à éradiquer les faiblesses de celui-ci face à une agression, c'est-à-dire une attaque pirate. Dans sa version de 1974, le texte de la Convention prévoit, au chapitre XI-2, les « *Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime* ». On retrouve dans ce chapitre les normes ISPS applicables pour les navires et les zones portuaires, reprenant l'exigence d'un Plan de sécurité établi par les Etats membres, et rappelant l'obligation de fournir ce dernier à l'OMI.

Les mesures établies par la convention SOLAS, si elles contribuent efficacement à la protection du transport maritime, notamment en s'occupant de la protection des ports, ne sont

pas exhaustives en ce qui concerne la sécurité en mer et la problématique très particulière de la piraterie.

La convention SUA est plus précise. Celle-ci, ou Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, de 1988, aussi connue sous le nom de convention de Rome. Cette convention est née en réaction au détournement de l'*Achille Lauro* en 1985. Lors de cette attaque, les ravisseurs menaçaient d'exécuter les otages si Israël ne procédait pas à la libération de 50 prisonniers palestiniens. Malgré la connotation politique avérée de l'action, elle fut d'emblée qualifiée de piraterie par le président Reagan¹⁵⁸. A cet égard, les instruments internationaux existants furent jugés insuffisants. Les Etats-Unis saisirent donc de la question la 14^{ème} session de l'Assemblée de l'OMI et, le 12 novembre 1986, le conseil de l'organisation créa le Comité préparatoire ad hoc sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime. La conférence diplomatique se tiendra du 1^{er} au 10 mars 1988 au siège de la FAO à Rome¹⁵⁹. A l'issue de celle-ci seront adoptés la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et le Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental. 76 Etats avaient pris part à la conférence, 69 signèrent l'Acte final mais la convention elle-même ne recueillait que 23 signatures.

La prévention étant suffisamment explicite dans la Convention SOLAS, la convention SUA s'intéresse à la répression des infractions. On y retrouve les mesures traditionnelles de lutte contre le terrorisme, notamment les règles édictées dans les conventions internationales régissant le transport aérien. Néanmoins, la Convention SUA a dépassé les limites des formules traditionnelles. Ainsi, la Convention SUA a élargi le domaine de la piraterie, la convention s'appliquant : « *si le navire navigue, ou si, conformément à 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 seul Etat, ou des limites latérales de sa mer territoriale avec les Etats adjacents* ». La limitation de territoriale de la piraterie ne se limite donc pas à la seule haute-mer. Les plates-formes fixes sont aussi protégées puisque le

¹⁵⁸ D. MOMTAZ, La convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, *Annuaire français de droit international*, XXXIV, 1988, Editions du CNRS, Paris, p.589, disponible sous : www.persee.fr

¹⁵⁹ C.TOURET, *op.cit.*, p. 134

Protocole reprend pour son compte les dispositions de la convention¹⁶⁰. C'est donc une grande nouveauté par rapport à la convention de Montego Bay.

La convention SUA s'est aussi intéressée à la nature de l'acte, en énumérant les infractions susceptibles d'être réprimées : elle en dénombre sept, dont celle de blesser ou tuer toute personne, lorsque ces actes sont susceptibles de présenter un lien avec les actes réprimés, quand bien même il ne s'agirait que d'une simple tentative¹⁶¹. Cette dernière infraction peut présenter un problème d'application : tous les Etats ne sanctionnent pas la simple tentative. Enfin, la convention se contente de réprimer les actes « illicites » sans en préciser le sens, d'où on peut considérer que l'expression « fins privées » de la convention de Montego Bay n'est pas reprise ici¹⁶², ce qui est une immense ouverture de la notion de piraterie, d'autant plus que la convention SUA ne semble pas écarter de son champ d'application, la piraterie qui serait le fait de personne agissant pour le compte d'un gouvernement¹⁶³.

Au delà des élargissements de la notion de piraterie, c'est surtout le système de répression qui est intéressant dans la convention SUA car, là où la convention de Montego Bay se contente d'inviter les Etats à « coopérer », elle établit tout un système de compétence étatique afin que les criminels n'échappent pas au châtement. On peut même considérer qu'elle frôle les conflits de compétence. La convention SUA établit deux sortes de compétence nationales : l'une est obligatoire, l'autre facultative.

Classiquement, dans la compétence obligatoire, nous retrouvons celles du territoire de commission de l'infraction (c'est à dire à la fois la mer territoriale et l'Etat du pavillon) et la nationalité de l'auteur de l'infraction. En ce qui concerne la compétence facultative, la convention prévoit : celle de l'apatride, en considérant qu'il relève de l'Etat dans lequel il a sa résidence habituelle ; celle de l'Etat dont le national a été victime de l'infraction. Enfin la convention permet aux Etats de se saisir de l'infraction en raison de sa nature, c'est-à-dire si

¹⁶⁰ E. FRECON, *op.cit.*, p. 83

¹⁶¹ D. MOMTAZ, *id.*, p. 594

¹⁶² E. FRECON, *op.cit.*, p. 83

¹⁶³ D. MOMTAZ, *ibid.*, p. 595

celle-ci compromet le crédit moral ou national de ce dernier, ou s'il y va d'une question de sécurité nationale. Cette dernière compétence, que d'aucuns ont pu qualifier de « *compétence fondée sur la souveraineté des Etats*¹⁶⁴ », a pour but de s'appliquer lorsque les infractions visées par la convention ont été commises dans le but d'obliger l'Etat à une action ou à une abstention. On peut souligner que cela relève du mobile politique, ce qui prouve l'élargissement déjà mentionné. Dans ce cas, l'Etat qui entend se prévaloir de ladite compétence doit en informer le Secrétaire Général de l'OMI. Le but de la convention était d'obtenir une compétence quasi universelle, malgré les conflits qui peuvent en découler.

Enfin, afin d'assurer une répression maximale, la convention SUA prévoit le principe « *aut dedere, aut judicare* ». La convention prévoit également, que si l'Etat qui doit extraditer ne possède pas de traité adéquat entre lui et l'autre Etat concerné, la convention peut en constituer la base juridique. Elle prévoit aussi que les Etats doivent amender les clauses de leurs traités d'extradition qui seraient incompatibles avec la convention. Si un conflit survient entre plusieurs Etats réclamant l'extradition, c'est à l'Etat qui doit procéder à l'extradition de distinguer une hiérarchie en fonction de son droit national. En définitive, la convention SUA a tenté d'éviter au maximum le défaut de jugement en accordant de larges compétences et en obligeant l'Etat qui se refuse à extraditer, à juger l'individu auteur de l'infraction.

Toutefois, malgré toutes ses qualités, elle ne s'intéresse toujours pas au banditisme côtier, pourtant de plus en plus fréquent. Cela est regrettable mais la convention SUA n'a été que peu ratifiée, preuve qu'au détriment de ce dernier point, elle touche déjà de trop près aux souverainetés chatouilleuses des Etats.

En conclusion on peut souligner l'effort louable de la convention SUA, qui a saisi à bras le corps la question de la piraterie mais qui se trouve quasiment inutile compte tenu de la réticence des Etats à l'appliquer.

Si la convention internationale peut paraître l'instrument roi des négociations, elle est trop souvent en butte aux exigences contrastées des Etats. Le droit international doit donc se frayer un chemin au travers d'organismes plus petits.

¹⁶⁴ Cité par D. MOMTAZ *id.*, p.598

§ 2. La Chambre de Commerce Internationale

La Chambre de Commerce Internationale a été fondée en 1919, dans l'optique de servir le monde des affaires en favorisant la libre circulation, à la fois des capitaux et des marchandises (A). Au sein de celle-ci, se sont développés des organes propres à la lutte contre la piraterie, et notamment le bureau maritime international (B).

A. Une organisation à vocation internationale

La Chambre de commerce a été créée en 1919, notamment sous l'influence d'Etienne Clementel, ancien ministre du commerce français et premier président de la Chambre. C'est également sous son égide que la Chambre a établi son siège à Paris¹⁶⁵. La Chambre originelle, qui contenait les sociétés privées de 7 nations, s'est agrandie jusqu'à compter des sociétés et des associations de plus de 130 pays, représentant les principaux secteurs de l'industrie et des services (1). En plus de favoriser les échanges, la Chambre s'est occupée de lutter contre les crimes susceptibles de nuire au commerce international (2). Elle est l'unique porte-parole des entreprises à s'exprimer au nom de tous les secteurs et de toutes les régions au niveau mondial.

1. Son organisation et ses fonctions

La CCI a pour différents buts :

« a. représenter le commerce, l'industrie, la finance, les transports, les assurances, et en général tous les secteurs de l'activité économique internationale;

b. recueillir et formuler l'opinion des entreprises, sociétés commerciales, organisations, firmes et particuliers, dont l'activité est liée au commerce international et aux opérations qui s'y rapportent, et de faire connaître et soutenir leurs vues auprès des

¹⁶⁵ <http://www.iccwbo.org>

institutions intergouvernementales intéressées, et, par l'entremise de ses Comités Nationaux, Groupes et Membres Directs, auprès des gouvernements et autres instances de leurs pays respectifs;

c. mener une action efficace et suivie dans les domaines économiques et juridiques, afin de contribuer à la croissance harmonieuse et à la liberté des relations économiques internationales;

d. fournir des services pratiques et spécialisés à la Communauté Internationale des affaires;

e. favoriser le rapprochement effectif et la coopération entre les hommes d'affaires1 des différents pays et les organisations qui les unissent.¹⁶⁶ »

Peuvent en être membres les Comités Nationaux ou les Groupes, dont la création est subordonnée à une consultation préalable du Conseil Mondial. Ces entités agissent comme un lien entre la CCI et les entreprises nationales, font connaître l'action de la CCI et promeuvent ses objectifs au sein de leurs pays. Ils peuvent déléguer des représentants auprès du Conseil Mondial.

En l'absence de Groupes ou Comités Nationaux, le Conseil mondial peut accepter des organisations, entités juridiques ou des particuliers comme membres directs, selon les modalités de l'article 2.2.a et sur proposition du Comité directeur.

Les membres de la CCI réunis en Assemblée Générale Annuelle constituent dans les conditions définies à l'article 5 le Conseil Mondial, instance suprême de la CCI. C'est au conseil mondial que revient la tâche de faire appliquer les statuts de la CCI et notamment la nomination du Président de la CCI ou de la Cour Internationale d'arbitrage. Les décisions du Conseil Mondial sont prises à la majorité des voix exprimées par les délégations ou en vertu d'un pouvoir, sauf certaines décisions qui requièrent une majorité de deux tiers, comme l'interprétation ou la modification des Statuts de la CCI¹⁶⁷.

Quant au Comité Directeur, il est responsable de la mise en œuvre de la politique et de la stratégie de la CCI. Il est composé de vingt-sept membres, avec membres de droit (le

¹⁶⁶ Article 1, Statuts de la CCI, disponible sous : <http://www.iccwbo.org>

¹⁶⁷ Article 5, Statuts de la CCI, disponible sous : <http://www.iccwbo.org>

Président, le Vice-président, le Président honoraire, le Secrétaire général, le Président de la cour internationale d'arbitrage, le Président de la World Chambers Federation de la CCI et le Président du World Business Council for Sustainable Development) et membres élus, tous ayant les mêmes droits¹⁶⁸. Ce comité possède tous pouvoirs nécessaires à l'exécution de ses fonctions.

Le Président et le Vice-Président sont élus par le Conseil Mondial, pour une durée de deux ans débutant au 1^{er} juillet. A l'issue de ce mandat, le Président devient Président Honoraire pour une durée de deux ans. Le Président, le Vice-Président et le Président Honoraire assument la Présidence de la CCI, sous l'autorité du Président¹⁶⁹.

Le Secrétaire général assume le secrétariat de la Présidence.

Les Commissions de la CCI sont chargées de l'élaboration de la politique générale, des recommandations et des documents techniques¹⁷⁰.

L'une des divisions de la CCI est en charge de la répression des crimes commerciaux, il s'agit du Commercial Crimes Services.

2. Le Commercial Crimes Services et ses outils de lutte

Bras armé de la lutte contre les crimes commerciaux, le Commercial Crimes Services est basé au Royaume-Uni. Il se divise en :

- *Le Financial Investigation Bureau* ou FIB
- *Le Counterfeiting Intelligence Bureau* ou CIB
- *FraudNet*
- *L'International Maritime Bureau* ou BMI

¹⁶⁸ Article 6, Statuts de la CCI, disponible sous : <http://www.iccwbo.org>

¹⁶⁹ Article 8, Statuts de la CCI, disponible sous : <http://www.iccwbo.org>

¹⁷⁰ Article 10, Statuts de la CCI, disponible sous : <http://www.iccwbo.org>

Les bureaux spécialisés opèrent de façon autonome et offrent aux membres une gamme d'action complète. Les entreprises ou particuliers peuvent devenir membre d'un ou plusieurs bureaux en fonction de leurs besoins.

Le FIB est le bureau en charge des questions financières, relatives au blanchiment d'argent, à la fraude et à l'examen des documents. Ses membres sont des banques internationales, des institutions financières, des Autorités Nationales de contrôle financier ou d'application des lois. Le FIB peut effectuer un certain nombre d'actions pour ses membres ou les agences gouvernementales, telles que la lutte contre le blanchiment d'argent ou le financement du terrorisme, les sanctions spécifiques ou les mesures à prendre en cas d'embargo, des analyses financières, etc...¹⁷¹ LE FIB est structuré de manière à s'adapter aux besoins individuels de ses membres.

Le CIB est en tête de liste pour la lutte contre la contrefaçon et la protection des droits intellectuels ou brevets. Il a été formé en 1985 et depuis protège l'industrie contre les dommages engendrés par ces actes en effectuant des enquêtes sous couverture, en saisissant les contrefaçons et en fournissant des avis d'experts à ses membres. Ces derniers peuvent constituer en de grandes entreprises internationales, des firmes d'avocats, des firmes d'investigations. Le CIB a mis en place des cartes virtuelles qui informent en temps réel des dangers de contrefaçon. Il a également mis en place plus de 600 enquêtes dans 35 pays différents pour lutter contre la contrefaçon de produits pharmaceutiques et d'alcools. Sa réputation est largement établie auprès des organes juridiques officiels des différents gouvernements¹⁷².

*FraudNet*¹⁷³ est une unité spécialisée dans la répression de la criminalité informatique. Elle a été fondée en 2004 et son action a permis de sauvegarder des milliards de dollars pour ses membres en les avertissant des menaces et en leur fournissant les moyens de se protéger. Elle a également permis de traduire les criminels en justice et de permettre à ses membres lésés de retrouver leur bien.

Le BMI quant à lui, a été créé en 1981, sous l'impulsion d'Eric Ellen, ancien commissaire en chef du port de Londres et ancien président de l'Association internationale

¹⁷¹ Disponible sous : <http://www.icc-ccs.org/home/fib>

¹⁷² Disponible sous : <http://www.icc-ccs.org/home/cib>

¹⁷³ Disponible sous : <http://www.icc-ccs.org/about-us>

des polices aériennes et fluviales. Il a très rapidement été soutenu par l'OMI qui s'est reconnue dans son action¹⁷⁴. C'est lui qui est en charge de la question de la piraterie maritime et son action a été déterminante dans la lutte.

B. Le bureau maritime international

Le Bureau maritime international est particulièrement chargé de la lutte contre tous types de criminalités maritimes et mauvaises pratiques. Son rôle est largement reconnu au niveau international car l'OMI, dans sa Résolution A 504 (XII) du 20 novembre 1981¹⁷⁵ a enjoint à ses Etats-membres de coopérer et d'échanger les informations utiles à la fois entre eux, mais aussi avec le BMI (1). Les actions menées par le BMI, en matière de lutte contre la piraterie, ont produit un résultat encourageant (2).

1. Le dispositif du BMI

Le BMI a mis en place un système de renseignement qui lui permet de cibler les actes de fraude ou les mauvaises pratiques pour mieux les traquer. Ses informations sont réunies par un réseau de contacts étendu sur le globe et mettent en valeur à la fois les infractions, mais aussi les nouvelles méthodes criminelles¹⁷⁶.

Dans ce but, le BMI dispose de liens privilégiés avec l'Organisation mondiale des douanes ainsi qu'avec Interpol. Bénéficiant d'un *Bona Fide*¹⁷⁷ administré par l'administration britannique, le BMI entretient des liens étroits avec les services policiers de ce pays, mais aussi avec la *Lloyd's Register* et la *Lloyd's Maritime Information Service*.

¹⁷⁴ E. FRECON, *op.cit.*, p. 178

¹⁷⁵ Disponible sous : <http://www.icc-ccs.org/home/imb>

¹⁷⁶ Disponible sous : <http://www.icc-ccs.org/home/imb>

¹⁷⁷ Certification de droit anglo-saxon, reconnaissant la bonne foi ou bonne moralité d'un organisme, d'une société, d'une personne morale ou physique.

En matière de lutte contre la piraterie, le BMI cherche à minimiser les risques et à assister ses partenaires dans leur propre lutte. Il cherche donc à tracer le cheminement des marchandises de leur expédition à leur arrivée, ce qui lui offre un éventail d'action large¹⁷⁸ :

- Le BMI offre ses services en cas de documentation suspecte
- Il édite un bulletin bimensuel afin d'avertir ses membres de l'activité criminelle rencontrée et de ses formes selon les données qu'il a recueillies
- Il aide les victimes d'actions frauduleuses à obtenir une indemnisation
- Il offre les services de ses experts juridiques
- Il vérifie les références des propriétaires de navires avant qu'une cargaison ne leur soit confiée
- Il a mis en place le système Shiploc qui permet aux compagnies maritimes de suivre l'avancée de leurs navires, et donc de détecter toute modification suspecte au cours de la traversée. Ce dispositif, au demeurant discret, est facturé 300 dollars par mois.

Le BMI assume également un rôle préventif en offrant à ses membres la possibilité de suivre des cours et des programmes d'entraînement à la lutte contre les infractions maritimes. Il est également fréquent que l'on requière ses services en tant que consultant en matière de sécurité portuaire ou à bord d'un navire¹⁷⁹. Ces informations ont pour but de sensibiliser les institutions de répression ou portuaires, au danger des infractions maritimes.

2. Un résultat encourageant

En matière de lutte contre la piraterie, le rôle du BMI est incontournable et son action a produit des résultats malgré les inerties inhérentes au système international et qui ont entravé le travail des organismes onusiens.

¹⁷⁸ E. FRECON, *op.cit.*, p. 179

¹⁷⁹ Disponible sous : <http://www.icc-ccs.org/home/imb>

C'est la création du centre d'observation de la piraterie, ou PRC, basé à Kuala Lumpur, en 1992, qui est particulièrement déterminante. Le premier rôle du PRC, à l'image du BMI, est de recueillir les actes de piraterie, de vol à main armée ou même d'intrusion de clandestin. Lorsque l'information est reçue, le PRC doit la renvoyer dans différentes directions, afin d'informer au mieux les usagers du centre de renseignements. Ces données les engagent à prendre les mesures nécessaires pour assurer leur sécurité. Une carte en temps réel sur le site du PRC, permet de visualiser les différentes agressions. Il ne peut toutefois se substituer au capitaine ou à l'armateur du navire pour reporter l'incident. Aussi, et malgré sa vigilance, le tableau fourni n'est-il pas tout à fait exact. Plusieurs raisons expliquent cette rétention d'information : l'image de marque de la compagnie peut souffrir des agressions, la peur de voir augmenter de manière significative les primes d'assurance, enfin la possible non-conformité du navire par rapports au règlements internationaux en vigueur.

Le BMI partage ses informations avec de nombreux gouvernements ou services gouvernementaux afin d'offrir une répression organisée contre la piraterie. Son action a été particulièrement étendue dans le Sud-Est asiatique, haut lieu de piraterie maritime. Ses efforts, combinés avec ceux des Etats de la région, ont permis une régression spectaculaire des attaques.

La flexibilité du BMI explique sans aucun doute son succès : à la différence d'une organisation internationale comme l'OMI, il n'impose, ni même ne négocie de conditions aux Etats. Il se contente de proposer des solutions, tirées de son expérience et des analyses de ses spécialistes. Il contribue à récupérer les cargaisons dérobées ou à obtenir une indemnisation. Il ne se contente pas non plus d'agir au niveau des Etats, mais offre ses services à des entités privées. Cette double clientèle contribue également au succès de l'action du BMI car si les Etats refusent de suivre les consignes proposées, que ce soit par peur d'une ingérence dans leurs affaires internes ou par immobilisme, un armateur peut faire le choix d'appliquer toutes celles qui lui sont possible. Et vice-versa, un Etat a le pouvoir d'étendre à tout son territoire les mesures que l'armateur ne peut que partiellement rendre obligatoire à sa flotte.

Si la volonté de lutter contre la piraterie est internationalement exprimée, la réalité montre que la répression intervient plutôt de manière localisée. C'est cette réaction morcelée qui est la base des actions concrètes de répression de la piraterie. C'est sur elles que nous pourrons nous baser afin de déterminer si elles sont transposables à d'autres régions, ou au niveau international.

CHAPITRE II - Une réaction internationale morcelée

La piraterie, bien que crime international, suscite des réactions nationales mais uniquement lorsqu'elle porte directement atteinte aux intérêts nationaux, c'est-à-dire lorsqu'elle a lieu aux portes de leur mer territoriale. Dans ce contexte, il n'est pas surprenant que les moyens de répression les plus élaborés aient été conçus au niveau national ou régional. C'est en Asie du Sud-Est que le problème s'est posé avec le plus d'acuité au cours des années 90 (**section I**). C'est donc dans cette région que l'on trouvera les moyens de répressions les plus modernes. Sont-ils pour autant transposables à volonté ? Les années 2000 ont vu la montée en puissance de la piraterie le long des côtes africaines et c'est à présent là-bas que les solutions font le plus cruellement défaut (**section II**).

Section I - La lutte contre la piraterie en Asie du Sud-Est

Traditionnellement, l'Asie du Sud-Est est reconnue comme un foyer de la piraterie. Ce qu'on croyait mythe s'est maintenu et s'est fait plus agressif avec le développement de la technologie. Malgré les nombreux risques encourus par les navires dans cette région, les Etats d'Asie du Sud-Est ont été lents à réagir (§1), démontrant la répugnance habituelle des Etats à céder une partie de leur souveraineté même face à la lutte contre un fléau commun. Néanmoins, nécessité faisant loi, il leur a fallu s'associer pour construire le système juridique de répression adapté à leur problématique (§2). Aujourd'hui, ce système fait figure d'exemple dans la lutte contre la piraterie.

§ 1. La lente mise en place d'une action coordonnée

Le premier obstacle à lever fut les réticences nationales (A). En effet une lutte efficace sous-tendait l'idée d'une lutte commune et donc d'un partage des compétences. Les tentatives n'ont pas toutes abouti mais le besoin de répression se faisant pressant, une certaine unité a pu être obtenue. Parallèlement, l'implantation du BMI dans la région a permis de cibler précisément les enjeux et d'orienter le débat vers une réponse concrète (B).

A. L'obstacle des susceptibilités nationales

L'Asie du Sud-Est est un terrain particulier en matière de piraterie car celle-ci se concentre presque exclusivement dans le détroit de Malacca, haut lieu de passage de marchandises. Le détroit est, pour la moitié de sa partie sud, non plus eaux internationales mais bien trois zones territoriales. Ce qui veut dire qu'on ne peut légalement y trouver de la piraterie selon la définition de Montego Bay, mais du brigandage en mer¹⁸⁰. Malgré tout, la concentration de nationalités dans la zone, tout comme le partage territoriale impose une répression commune. C'est ce qu'ont pu constater les gouvernements de la région (1). C'est face à ce constat que l'ASEAN va tenter de trouver une solution (2).

1. La constatation des impuissances nationales

Les Etats sont naturellement très réticents à coopérer pour la lutte contre la piraterie lorsque celle-ci entend se poursuivre jusque dans leurs eaux territoriales. La méfiance en Asie du Sud-Est était renforcée par la présence de deux puissances, la Chine et le Japon, dont les autres Etats craignaient l'immixtion dans leurs affaires internes. Les demandes des Etats occidentaux, en proie à de vives inquiétudes pour leurs navires, étaient également accueillies avec soupçon : Jakarta et Singapour, pour éviter une action britannique dans la zone, se sont empressés de collaborer sur la question, bien que l'accord en question ne soit guère qu'une approche succincte¹⁸¹. Mais, de manière globale, les Etats de la région ont mis du temps à se rendre compte de la nécessité et de leur intervention, et de leur collaboration.

A titre d'exemple, en Indonésie, la prise en compte d'un acte de piraterie pouvait prendre des mois et la répression des pirates était parfois conditionnée au versement d'une somme d'argent. En 1999 pourtant, un changement de gouvernement a mis l'accent sur la marine indonésienne et le 9 mai 2000, L'Indonésie prévoyait l'emploi de 15 navires

¹⁸⁰ R.C. BECKMAN, Issues of Public International Law Relating to Piracy and Armed Robbery Against Ships in the Malacca and Singapore Straits, *Singapore Journal of International & Comparative Law*, 3, 1999, p. 519

¹⁸¹ E. FRECON, *op.cit.*, p. 199

spécifiquement affectés à la lutte contre la piraterie¹⁸². Néanmoins, en mars 2002, l'Indonésie a reconnu qu'elle n'était pas en mesure d'assurer pleinement la sécurité de ses eaux territoriales¹⁸³. Quant aux Philippines, elles ont été contrariées dans leur action par l'immensité du territoire à surveiller (plus de 7000 îles), par l'existence d'une très forte tradition de piraterie et par la superposition des structures destinées à réprimer le fléau. L'influence islamique dans le sud du pays jette également une ombre sur la question de la piraterie car le gouvernement de Manille est prompt à confondre « piraterie » et « mouvement séparatiste »¹⁸⁴. La cité-Etat de Singapour est l'Etat riverain du détroit de Malacca qui dispose des plus grands moyens financiers. Malgré tout, elle a reconnu la nécessité pour les gouvernements de la région de coopérer pour offrir des résultats satisfaisants¹⁸⁵. La Malaisie bénéficie d'une certaine stabilité politique, d'un bon équilibre entre ses finances et le territoire à quadriller, à l'inverse des Philippines ou de Singapour, qui soit, n'ont pas les mêmes ressources, soit n'ont qu'une portion réduite de territoire. Cette particularité est bien reconnue puisque c'est à Kuala Lumpur que le BMI va développer son principal instrument de lutte contre la piraterie.

La logique voudrait que ces Etats aient collaboré depuis longtemps. Or, nous ne le répèterons pas assez, les gouvernements répugnent à tout ce qui s'apparente à de l'ingérence dans leurs affaires internes. Le Japon, sous l'inspiration du premier ministre nippon Keizo Obuchi, avait proposé aux Etats de la zone d'Asie du Sud-Est de s'associer avec eux dans leur lutte contre la piraterie. Le Japan's Maritime Safety Agency a proposé d'élaborer des patrouilles conjointes, et les gardes-côtes japonais mettaient à disposition deux avions de reconnaissance à long rayon d'action afin de traquer les pirates¹⁸⁶. En face de ces propositions, les gouvernements sont restés méfiants, certains arguant, comme la Chine, qu'ils étaient parfaitement capable de réprimer seuls la criminalité visée, d'autres soupçonnant des tentatives d'espionnage. Seul Singapour s'avérait favorable. Mais les Etats de l'ASEAN ont eu le souci de préserver leur souveraineté.

¹⁸² E. FRECON, *op.cit.*, p. 209

¹⁸³ E. FRECON, *id.*, p. 210

¹⁸⁴ E. FRECON, *ibid.*, p. 212

¹⁸⁵ E. FRECON, *ibid.*, p. 215

¹⁸⁶ E. FRECON, *ibid.*, p. 143

L'intervention extérieure paraissant suspecte et les tentatives unilatérales n'étant pas toujours concluantes, les gouvernements d'Asie du Sud-Est sont passés par le biais de l'ASEAN pour trouver un compromis satisfaisant.

2. Une tentative d'action dans le cadre de l'ASEAN

L'ASEAN (Association of Southeast Asians Nations) a été fondée en 1967, en réaction des Etats capitalistes contre le bloc des Etats socialistes. Son rôle est longtemps resté formel, ses Etats membres ne se préoccupant guère de collaborer entre eux. La question de la « guerre froide » n'étant plus d'actualité, la piraterie semble un bon moyen de relancer le rôle de l'ASEAN et d'accroître son influence régionale¹⁸⁷

L'ASEAN a tout d'abord élargi son champ d'action en acceptant de nouveaux membres comme le Vietnam, le Laos, la Birmanie et la Thaïlande, entre 1992 et 1999. Puis son forum régional a été réactivé et s'est développé autour de la thématique des politiques régionales stratégiques. L'ASEAN s'est également donné comme tâche de combattre le crime transnational (par le texte Vision 2020 adopté en 1997), et plus particulièrement la piraterie, en cherchant à établir le tableau des moyens de lutte engagés par les Etats de l'ASEAN¹⁸⁸. En 1997, un plan d'action sera élaboré et adopté 18 mois plus tard. EN 2002, la deuxième réunion des hauts fonctionnaires sur le crime transnational a rappelé l'importance de l'harmonisation des lois dans la répression. Le Centre de l'ASEAN pour combattre le crime transnational a également été mis en place, de manière à encourager la collecte de données sur le sujet, d'informer sur les dispositions légales en vigueur dans chaque pays et d'aider les ministres dans leur tâche. Mais l'achèvement du programme de collaboration en la matière n'est pas prévue avant 2015.

L'ASEAN souffre aussi de dysfonctionnements internes qui nuisent à une évaluation correcte de la piraterie. On a pu remarquer que l'étanchéité des différentes structures est parfois excessive. Ainsi certains organes de l'ASEAN peuvent traiter d'un sujet, proche de la piraterie, sans que l'information soit relayée. Ainsi lors des réunions entre les Ministres des

¹⁸⁷ E.FRECON, *op.cit.*, p. 236

¹⁸⁸ E.FRECON, *op.cit.*, p. 240

affaires étrangères et les Ministres des finances, les questions relatives à la contrebande et aux bateaux fantômes sont uniquement perçues sous l'aspect douanier alors que la piraterie n'y est pas étrangère¹⁸⁹. D'un autre côté, la question de la répression peut être abordée et traitée lors des réunions des chefs de polices nationales des Etats de l'ASEAN sans que les Ministres des affaires étrangères n'en soient informés.

Quoiqu'il en soit, si la piraterie a servi de tremplin pour relancer l'action de l'ASEAN, on ne peut considérer que cette dernière a eu une action déterminante pour l'éradication des pirates en Asie du Sud-Est. C'est l'implantation du BMI à Kuala Lumpur qui va amorcer l'action des Etats de la région.

B. L'implantation du BMI

C'est en 1983 que l'attention du BMI sera portée sur la piraterie, suite aux nombreuses inquiétudes des Etats et gouvernements. Ce n'est pourtant que 10 ans après que le BMI va se déployer en Asie du Sud-Est et ouvrir le *Piracy Reporting Center* (1) qui sera un instrument déterminant pour l'éradication de la piraterie dans la région (2).

1. L'organisation du *Piracy Reporting Center*

Nous avons pu souligner plus haut les raisons qui ont poussé le BMI à installer son infrastructure à Kuala Lumpur en Malaisie : grâce à sa stabilité politique et économique, et parce qu'à l'inverse de Singapour, son champ d'action est particulièrement important. Ce centre de renseignement régional est entièrement financé par les contributions volontaires des compagnies de navigations et compagnies d'assurance¹⁹⁰.

Le PRC n'a pas choisi de se limiter à la piraterie au sens de la Convention de Montego Bay, il a également voulu prendre en compte les incidents au mouillage ou dans les eaux

¹⁸⁹ E. FRECON, *op.cit.*, p. 241

¹⁹⁰ D.PERRET, Notes sur la piraterie moderne en Méditerranée Sud-Est asiatique, Archipel, 1998, volume 56, n°1, p.141

territoriales. Il est vrai que pour une action complète dans le détroit de Malacca, cette décision s'imposait. Nous avons pu constater que le détroit est avant tout une superposition de plusieurs domaines maritimes territoriaux. Il n'aurait pas été concevable de ne cibler que les seules attaques commises en eaux internationales car ce chiffre n'aurait pas correspondu à la réalité des faits. Le centre cible donc la piraterie selon la double définition de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (articles 101 et suivants) et celle de la Résolution A.1025 (26) du 2 décembre 2009 de la 26^{ème} session de l'Assemblée de l'OMI sur le vol à main armé. La répression est donc plus large que celle reconnue internationalement par la convention de Montego Bay et comble les insuffisances créées par l'absence de réelle action contre les vols effectués au mouillage. Il permet aux navires, jusqu'alors démunis, de faire rapidement prendre en compte leur préjudice et, par le biais du BMI, de chercher à être indemnisés.

Le PRC est un centre de renseignements en temps réel, il maintient une veille permanente qui rend compte, à la fois des mouvements suspects des navires (via satellite grâce à un système de traqueur payant proposé par le Centre aux navires) mais aussi des actes de piraterie effectifs. Ces informations sont retranscrites sur une carte disponible sur le site du PRC.

Son action est en deux temps : lorsqu'il reçoit un avis l'informant d'une attaque, il prévient tout d'abord les services de l'ordre du pays concerné, puis il informe les autres navires de la zone océanique de l'incident, délimitant ainsi un périmètre de sécurité. En plus de cette information, le PRC aide à la fois la justice dans son enquête, et les propriétaires et équipages des navires appréhendés par les pirates en les assistant dans leur recherche des marchandises volées.

Le PRC édite des rapports journaliers, trimestriels et annuels, rendant compte de leur action. Leurs enquêtes se poursuivent aussi bien par le recueil d'informations, que par la recherche active de celles, sur les ports ou au sein des organisations criminelles. Les pirates sont d'ailleurs conscients de l'efficacité du Centre, puisque celui-ci a déjà dû déménager pour des raisons de sécurité¹⁹¹.

¹⁹¹ E. FRECON, *op.cit.*, p. 180

Avec sa définition plus élargie, le PRC a mis en valeur l'importance des exactions pirates en Asie du Sud Est et secoué un peu l'inertie ou la mauvaise volonté des Etats.

2. Son influence dans la lutte contre la piraterie

En mettant l'accent sur les attaques perpétrées dans la région, le BMI a rappelé aux Etats voisins, ou tout simplement soucieux de leurs armateurs, qu'il fallait opposer une réaction dissuasive aux pirates. Les accords bi- ou tri-latéraux, vont se multiplier suite à l'apparition du PRC. Ils affirment tous la même volonté de collaborer pour réprimer la piraterie. Toutefois, la volonté ne suffisant pas, les mesures prises s'avèreront souvent inefficaces. Quant à l'aide d'autres pays, étrangers à la région, elle sera offerte mais peu goûtée.

En 1992, Singapour et l'Indonésie ont tenté une action commune, en créant un comité maritime commun. Par celui-ci devaient transiter les informations sur les mesures prises unilatéralement, mais aussi la coordination de patrouilles et de poursuites. Les navires de chaque pays ne patrouillaient que sur leur mer territoriale mais ils pouvaient demander la permission d'entreprendre des poursuites sur le territoire de l'autre Etat. Le défaut majeur étant ici que le pirate se soucie peu d'attendre d'avoir l'autorisation pour voguer d'une mer territoriale à une autre. Le système a connu quelques succès, s'est affaibli et, malgré une intensification en 1999, n'a pas suffi à diminuer la piraterie dans la région¹⁹².

Dans le même temps, l'Indonésie a aussi tenté de lier des accords avec la Malaisie, prévoyant des patrouilles communes, un droit de poursuite réciproque soumis à conditions et l'ouverture de ligne de radio prioritaires. Mais soucieux de préserver leur souveraineté, les deux Etats vont peu à peu abandonner l'idée de patrouilles communes pour se consacrer épisodiquement à l'émission d'informations via les fréquences radio. Signalons également que ce dispositif n'était pas destiné à la seule piraterie mais concernait surtout et avant tout la lutte contre la contrebande. On ne peut que rappeler que le défaut d'implication des Etats a toujours précipité l'intensification de la piraterie.

¹⁹² E.FRECON, *op.cit.*, p. 223

Toujours à la même période, les Philippines se sont alliées à l'Indonésie, puis à la Malaisie en 1993. Il s'agissait encore une fois de la mise en commun des informations disponibles et de la pratique d'exercices en commun. En 1994, une action d'envergure a pu être menée, regroupant 500 membres, philippins et malaisiens, mais il a été convenu que chacun agirait sur son territoire national¹⁹³. Difficile de parler d'une réelle collaboration.

En ce qui concerne les interventions des pays extérieurs au détroit de Malacca, il n'y a guère que Singapour qui les ait accueillies avec enthousiasme. Nous avons pu voir ce qu'il en était de la proposition japonaise et les raisons du refus d'y adhérer. Des collaborations ponctuelles ont pu voir le jour, comme la Malaisie et l'Australie lorsqu'il s'est agit de rechercher le *Petro Ranger*. On a également pu noter l'intérêt manifesté par le président sud-coréen Kim Dae Jung en matière de piraterie et les rapprochements opérés dans ce sens avec l'Indonésie. La Thaïlande, plus proche, a également participé à l'échange des informations de manière épisodique.

Plus étrange a été le comportement de la Chine, longtemps centrée sur elle-même et tenant les autres Etats soigneusement à l'écart. La réaction des autorités chinoises face à la piraterie, comme dans le cas de l'*Artic Sea*, laissait planer le doute sur l'intégrité des autorités portuaires chinoises. Le climat suspicieux a finalement eu raison des réticences. La Chine a tout d'abord réagi de manière interne, en développant ses patrouilles côtières et en mettant à disposition des lignes téléphoniques prioritaires. Puis elle a élargi son champ de vision, a tissé des liens avec le Japon, la Fédération de Russie et la République de Corée (un accord a d'ailleurs été signé avec l'Agence de la police maritime de cette dernière) en matière de lutte contre la piraterie.

Ces tentatives individuelles se sont trop souvent heurtées à l'absence de collaboration effective. Il restait encore à établir un programme de lutte commun, ce qui est l'objet du ReCAAP.

¹⁹³ E.FRECON, *op.cit.*, p. 226

§ 2. L'organisation de la répression

Le détroit de Malacca étant un mélange d'eaux territoriales, archipélagiques et intérieures, il ne restait que peu de place pour l'application de la Convention de Montego Bay. Il s'est donc avéré que seule la coopération viendrait à bout de la piraterie, les Etats d'Asie du Sud-Est, ont mis en place la convention ReCAAP (1), qui a permis une centralisation des actions et des informations. Aujourd'hui la situation s'est améliorée (2) et la région presque entièrement pacifiée.

A. La convention ReCAAP de 2004

La convention ReCAAP (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*) est issue de l'initiative diplomatique du Japon, qui en plus du processus diplomatique, a fourni son aide financière au projet (1). Le point-clé de la convention est la mise en commun des informations et des actions policières (2)

1. L'élaboration de la convention

Le BMI notait avec inquiétude la multiplication des actes de violence, 469 en l'an 2000 selon ses registres, sans que les Etats de l'ASEAN n'aient préféré mettre de côté le souci de leur souveraineté face aux détournements pirates. Les multiples propositions de lutte n'ayant eu aucun effet notable, la piraterie continuait de prospérer quasiment sans entrave. Un détournement de trop a mis le feu aux poudres : l'attaque contre le navire *Alondra Rainbow* en 1999, dans le détroit de Malacca. Tableau typique de la marine marchande moderne, ce navire réunissait plusieurs nationalités : battant pavillon panaméen, son équipage accueillait entre autres deux japonais. Le commandant et son navire ont dérivé sur un canot de sauvetage pendant 17 jours avant que la flotte thaïlandaise ne les sauve¹⁹⁴. Alarmé par le sort réservé à

¹⁹⁴ S. YANAI, la coopération régionale contre la piraterie en Asie, *Annuaire français de droit international*, volume 52, 2006, p. 394, disponible sous www.persee.fr

ses nationaux, le Japon saisit l'occasion du sommet Japon-ASEAN en novembre 1999 pour mettre la question de la collaboration contre la piraterie à l'ordre du jour.

La préoccupation japonaise trouvera un écho auprès des autres participants, car, à l'issue du sommet, une réunion des gardes-côtes des pays asiatiques s'est tenue pour proposer de coopérer sur l'échange d'informations, de techniques et la tenue en commun de comités d'experts. Plusieurs déclarations conjointes ont ensuite été émises en ce sens. Puis, en novembre 2001, un nouveau sommet de l'ASEAN, réunissant en plus le Japon, la Chine et la Corée du Sud, a vu l'adoption d'un document juridique visant à renforcer la coopération en matière de lutte contre la piraterie. Il faudra toutefois attendre novembre 2004 pour que la convention voie le jour. Toujours sous l'impulsion du Japon, seize pays d'Asie (le Japon, les dix pays membres de l'ASEAN, la Chine, la Corée du Sud, l'Inde, le Sri Lanka et le Bangladesh) se sont réunis en novembre 2004 pour la mise en place du ReCAAP¹⁹⁵.

Bien que le ReCAAP soit incontestablement un grand progrès et qu'il représente un modèle en matière de lutte contre la piraterie, il n'est pas exempt de défauts. Tout d'abord, et malgré la volonté affirmée de coopérer, le ReCAAP maintient le strict respect de la souveraineté des Etats, ce qui ne peut que freiner une action qui cherche à s'étendre sans limitation de frontières. De plus les obligations mises à la charge des Etats membres par le ReCAAP se font dans le cadre de leurs lois nationales. Par conséquent, on ne peut attendre une cohésion parfaite des mesures qui seront prises. Enfin, toutes les dispositions prévues par le ReCAAP ne sont pas obligatoires, bon nombre d'entre elles se contentent d'inciter les Etats à réagir.

On note également une difficulté majeure : deux Etats côtiers du détroit de Malacca, l'Indonésie et la Malaisie n'ont pas encore adhéré au ReCAAP.

Malgré tout, le modèle du ReCAAP peut trouver à s'exporter dans d'autres régions du monde, touchée par la piraterie.

¹⁹⁵ S. YANAI, *id.*, p. 394

2. Une politique commune

Le ReCAAP a repris la définition de Montego Bay pour la piraterie, à l'exception de la mention concernant les aéronefs, le cas étant excessivement rare ; mais à l'exemple du BMI, elle a élargi son champ d'action en adoptant l'usage de vol à main armée pour pouvoir réprimer toutes les actions semblables à la piraterie, et majoritaires dans le cas du détroit de Malacca. Sa définition est calquée sur celle annexée à la résolution A.922(22) de l'OMI, à quelques modifications près : « *on entend par vol à main armée contre les navires un acte illicite de violence ou de détention ou tout acte de déprédation, ou la menace d'un tel acte, autre que la piraterie, dirigé contre un navire ou contre des personnes ou des propriétés à son bord, dans un lieu sous juridiction d'un Etat ayant autorité sur ces crimes*¹⁹⁶ ».

La mise en place de la politique commune passe par le biais de l'*Information Sharing Center* ou Centre pour le partage d'informations établi à Singapour, qui a pour but de promouvoir la coopération entre les Etats membres du ReCAAP pour la lutte contre la piraterie et le vol à main armée. Le Centre n'organise qu'un tiers de la coopération, les deux autres reposant sur celle des parties contractantes par l'intermédiaire du Centre, et celle, bilatérale, entre les différents Etats membres.

Le Centre effectue une panoplie d'actions, dont la similitude avec le CRP de Kuala Lumpur est frappante. Tout comme ce dernier, il doit signaler en temps réel les actes de piraterie et de vol à main armée. Lui incombe également la responsabilité de recueillir les différentes données utiles, de les analyser et de préparer rapports et statistiques afin de les diffuser auprès de ses membres. Il a également un rôle d'émission d'alerte imminente en cas de risque de piraterie ou de vol à main armée.

Les Etats interviennent par le biais du Centre en désignant chacun une personne qui sera chargée de la communication. En cas d'incidents concernant la piraterie ou le vol à main armée, les Etats en informent immédiatement leurs acteurs maritimes nationaux, ainsi que les personnes chargées de la communication auprès du Centre, qui relayeront l'information permettant l'alerte dans la zone concernée, à la fois des navires, et des autres parties contractantes.

¹⁹⁶ S. YANAI , *id.* , p. 396

Les Etats peuvent également user du Centre pour demander à une autre partie contractante sa coopération, ou agir en leur nom propre. Il peut s'agir de demande de documentation, d'information, ou même l'arrestation des auteurs d'un acte illicite ou la saisie des navires utilisés par ceux-ci. L'autre partie doit s'efforcer (on peut noter qu'il ne s'agit pas ici d'obligation) de prendre les mesures nécessaires selon ses lois et règlements en vigueur¹⁹⁷. Enfin chaque partie contractante s'efforce de favoriser l'extradition, toujours selon ses lois et règlements internes, des auteurs d'une infraction, présent sur leur sol, vers les Etats qui ont compétence pour agir. Encore une fois, notons qu'il ne s'agit que de s'efforcer, et non une obligation. On retrouve dans ce dernier point la mention « *aut dedere, aut judicare* », si présente lorsqu'il s'agit de « piraterie aérienne ».

La convention ReCAAP présente de nombreuses nouveautés en matière de politique de lutte contre la piraterie maritime, mais il est regrettable qu'elle se repose uniquement sur la bonne volonté des Etats pour la plupart de ses articles. Malgré tout, elle a eu une influence positive sur la région puisque la piraterie a régressé.

B. La situation actuelle

Aujourd'hui, la piraterie en Asie du Sud-Est est en régression spectaculaire. Les efforts apportés, à la fois par les Etats et par les organismes, ont porté leurs fruits (1). Malgré tout, en raison de sa situation géographique particulière, l'Asie du Sud-Est reste une zone à maintenir sous haute surveillance (2).

1. Une région pacifiée

L'Asie du Sud-Est est historiquement une région de pirates. Comme nous avons pu le constater dans le bref historique ébauché plus haut, la zone se prête aux exactions, avec ses multiples îles échappant au contrôle des autorités étatiques, la superstition ambiante et le trafic maritime toujours important. Nous avons également pu mettre en valeur le fait que les

¹⁹⁷ S. YANAI , *id.* , p. 398

actions autonomes des Etats n'ont apporté aucune amélioration, à la fois à cause de la faiblesse de leur moyen, de la situation géographique particulière, notamment dans le détroit de Malacca, mais aussi pour ne pas écorner leur souveraineté.

Les tentatives d'accords ont finalement fini par produire un résultat puisque le nombre d'attaques est en régression constante selon le BMI. Les chiffres du BMI sont à prendre avec des pincettes pour le juriste car ils dénombrent plus de crimes que la seule définition de Montego Bay ne reconnaîtrait. Nous pouvons rappeler que le BMI tient pour actes de piraterie les actes commis au mouillage et dans les eaux territoriales aussi bien que ceux commis en eaux internationales. Néanmoins en ce qui concerne l'Asie du Sud-Est et sa configuration particulière, il semble logique de considérer les actes commis en eaux territoriales ou archipélagiques au même titre que ceux commis en eaux internationales si l'on cherche à obtenir une réaction homogène et efficace.

Les chiffres du BMI prouvent que les actes de piraterie en Asie du Sud-Est ont diminué progressivement depuis le début des années 2000. En 2003, le BMI enregistre 445 actes de piraterie dont 151 dans la région d'Asie du Sud-Est, en 2004 le chiffre est encore élevé puisque pour 329 actes, le BMI en signale 140 dans la région. Toutefois, à partir de 2005, la tendance commence à s'inverser puisque sur 276 attaques, l'Asie du Sud-Est n'est concernée que pour 98 d'entre eux. Notons par ailleurs que 2004 étant l'année d'élaboration de la convention ReCAAP, on peut supposer que son influence, et ce malgré les défauts que nous avons pu signaler, a poussé les Etats dans une réaction efficace. C'est en 2008 que la tendance s'inverse définitivement puisque sur 293 actes recensés, le BMI indique que 111 d'entre eux sont imputables aux pirates somaliens et du golfe d'Aden, et seulement 36 d'entre eux aux pirates asiatiques. En 2009, on ne trouve plus que 2 attaques signalées dans la région.

A force d'efforts, la région a donc été pacifiée. Il serait plus juste de dire que la piraterie s'est déplacée d'une région à une autre. Par conséquent, il est nécessaire pour les Etats de ne pas relâcher leurs efforts, à la fois dans la lutte proprement dite, mais aussi dans la recherche des facteurs déclencheurs de la piraterie afin d'éviter un nouveau flamboiement.

2. Le maintien d'un contrôle strict

La diminution spectaculaire de la piraterie ne signifie nullement qu'elle a disparu ou est devenue obsolète, comme on avait pu le supposer. La dangerosité de la piraterie suffirait à elle seule à justifier la poursuite d'une action militaire et juridique, mais c'est aussi une nécessité politique : les Etats sont d'autant plus enclin à continuer la lutte que les pirates leur permettent de maintenir une présence militaire importante. De plus, la nécessité de coopérer leur offre un surcroît de légitimité sur le plan international. Cette coopération militaire est aussi importante pour refuser l'aide d'autres pays, inquiets de l'aspect « terroriste » que peut revêtir la piraterie. Face à cette aide si peu souhaitée, les Etats riverains ont fait le choix de maintenir des patrouilles conjointes, navales et aériennes. Des facilités dans la poursuite transfrontalières sont également mises en place¹⁹⁸.

Après bien des tentatives, les Etats d'Asie-du Sud-Est ont formé une alliance suffisamment solide, dans laquelle tous trouvent leur avantage, pour mettre un frein aux activités des pirates. Il aura fallu des tentatives unilatérales, bilatérales et multilatérales pour trouver le juste équilibre.

En plus des patrouilles et des mesures militaires coopératives, qui entretiennent la peur dans l'esprit des criminels, c'est par d'autres mesures, plus proches du foyer de la piraterie que se maintient l'attention des gouvernements. Nous avons pu observer que la pauvreté, l'instabilité politique, la corruption sont à l'origine de bien des vocations. Les gouvernements se sont donc efforcés de rétablir l'autorité en luttant contre la corruption, en maintenant une présence étendue, même dans les régions les plus reculées, où les pirates pouvaient facilement trouver refuge et assistance.

Ces mesures ont produit un résultat satisfaisant, chassant la piraterie des rivages asiatiques. Elle n'en a que même resurgi sur d'autres mers, en Somalie et dans le golfe d'Aden. Les solutions asiatiques peuvent-elles trouver à s'appliquer sur d'autres régions ? C'est ce que nous allons tenter de déterminer.

¹⁹⁸ E. FRECON, Piraterie en Asie du Sud-Est : Etats défiés, Etats menacés, mais Etats renforcés, *Sécurité Globale*, Printemps 2009, n°07, Dossier « Combattre la piraterie maritime », p. 45

Section II - L'Afrique, terrain expérimental

La chute des attaques pirates en Asie est à mesurer par rapport à l'ampleur croissante du phénomène en Afrique, touchée au delta du Niger, mais aussi et surtout au large de la Somalie et dans le golfe d'Aden. Les motivations, les raisons de l'expansion du phénomène se retrouvent presque identiques à celles qui ont constitué l'essor de la piraterie en Asie du Sud-Est (§1), d'une piraterie de subsistance à la constitution d'un véritable commerce parallèle. La situation géographique commerciale présente des similitudes avec celle du détroit de Malacca : encore une fois de grands axes commerciaux font les délices des criminels. Néanmoins la faiblesse de la Somalie, à la fois dans son organisation interne et sur la scène internationale, et la proximité des eaux internationales, diffèrent par rapport à la situation de l'Asie du Sud-Est. La piraterie somalienne est donc un enjeu international (§2). Pour autant on ne peut pas considérer que la Communauté Internationale ait produit de résultats supérieurs à celle des Etats de l'ASEAN. L'Afrique reste un terrain d'expérimentation.

§ 1. L'évolution d'un crime tombé en désuétude

La piraterie, si elle se déplace et trouve différents moyens pour s'exprimer, trouve presque toujours sa source aux mêmes raisons. La réussite et le succès entraînent d'autres volontaires à la fortune. Ce qui n'était que gagne-pain fortuit devient une véritable entreprise (A). On retrouve également les mêmes interrogations qu'en Asie : où commence la piraterie, où s'arrête le brigandage (B). La question reste d'actualité car il est parfois impossible de déterminer précisément le « lieu » du crime, celui-ci se commençant dans un espace précis mais se poursuivant virtuellement au-delà.

A. D'une piraterie de subsistance à une piraterie de métier

Le pirate somalien possède également une tradition de piraterie mais elle n'avait pas atteint la sophistication des pirates asiatiques. Alors que la piraterie régressait en Asie, elle

s'est spectaculairement développée en Afrique, abondamment commentée par la presse depuis qu'elle est devenue plus agressive. On distingue donc deux niveaux de pirates : celui qui l'est occasionnellement (1), que l'on peut qualifier de piraterie « artisanale », et l'autre qui s'en est fait un business lucratif (2), plus souvent organisé en réseaux.

1. La piraterie artisanale

Depuis 1991 et la chute du régime de Mohamed Siad Barre, la Somalie est la proie de la guerre civile. En 1994, la région du Puntland a déclaré son indépendance, semant un peu plus l'anarchie dans un pays déjà peu uni. Le Gouvernement Fédéral de transition a été internationalement reconnu comme autorité nationale en 2004 mais son pouvoir est en réalité loin d'être effectif. En 2006, les Tribunaux Islamiques ont également pris le pouvoir pendant une brève période¹⁹⁹. Le pays est donc dans une situation instable, de plus sa population dépend de l'Aide Alimentaire Mondiale. Un pays à la dérive, une population sous-alimentée, sans emploi ni éducation et pléthore de seigneurs de la guerre locaux sont un ferment excellent pour l'apparition de la piraterie. En 2002, la région était considérée comme « lieu propice à la piraterie²⁰⁰ », depuis elle est devenue le cauchemar des armateurs.

L'essor de la piraterie trouve sa source, selon les officiels somaliens dans la surexploitation des ressources maritimes de la Somalie²⁰¹ par des navires de pêche étrangers. Cette surexploitation aurait été menée de manière sauvage, proche du pillage, encouragée par l'impossible réponse des gardes-côtes nationaux. Les pêcheurs locaux se seraient alors retrouvés sans prises et auraient conçu une animosité justifiée à l'égard de ces navires étrangers leur ôtant le pain de la bouche. Des gardes-côtes improvisés ont donc pris l'initiative d'arrondir leurs fins de mois en arrêtant les navires de pêche illégaux pour exiger le paiement d'une taxe. Les pêcheurs se sont donc transformés en assaillants. Les premières tentatives se font à bord de leurs barques de pêche, ou alors de nuit, à la nage vers un navire au mouillage.

¹⁹⁹ J-M. BARRAULT, *op.cit.*, p. 81

²⁰⁰ RGDIP, Chronique des faits internationaux, 2002, tome 10, p.922

²⁰¹ M.IBRAHIM, E.SCHMITT, Somali Pirates tell their side : they want only money, *New York Times*, 10/01/2008, disponible sous : www.nytimes.com

Depuis les pêcheurs ont abandonné les couteaux et les armes de fortunes pour des navires rapides et des kalachnikovs, et les quelques dollars qu'ils soutiraient aux navires en guise de « taxes » ou en les dérobant ont fait place à une organisation plus développée, et dont les revenus excèdent de loin ceux des rapines effectuées au début.

2. La piraterie organisée en réseaux

Les motivations de la piraterie moderne restent incertaines : les pirates somaliens s'en tiennent à la version du pêcheur, contraint de trouver un moyen de subsistance après le pillage des ressources halieutiques par les navires de pêche étrangers²⁰² ; les pirates nigériens ne peuvent dissimuler une motivation politique²⁰³. Il reste aussi la question des autres agressions pirates par le monde, moins évoquées car moins systématiques que celle d'Afrique ou d'Asie et pourtant présentes. Ces agressions sont généralement dues à un mobile lucratif.

Quels qu'en soient les motifs, il serait naïf d'y voir l'action de quelques marins isolés, prêts à aller dépenser leur butin en rhum et en filles. Bien qu'on ne puisse exclure que ce soit encore le cas pour certains d'entre eux, la piraterie maritime s'est considérablement complexifiée depuis sa réapparition médiatique sur la scène internationale. Tout d'abord, dans le cadre somalien, il ne s'agit plus d'une « taxe » perçue par les locaux sur les navires étrangers, en lieu et place d'une autorité nationale défaillante, mais d'une véritable industrie. Le recrutement de son « personnel » est chose facile : on ne peut dénombrer exactement le nombre de pirates somaliens, mais ce qui est certain c'est qu'il s'agit actuellement du seul « débouché professionnel » lucratif de la région. Les volontaires ne manquent donc pas. De plus, c'est une activité qui s'affranchit des questions claniques et qui ne dépend pas des groupes côtiers²⁰⁴, ce qui permet au somaliens de l'intérieur des terres d'y participer, alors même que ces derniers, peu familiers du bord de mer, ne savent pas nager. Cette main d'œuvre nombreuse est encadrée, spécialisée : certains montent à l'assaut quand d'autres fournissent le matériel nécessaire (skiffs, moteurs, armes ...). Le financement des opérations pirates illustre également le développement en réseau de l'activité : on peut supposer à juste

²⁰² K. VON HOESSLIN, La nébuleuse pirate en Somalie, *Diplomatie*, mai-juin 2012, n°56, p. 42

²⁰³ M-A. PEROUSE DE MONTCLOS, La piraterie au Nigéria : un phénomène ancien en voie de modernisation, *Diplomatie*, mai-juin 2012, n°56, p. 47

²⁰⁴ K. VON HOESSLIN, *id.*, p. 43

titre qu'une certaine corruption du gouvernement de la communauté marchande somalienne et à l'étranger sont nécessaire à la réussite des pirates. A cela s'ajoute aussi le soutien d'une partie de la diaspora africaine. Ce financement assure une partie des opérations et trouve sa récompense dans le réinvestissement des gains de la piraterie : dans les concessions de voiture, la contrebande de khat, de bétail ou même d'être humains²⁰⁵. Depuis le développement du détournement des navires et de la prise d'otages, un des business les plus lucratifs est celui des négociateurs. Le rôle de ces derniers est de prendre contact avec l'armateur du bateau détourné et de négocier la cargaison et/ou les otages contre une rançon. Ils sont nombreux et issus de divers milieux, mais tous parlent ou balbutient l'anglais. Ces négociateurs réinvestissent souvent leur part dans d'autres opérations de détournement, permettant à la piraterie de prospérer.

Les liens entre la piraterie somalienne et le monde des affaires est si étroit qu'on a pu voir des pirates relâcher un navire rapidement, contre les seuls frais d'abordage, parce que la cargaison appartenait à des hommes d'affaires somaliens. Le cas du *Leila* montre que la piraterie somalienne trouve son intérêt à ménager ses hommes d'affaires²⁰⁶. S'agit-il du maintien de bonnes relations commerciales ? On peut en tout cas le supposer.

Ce qu'il est important de souligner, c'est la complexification de la piraterie. On ne peut plus se permettre d'agir uniquement en mer en réprimant les marins car ils sont presque quantité négligeable dans le business de la piraterie. Pour dix marins pris, une centaine sera prête à prendre la relève, épaulée par de puissants réseaux de financement et de contrebande. Pour lutter contre la piraterie, la seule dimension maritime ne suffit plus, c'est dire que la définition et les moyens offerts par la convention de Montego Bay ne permettent plus de répondre à la menace.

B. Les nouvelles frontières de la piraterie maritime

La piraterie s'est profondément modifiée dans sa nature, désertant de plus en plus le milieu marin pour trouver le centre de son activité sur la terre ferme. Pourtant, malgré le lien de connexité très étroit entre l'assaut en mer et les réseaux à terre, on ne peut, en l'état du

²⁰⁵ K. VON HOESSLIN, *id.*, p. 43

²⁰⁶ K. VON HOESSLIN, *ibid.*, p. 43

droit actuel, que dissocier les deux infractions. De plus, une infraction en tout point similaire à celle commise, et reconnue comme piraterie, en haute mer, n'est pas soumise au même régime si elle a eu lieu dans les eaux territoriales (1). A cette question géographique s'ajoute un autre point douloureux : la question des motifs (2). Une motivation politique exclue la qualification de piraterie. Or il arrive désormais souvent qu'une action soit commise dans un but lucratif, pour financer une action politique.

1. Une piraterie à géographie variable

La géographie de la piraterie est clairement précisée dans la convention de Montego Bay : la piraterie ne peut être considérée comme telle qu'en haute mer ou dans les zones ne relevant de la juridiction d'aucun Etat. Or il est manifeste que ces zones ne sont plus, soit le lieu de prédilection des pirates, soit le seul lieu de commission de l'infraction. Nous avons déjà pu remarquer les profondes ramifications de la piraterie sur le territoire terrestre, comme en Somalie. Peut-on espérer lutter contre le fléau en ne s'attaquant qu'à la seule agression en haute mer ? En ne punissant que les auteurs directs de l'infraction, on ne porte pas un coup décisif aux organisations pirates. La main d'œuvre envoyée sur les navires est aisément remplaçable, de plus, si l'on s'attache à la structure en réseau qui est aujourd'hui une caractéristique de la piraterie, on constate que les pirates en mer ne sont que la partie immergée de l'iceberg. La convention de Montego Bay était consciente que l'agression proprement dite n'est pas le seul acte pirate puisqu'elle précise que : « *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* » pourra être réprimé sous la qualification de piraterie (article 101, c). Cette mention est somme toute classique, elle vise à punir la complicité au même titre que la commission de l'acte. Dans le cas de la piraterie toutefois, elle est inopérante puisque la condition géographique limite l'action judiciaire.

Elle n'est d'ailleurs pas très claire : la mention ne s'applique pas si l'agression a lieu hors des zones précisées, à savoir la haute mer et les lieux ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, ce qui est logique car dans ce cadre la convention ne reconnaît pas l'infraction comme de la piraterie. Toutefois, on peut se demander si elle trouve à s'appliquer quand l'infraction a bien eu lieu en haute mer mais que les complices se trouvent sur la terre ferme. Une première réponse appellerait un non ferme : la piraterie, et *a fortiori* la complicité de

piraterie, ne trouve sa source qu'en haute mer ou lieux ne relevant de la juridiction d'aucun Etat.

Cependant prenons le cas suivant : un navire de guerre arraisonne un navire pirate et ramène son équipage sur son territoire national afin de le traduire en justice. Que se passe-t-il si l'Etat découvre sur son sol des complices ? Les jugera-t-il sous le visa de la convention de Montego Bay, ou devra-t-il avoir recours à sa loi nationale, puisque l'infraction des complices aura eu lieu sur le territoire national ? Il paraîtrait déjà étrange de dissocier l'action contre les pirates et l'action contre leurs complices, en utilisant deux textes de loi différents, mais le problème se poserait avec encore plus d'acuité si le pays ne possédait pas de texte réprimant la piraterie. Il est possible de s'appuyer sur un texte réprimant la complicité dans le cadre de la commission d'un acte criminel, mais encore une fois, nous nous retrouverions avec deux poids et deux mesures : des pirates arrêtés et jugés selon une procédure parfois très sévère, et des complices bénéficiant d'un régime moins stricte.

Si l'on pousse le raisonnement plus loin, on peut aussi se demander quelle serait la réaction juridique appropriée pour un Etat, traduisant en justice des pirates, et découvrant au fil de la procédure, l'existence de complices dans un autre Etat. Doit-il demander l'extradition de ces derniers (et alors sous quel fondement juridique ?) ou bien conseiller à l'autre Etat de les juger ?

Nous remarquons ici l'extrême mobilité de la piraterie. Dorénavant lorsque l'on envisage la piraterie, on ne peut plus l'envisager dans un espace aussi réduit que celui défini par la convention de Montego Bay : la piraterie peut y trouver à s'exprimer mais elle n'y trouve plus sa source. De plus, nombre d'agressions elles-mêmes ne se situent plus dans le cadre strict de la convention, ce qui rend leur qualification pour le moins difficile.

2. Des agressions à qualification nébuleuse

Les chiffres fournis par le BMI semblent souvent élevés, car il faut remarquer que ce dernier prend en compte aussi bien les actes de piraterie reconnus comme tels par la convention de Montego Bay, mais aussi, d'une manière plus large, d'autres infractions telles que les agressions à quai ou dans les eaux territoriales. Leur répression dépend alors de la qualité des législations nationales et de la réponse apportée par les autorités. Pourtant, il

semble encore artificiel que des infractions, parfois très similaires, soit réprimées en punies différemment. La limitation géographique de la piraterie, élaborée par la convention de Montego Bay, ne repose que sur la conviction, profonde alors, que la piraterie était en voie de disparition et qu'il ne convenait pas d'imposer un régime trop contraignant aux Etats. Ce dernier point peut se comprendre en droit international, où souvent la conciliation d'intérêts divergents aboutit à une règle de droit quasi vide de sens mais dont le concept peut faire l'unanimité.

A ceci s'ajoute également la question des motifs déjà examinée, qui jette encore plus le trouble sur la qualification juridique exacte de certains actes, qualifiés de « piraterie », mais qui, étudiés à la lumière de la convention de Montego Bay n'en remplissent pas tous les critères.

Le delta du Niger et le golfe de Guinée sont des régions typiques de cette piraterie floue, qualifiée de piraterie parce que ressemblant à s'y méprendre à la définition de Montego Bay, mais pourtant devant logiquement en être exclue car commise au mouillage ou en eaux intérieures.

Le Nigéria n'est pas dépourvu de richesses et de ressources : le pétrole, abondant, y est largement exploité. Comparativement aux pays qui l'entourent, c'est un pays « riche ». La criminalité y est pourtant plus développée. Ce paradoxe naît sur deux causes principales : tout d'abord il existe une « rancœur » envers le gouvernement central, qui serait due à l'absence de reconnaissance de ce dernier par rapport à l'attitude exercée par la société traditionnelle lors de la guerre du Biafra. L'Etat nigérian était alors beaucoup plus faible que ce qu'il n'est aujourd'hui, ce n'est donc pas l'effondrement de l'Etat qui favorise l'émergence de la piraterie²⁰⁷. D'un autre côté, les nationaux considèrent que les revenus générés par le pétrole sont mal répartis et que les compagnies pétrolières qui l'exploitent compensent mal les dégâts environnementaux qu'elles ont pu commettre. Les exactions commises à l'encontre de ces dernières sont donc nombreuses et importantes (pillage du pétrole, destruction de pipe-lines, etc...). On retrouve aussi des actions qualifiées de pirates car menées à bord de navires, mais qui ont lieu dans le delta, c'est à dire en eaux intérieures. Les actions sont rapides : des navires, souvent renseignés par la police chargée de protéger les compagnies pétrolières,

²⁰⁷ M-A. PEROUSE DE MONTCLOS, *id.*, p. 49

attendent leur proie, la dévalisent et repartent aussi vite à couvert sous la mangrove. L'action est donc essentiellement terrienne.

De plus, il est difficile de faire la part des choses dans les motivations des pirates. S'il est certain que le mobile lucratif est toujours présent, on ne peut nier l'existence d'autres motivations, à teinture plus politique : le MEND (Movement for the Emancipation of the Niger Delta) conçoit ce pillage comme le témoignage d'une révolte contre le fonctionnement du gouvernement²⁰⁸. D'un autre côté, l'argent récolté permet aux gouverneurs locaux d'œuvrer pour l'élimination politique de leurs rivaux. Enfin, la collusion est telle que ce sont les autorités elles-mêmes qui se chargent de remettre aux pirates les rançons exigées aux compagnies pétrolières²⁰⁹.

De manière plus générale on considère que le golfe de Guinée est la deuxième zone à risque en matière de piraterie et de brigandage maritime. Par le biais de ses résolutions 2018 (31 octobre 2011) et 2039 (29 février 2012), le conseil de sécurité a demandé aux Etats riverains du Golfe de s'unir pour lutter.

Difficile dans ces conditions d'accorder à ces infractions la qualification juridique de piraterie quand la majorité de celles-ci ont lieu en eaux intérieures ou au mouillage. Pourtant les actions partagent beaucoup de points communs avec la définition de Montego Bay. Mais faute de répondre à la condition géographique, et parfois d'avoir des répercussions politiques, elles ne sont peut-être pas traitées avec la même célérité et la même pugnacité qu'au large de la Somalie. Si dans le cadre du Niger on ne peut pas parler d'Etat inexistant, son laxisme et la rancœur que ses nationaux éprouvent à l'égard de son gouvernement sont réels.

Ceci montre que l'implication de l'Etat est nécessaire à la lutte contre la piraterie. Plus encore, c'est régulièrement que l'ONU rappelle que l'implication de plusieurs Etats est un facteur déterminant dans l'éradication du fléau.

²⁰⁸ M-A. PEROUSE DE MONTCLOS, *id.*, p. 49

²⁰⁹ Intervention P.SARTRE (général 2^e s.), La « piraterie » du delta du Niger : l'abondance des ressources dans un Etat faible, colloque « La piraterie au fil de l'histoire : un défi pour l'Etat », Université de La Rochelle, mai 2012

§ 2. Les efforts de lutte internationaux

Si en Asie les Etats ont pu s'unir pour lutter, la défaillance de l'Etat somalien a poussé la Communauté Internationale à intervenir. Les réponses se sont faites à la fois par la Communauté Internationale représentée par l'ONU (1), mais aussi de manière individuelle, par les Etats. Cependant, la réponse n'a pas été à la hauteur pendant longtemps (2), montrant des aspects critiquables et surtout un certain détachement quant aux mesures à prendre. Ce n'est que récemment que la Communauté Internationale a pris la mesure de l'ampleur du phénomène.

A. Les interventions de l'ONU

La Communauté Internationale, personnifiée par l'ONU, n'a pas été la première à réagir face à la montée en puissance de la violence en Somalie. Avant même la mise en place de résolution, on note l'intervention de l'OMI, notamment la résolution A.979(24) adoptée le 23 novembre 2005 par l'Assemblée biennale. Ce n'est qu'en 2008, que le conseil de sécurité prendra la résolution 1814, exigeant que les Etats contribuent activement à la protection de l'acheminement des aides humanitaires en Somalie. Cette résolution sera suivie de beaucoup d'autres. L'ONU prendra la juste mesure du problème et fournira des solutions intéressantes (1), sans pourtant s'impliquer concrètement dans la lutte (2).

1. Une violation restrictive à la souveraineté de l'Etat

En 2008 sera prise au conseil de sécurité de l'ONU la résolution 1814, qui ne fera qu'effleurer la question de la piraterie. La résolution S/RES 1816 sera plus spécifique et autorisera l'entrée dans les eaux territoriales somaliennes de navires de guerres engagés dans la lutte contre la piraterie maritime, avec l'accord du gouvernement de transition somalien. Il s'agit d'une avancée importante dans la lutte contre la piraterie, car jusque là les tentatives de répression par les marines de guerre, autre que somaliennes, devaient s'arrêter aux limites des eaux territoriales en accord avec le droit international. La résolution était conçue de manière

temporaire (pour une durée de six mois) et spécifiquement localisée car elle ne concernait que le cas de la Somalie.

C'était permettre aux Etats dont les marines de guerre étaient plus effectives que celle de la Somalie, de pouvoir poursuivre les pirates et éventuellement les arraisonner, sans être contraint d'avoir recours à une autorisation du gouvernement somalien. C'était évidemment un progrès certain en matière de rapidité, qui pourrait s'appliquer de manière systématique en matière de piraterie.

Or c'est justement une crainte émise par les Etats concernés par la piraterie. Même si l'Afrique est aujourd'hui le théâtre principal l'Asie reste un terrain privilégié des pirates, grâce à l'abondance des proies et à une géographie, celle du détroit de Malacca, favorable. L'Indonésie a cherché à s'assurer du caractère exceptionnel de la mesure et à éviter la création d'un précédent²¹⁰. Le représentant indonésien, M. Hassan KLeib a ainsi exprimé les très fortes réserves de son pays envers la possibilité que la mesure puisse modifier le droit international de la mer, tel qu'il est prévu par Montego bay et considère que : « le texte ne devrait aborder uniquement que la situation spécifique de la piraterie et des vols armés au-delà des côtes de la Somalie, comme cela a été demandé par le Gouvernement somalien ». Le représentant vietnamien a également appuyé cette position en précisant que : « cette résolution ne doit pas être interprétée comme un moyen permettant d'agir au niveau maritime sans tenir compte de la législation nationale de l'Etat côtier et du droit international²¹¹ ».

Les réserves exprimées sont compréhensibles lorsqu'il s'agit de protéger la souveraineté d'un Etat. Considérant la situation de la Somalie, il semble toutefois légitime qu'un Etat défaillant, et dont les défaillances nuisent à la Communauté Internationale, concède une certaine diminution de sa souveraineté en faveur des Etats plus à même de répondre à la menace. Malgré les critiques exposées, la résolution 1816 a été utilisée et jugée utile puisque l'autorisation accordée par celle-ci a été renouvelée à plusieurs reprises, notamment par les résolutions du conseil de sécurité 1838, 1846, 1851²¹². Ces résolutions ont eu pour tâche de bâtir un cadre juridique précisant les conditions et mesures juridiques que doivent respecter les Etats dans l'exercice de cette possibilité. De nouvelles résolutions, 1897

²¹⁰ T. COUMA, Le Conseil de sécurité adopte une résolution contre la piraterie maritime sur les côtes de Somalie, *Sentinelle*, « 19 octobre 2008, n° 163 », disponible sur : www.sfdi.org

²¹¹ T. COUMA, *id.*

²¹² L. MERER (vice-amiral d'escadre), quelques aspects juridiques concernant la lutte contre la piraterie, *Diplomatie*, mai-juin 2012, n° 56, p. 55

du 30 novembre 2009, 1950 du 23 novembre 2010 et 1976 du 11 avril 2011, ont complété et élargi la base juridique. La résolution 1897 prévoit que les Etats sont tenus de respecter les normes applicables de droit international humanitaire et de droit international relatif aux droits de l'homme ; la résolution 1950 reconduit l'autorisation pour les organisations régionales coopérant avec le gouvernement fédéral de transition somalien.

2. L'absence d'action concrète sous l'égide de l'ONU

Le problème de la piraterie s'intensifiant en Somalie, force a été pour l'ONU de saisir le problème à bras-le-corps. Elle s'est longtemps contentée d'inciter les Etats à renforcer les mesures de protection à bord de leur navire, ou à coopérer entre eux ou avec le gouvernement de transition somalien pour arrêter les pirates. Lorsqu'il s'est avéré que la solution ne pouvait être entièrement maritime et requérait un socle juridique approprié, un conseiller spécial a été nommé, M. J. Lang, lequel a rendu son rapport en janvier 2011 (S/2011/30). L'essentiel des mesures préconisées dans ce rapport ont été reprises dans la résolution du conseil de sécurité 1976 (S/RES/1976 2011).

Cette résolution ne se contente pas d'inciter les Etats à participer à la lutte contre la piraterie, elle s'affère également à constituer la base juridique nécessaire pour la bonne poursuite des actions.

Le conseil souligne ainsi qu'il faut trouver une « solution globale au problème de la piraterie et des vols à main armée en mer au large des côtes somaliennes ²¹³ ». Notons au passage que si le conseil différencie entre piraterie et vol à main armée, il les traite sur un pied d'égalité, preuve qu'il est désormais impossible de traiter l'un sans l'autre.

Il félicite tout d'abord les Etats qui ont érigé la piraterie comme infraction dans leur droit interne et s'inquiète de la carence persistante en la matière dans d'autres Etats.

Ce préambule étant posé, il considère, au §1, que la lutte contre la piraterie doit se considérer sur plusieurs fronts et qu'il faut lutter contre ses causes profondes. Le conseil de sécurité consacre ici l'impuissance de la seule force armée dans la destruction de la piraterie.

²¹³Résolution du conseil de sécurité de l'ONU S/RES/1976 (2001), disponible sur www.un.org

C'est ouvrir de nouveau le débat sur la question de la piraterie et reconnaître qu'elle est une infraction vivante et non plus en voie de disparition. La Communauté Internationale opère donc un retour sur ce qui avait été exprimé en 1992, à savoir l'obsolescence de la piraterie.

Puis le conseil de sécurité énonce un corpus de moyens susceptible d'aider la Somalie à reprendre le contrôle de son espace maritime. Il s'agit tout d'abord, §4, d'apporter toute l'aide possible pour « créer un système de gouvernance et à instaurer l'état de droit et des contrôles de police²¹⁴ ». Pour ce faire, il faut s'informer et lutter contre la pêche illégale ou le dépôt non autorisés de produits toxiques dans les eaux somaliennes ou sur son littoral, motivation revendiquée par les pirates somaliens pour justifier leurs actes (toutefois, nous avons déjà pu remarquer que le discours de ces derniers peut varier). Le conseil de sécurité préconise donc un suivi de la part de l'ONU, mais aussi le renforcement du système de garde-côte somalien, avec l'aide des Etats et des organisations régionales (§10). Le conseil prie aussi des derniers, mais aussi l'ONU de fournir une aide technique et financière pour l'application du Code de Conduite de Djibouti.

En ce qui concerne la mise en œuvre juridique de la répression, le conseil rappelle que la piraterie est un crime relevant de la compétence universelle (§14) et encourage les Etats à poursuivre ses auteurs autant que possible. Dans son document S/2012/50, l'ONU souligne que le nombre d'Etats poursuivant actuellement les pirates est de 20, et enregistre une légère hausse du nombre total des poursuites, passant de 1011 à 1063, la majorité des actions étant menée devant les tribunaux kenyans.

Au §15, le conseil de sécurité souligne que si les pirates sont poursuivis en vertu du droit international, il envisage la possibilité de sanctions particulières concernant ceux qui « financent, planifient et organisent les attaques ». Le conseil précise que ces individus se rendent également coupables de piraterie au regard du droit international. Le conseil de sécurité semble se réserver le droit d'apprécier de quelle manière ces « complices » seront considérés. Bien que le paragraphe soit succinct, il est d'une grande importance dans l'appréciation de la piraterie. En effet ces actes ne sont généralement pas commis en haute mer. Pourtant, il s'agit bien de piraterie selon le conseil. Est-ce considérer que ce critère est une entrave dans la répression de la piraterie et qu'il doit être reconsidéré ? Rien n'est moins sûr car le conseil a réaffirmé plus haut que le cadre juridique de la piraterie était défini par la

²¹⁴ Résolution du conseil de sécurité de l'ONU S/RES/1976 (2001), disponible sur www.un.org

convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, et que la présente résolution ne s'attendait que dans le cadre de la Somalie.

Des paragraphes 22 à 27, le conseil préconise l'aide des acteurs déjà mentionnés pour le renforcement des capacités pénitentiaires en Somalie, pour la création d'un corpus législatif somalien complet contre la piraterie et, enfin, évoque la possibilité de créer des juridictions spécialisées somaliennes ou d'une cour spécialisée somalienne extraterritoriale.

Bien que le dispositif soit nécessaire, il ressort de toutes ces dispositions que le problème semble essentiellement somalien et que le renforcement de l'Etat suffira à endiguer la piraterie. C'est oublier un peu vite le caractère résurgent de cette dernière et surtout sa capacité d'adaptation : l'Asie du Sud-Est ne présentait pas le même profil, pourtant elle a aussi été le théâtre d'attaques pirates.

Aussi, bien que la volonté de lutter soit réelle, bien que tardive, il ne s'agit pas tant de créer un nouveau système juridique adapté à la piraterie moderne, que de répondre à un problème ponctuel. Or, soulignons-le encore une fois, une réponse ponctuelle n'a jamais pu, historiquement parlant, lutter contre la piraterie, elle ne fait que la déplacer d'un foyer à un autre.

On ne peut que regretter que l'ONU n'ait pas saisi l'occasion pour proposer une refonte de la qualification juridique de la piraterie.

B. Une réponse désorganisée

L'activité tardive de l'ONU et les réponses désordonnées qui l'ont précédée n'ont fait qu'envenimer la situation en Somalie. Il n'est plus possible aujourd'hui d'avoir recours aux mesures expéditives qui préconisaient de pendre haut et court les pirates capturés. Sans tomber dans cet extrême, l'idée a cependant la vie dure car en cas de menace grave, comme la rétention d'otages, les réponses étatiques sont promptes à se tourner vers des solutions militaires, parfois controversées (1). Beaucoup d'Etats sont encore partisans de la solution armée, au détriment d'une approche plus diplomatique et à plus long terme. Il faut souligner que ce dernier processus peut être long et couteux et que les chiffres de la piraterie n'incitent pas toujours à y souscrire (2).

1. Des actions contestées

Le 4 avril 2008 avait lieu la prise en otage du navire battant pavillon français *Le Ponant* et de son équipage, dont 22 nationaux français. Le 11 avril, l'armée française et le GIGN récupéreront les otages et arrêteront six des preneurs d'otages sur le territoire somalien. Ces derniers seront transférés en France pour y être jugés selon les lois françaises. Si l'action militaire est un succès, il y a plus de doute quant à la question de la légalité de l'action et ses conséquences judiciaires.

Selon la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, tout Etat a compétence pour arraisonner un navire pirate en haute mer, c'est la compétence universelle. Néanmoins, en ce qui concerne « *le Ponant* », l'arrestation des pirates n'a pas eu lieu en haute mer mais sur le territoire d'un Etat : la Somalie. La première question qui s'est posée est : l'Etat français avait-il juridiquement le droit de procéder à cette arrestation sur le territoire d'un autre Etat ? La Cour permanente d'arbitrage a jugé, dans l'affaire Savarkar, que l'arrestation d'un individu par un Etat, sur le territoire d'un autre Etat ne constitue pas une violation du droit international si ce dernier y a consenti²¹⁵. En ce qui concerne l'intervention de l'armée française sur le territoire somalien, la légitimité est prouvée puisque l'ambassadeur E. Barbier obtiendra du président Yusuf, président du gouvernement fédéral de transition, et de son premier ministre, l'autorisation pour les marins français d'utiliser la force contre les pirates dans les eaux territoriales ainsi que sur le territoire somalien²¹⁶. Il n'y a donc pas de violation du droit international sur ce point.

En ce qui concerne la légalité du transfert des prisonniers et leur jugement en France, il y a plus de doutes. Dans l'affaire Öcalan, la Cour européenne des droits de l'homme avait pu juger que le transfert et le jugement d'un prisonnier, même en l'absence de règles d'extraditions, était possible dès lors que l'Etat territorialement compétent y avait consenti. En l'occurrence, le gouvernement fédéral de transition somalien avait consenti à l'action menée par l'armée française, mais aucun accord n'avait été donné en ce qui concerne le transfert et le jugement. Cependant, comme aucune protestation n'a été émise, on peut

²¹⁵ A.VASSEUR, *Légalité de l'arrestation, du transfèrement et du jugement en France des 6 preneurs d'otages du navire « le Ponant »*, sentinelle du 20 avril 2008, n° 145 disponible sur : www.sfdi.org

²¹⁶ L. MERER (amiral), *A l'assaut des pirates du Ponant*, éditions du Rocher, 2012, p. 89

considérer l'accord comme implicite. La France n'aurait pas eu l'autorisation, mais elle n'a pourtant pas violé le droit.

La France avait compétence en vertu de la commission d'une infraction reconnue par elle, la prise d'otage, sur un navire battant pavillon français. Elle pouvait aussi invoquer la compétence passive puisque des victimes françaises étaient impliquées. Néanmoins, la Somalie avait aussi compétence puisqu'il s'agissait de ses nationaux, sur son territoire. Malgré tout, aurait-elle pu procéder à un jugement en bonne et due forme ? Les autorités françaises se seraient retrouvées face à un dilemme : remettre les prisonniers à la Somalie, compétente pour juger, mais sans aucune garantie quand à leurs droits à un procès équitable, à cause de la situation politique instable somalienne²¹⁷. Le 20 avril 2008, soit dix jours après la fin des actions françaises, le premier ministre somali a déclaré à la presse internationale que les pirates avaient été transférés pour jugement en France et que la Somalie encourageait de telles actions²¹⁸. La régularisation est finalement intervenue, mais a-t-elle été donnée de bon gré, ou est-ce simplement la reconnaissance par le gouvernement somalien de son impuissance à gérer la situation ?

Cette opération de l'armée française peut, pour certains, avoir ouvert la voie à nouveau mécanisme international, qui permettrait de poursuivre les pirates très en avant dans la mer territoriale d'un Etat. Pour P. Weckel, c'est un pas vers la « police internationale des mers²¹⁹ ». La lutte contre la piraterie souffre en effet des pouvoirs exercés par l'Etat sur ses eaux territoriales, et cela particulièrement quand l'Etat en question n'est pas apte à assurer la contrepartie de ses prérogatives, c'est à dire son pouvoir de police.

Dans l'affaire du *Ponant*, la France a privilégié la coopération internationale. La réussite de cette opération a poussé la France à proposer, par le biais de son représentant au conseil de sécurité de l'ONU, un projet de résolution dans lequel les Etats n'étant pas en mesure d'assurer la sécurité de leurs eaux territoriales, puissent ouvrir celles-ci pour toute opération visant la libération d'otages pris des pirates, menées par d'autres Etats. Elle conseille aussi que les Etats victimes d'épisodes de piraterie se déclarent, par avance,

²¹⁷ P. WECKEL, Affaire du Ponant : la tolérance d'une situation contraire à son droit, sentinelle du 20 avril 2008, n° 145, disponible sur : www.sfdi.org

²¹⁸ P. WECKEL, *id.*, n°145, disponible sur : www.sfdi.org

²¹⁹ P. WECKEL, L'affaire du Ponant, un « classique » ?, sentinelle du 20 avril 2008, n° 145, disponible sur : www.sfdi.org

volontaires pour se laisser poursuivre des opérations débutées en haute mer par des marines étrangères, et ce pour des raisons d'urgence. Enfin, elle souhaite que les Etats se portent volontaires pour participer à des patrouilles maritimes dans les régions infestées par les pirates²²⁰.

Cette proposition a été entendue puisque la résolution du conseil de sécurité n° 1816 a autorisé, après avis du gouvernement somalien, les marines étrangères à poursuivre les pirates dans les eaux territoriales somaliennes. Pour autant, il ne s'agit pas vraiment d'un nouvel instrument de lutte contre la piraterie internationale puisque, suite aux inquiétudes manifestées par les Etats territorialement concernés, le conseil de sécurité a précisé les limites de la résolution.

2. Une motivation incertaine mais croissante

La motivation en dents de scie des Etats peut s'expliquer par plusieurs facteurs : tout d'abord, l'éternelle question de la souveraineté étatique qui rend les gouvernements réticents à collaborer ou à élaborer des systèmes juridiques internationaux contraignants ; puis, il faut le rappeler, les coûts de la piraterie ont longtemps été faibles comparés à l'ampleur des moyens à fournir pour y remédier. De 1995 à 2005, le risque de subir une attaque pirate été évalué à 1% et le coût total de la piraterie pour les armateurs avait été estimé par le BMI à 16 milliards de dollars US²²¹. Autant dire peu de chose au regard du commerce maritime international.

Néanmoins, la piraterie peut de moins en moins passer pour quantité négligeable. Tout d'abord, rappelons-le, 97% du transport mondial se fait par voie maritime²²², et notamment le transport des ressources énergétiques en hydrocarbures. Certains pays sont même dépendants de l'apport maritime pour leur économie : le Japon, par exemple, pauvre en matières premières sur son sol. On imagine sans peine la crise économique mondiale qui résulterait de l'arrêt de l'acheminement de ces produits pour cause de piraterie.

²²⁰T.COUMA, Suites de l'affaire du Ponant : vers un instrument international contre la piraterie, sentinelle du 20 avril 2008, n° 145, disponible sur : www.sfdi.org

²²¹ C.PREVOST, *id.*, p. 6

²²² J-M. BARRAULT, *id.*, p. 13

Pour les armateurs, le coût se fait de plus en plus sentir. Face à la flambée de violence et à la surenchère des rançons demandées, ces derniers se trouvent confrontés à un choix cornélien : soit ils déroutent leurs navires, sur d'autres voies maritimes, plus longues et donc plus chères, mais sûres ; soit ils maintiennent leurs trajets mais doivent assumer des primes d'assurances de plus en plus élevées et le risque d'attaque. Les polices d'assurance maritime prennent aujourd'hui la piraterie en compte, comme risque de guerre²²³, ce qui a pour effet d'augmenter de 4 à 5 fois le prix de la surprime d'assurances lors de la traversée de zones dangereuses. L'assurance peut également exiger la mise en place de systèmes de protection comme des canons à eau, ou la pose de fil barbelé le long de la coque, ou l'inscription auprès d'organismes militaires comme Atalanta. Il peut aussi y avoir des frais de formation pour l'équipage. Ces derniers points ne sont pas obligatoirement facturés par l'assurance, mais font baisser le prix de la prime.

En plus des frais de prévention, s'ajoutent les frais en cas de sinistre, c'est à dire les dommages matériels causés aux personnes et aux navires, ainsi que les rançons et pertes financières. Les dommages matériels peuvent aller des simples impacts de balles à des dégradations beaucoup plus importantes, causées par les pirates, ou même par les marines de guerre lors d'une opération de sauvetage. Le *Sambo Jewelry* a été fortement endommagé par les obus lancés par la marine coréenne, dans le but de poser une action forte²²⁴. Les dommages peuvent aussi être dus à l'immobilisation forcée du navire, comme ce fut le cas pour le *Samho Dream*, qui après 8 mois aux mains des pirates, a subi pour plus d'un million de dollars de réparation²²⁵.

Le montant des rançons est aussi en constante augmentation, puisque le total atteignait 238 millions de dollars en 2010 pour 117 millions en 2009²²⁶.

Enfin n'oublions pas le très lourd impact humain de la piraterie, notamment avec la multiplication des prises d'otages. L'armateur est responsable de ses marins, il lui appartient donc de gérer la question de la rançon. Mais il faut aussi prévoir les conséquences psychologiques pour les équipages retenus, parfois incapables de reprendre la mer.

²²³ J. DE LAVERGNOLLE, La piraterie maritime : quelles victimes ? pour quels coûts ?, La piraterie maritime, les Entretiens de Royan, Editions Larcier, 2011, p. 63

²²⁴ J. DE LAVERGNOLLE, *id.* p. 66

²²⁵ J. DE LAVERGNOLLE, *ibid.* p. 66

²²⁶ J. DE LAVERGNOLLE, *ibid.* p. 66

Enfin les Etats doivent aussi gérer les missions de sauvetage pour leurs nationaux, ce qui a un prix.

Ces raisons font qu'il n'est plus possible d'ignorer l'impact de la piraterie et explique aussi la motivation croissante des Etats.

A l'aide des moyens déjà mis en place et des réalités de la piraterie moderne, nous allons tâcher de distinguer une réponse juridique en cours d'élaboration.

DEUXIEME PARTIE

UNE REPONSE JURIDIQUE EN COURS D'ELABORATION

TITRE I – UNE RECONSTRUCTION PRATIQUE ET JURIDIQUE

Après avoir examiné les prémices de la piraterie et les solutions déjà existantes, nous allons à présent nous tourner vers le nouveau dispositif qui s'élabore. Celui-ci se décline sous deux aspects : tout d'abord, comme souvent en matière juridique, c'est la pratique qui se développe, offrant des solutions originales ou des redites (**chapitre I**). On retrouve des usages désuets ou revisités par les différents acteurs, des Etats aux simples particuliers. Ces pratiques, anciennes ou nouvelles, s'opèrent dans des conditions particulières et sources de multiples questionnements. C'est pourquoi le législateur intervient, dans un devoir de classification et de qualification (**chapitre II**). En matière de piraterie, on est enclin à s'intéresser aux solutions de droit international, pourtant c'est par la reconstruction des différents droits nationaux autour de la notion de piraterie que se distingue une nouvelle considération de l'infraction.

CHAPITRE I - Les nouveaux moyens d'action

Dans les nouveaux moyens d'action, ce qui frappent, c'est le retour d'anciennes pratiques, modifiées pour correspondre aux nécessités modernes. Ce n'est pourtant guère surprenant si l'on se rappelle que la piraterie est une infraction en perpétuel renouvellement mais dont les motivations et circonstances restent similaires. Bien que la guerre de course ne soit plus d'actualité, pour lutter contre leurs adversaires de toujours, nous pouvons remarquer des tentatives privées, que l'on pourrait qualifier de néo-corsaires (**section I**). A première vue l'idée est séduisante, à la fois parce que le mythe du corsaire, à l'image de celui du pirate, est très positif. Pourtant la réalité est encore une fois différente et le « justicier » peut se révéler sous des couleurs beaucoup moins flatteuses.

Indépendamment de ces initiatives privées, les Etats se sont également organisés de manière à offrir une protection aux navires dont ils ont la charge (**section II**). On peut distinguer deux forces principales : l'Union Européenne, par l'opération Atalanta, et l'action de l'OTAN.

Section I - Les tentatives privées : les néo-corsaires

Le corsaire est, au même titre que le pirate, une figure haute en couleur de la littérature et du cinéma. Peut-être bénéficie-t-il de moins de prestige car trop proche du système classique de l'armée. La France compte un certain nombre de corsaire célèbre comme Jean Bart, mais on peut aussi mentionner Francis Drake dont l'action pour la couronne britannique a été si marquante qu'il a fini par être anobli par Elizabeth 1^{ère}, laquelle avait pourtant souvent nié son action auprès de ses homologues étrangers. Le corsaire était un acteur privé qui bénéficiait d'une sorte d'« accréditation » de son souverain pour mener la guerre en son nom et en tirer bénéfice. Cette « accréditation » était la différence entre le corsaire et le pirate. Elle était la justification juridique du corsaire (§1), jusqu'à sa mise à mort. On assiste pourtant au retour de cette activité perdue mais les repères sont perdus, « l'accréditation » n'existe plus. Que proposer à la place ? Quels sont les aspects juridiques susceptibles d'être impliqués ? (§2)

§ 1. L'existence juridique du corsaire

Le corsaire a perdu toute existence légale lors de la convention de Paris de 1856. Il n'a pourtant pas disparu partout (A) puisque que tous les Etats n'ont pas ratifié le texte. Juridiquement il est donc encore possible que des corsaires existent selon les règles qui ont été en vigueur jusqu'au XIX^{ème}. Aujourd'hui des sociétés privées ne cherchent plus le profit mais offrent un service de protection similaire à celui que fournissent les services armés d'un pays. Armés sur un navire civil, ils sont sources de dangers et conséquemment de responsabilité. C'est donc tout un régime juridique à établir si ce système doit s'instaurer et perdurer (B).

A. La survivance du corsaire

Théoriquement on peut considérer que le corsaire est mort en 1856 (1), et c'est une mise à mort décidée par les Etats eux-mêmes, dont le pouvoir armé était plus assuré, le

nationalisme plus exacerbé et le besoin de souveraineté plus puissant. Malgré tout, et bien que leur activité ait été réduite à néant, la justification juridique du corsaire n'a pas complètement disparue (2).

1. La guerre de course et la Convention de Paris de 1856

La course était une activité parfaitement encadrée et répondant à des règles juridiques précises. Le corsaire devait pouvoir fournir une lettre de marque, accordée par son souverain lui garantissant, en cas d'arraisonnement par une puissance étrangère, de ne pas subir la justice expéditive réservée aux pirates. Il n'était pas « ennemi du genre humain » mais prisonnier de guerre.

A la différence des pirates, le corsaire ne devait agir qu'en temps de guerre, contre les ennemis de son suzerain (bien que Francis Drake ait largement arraisonné des navires espagnols, alors même que l'Angleterre n'était pas en guerre déclarée avec l'Espagne). Il avait l'obligation de s'identifier avec son pavillon véritable.

A la différence des pirates, le corsaire ne cherchait pas à tuer et à détruire le vaisseau, mais uniquement à s'emparer du navire, des marchandises et de l'équipage, pour pouvoir les revendre ou négocier une rançon. De fait, les affrontements pouvaient être brefs lorsqu'il s'agissait d'un navire de commerce car un coup de semonce entraînait souvent la reddition de celui-ci, mettant automatiquement fin aux hostilités du corsaire. Le capitaine avait alors la possibilité de négocier automatiquement le prix de sa liberté et de celle de son navire et équipage.

S'il s'agissait d'un navire de guerre, le corsaire visait avant tout l'immobilisation du navire, pouvait attaquer l'équipage, mais encore une fois la reddition amenait l'arrêt des combats.

Le pirate était seul maître de son butin, et ce dernier était réparti selon un système codifié entre les membres de l'équipage. Pour le corsaire, la procédure était plus complexe. En France, le capitaine corsaire devait remettre son rapport à l'Amirauté, puis les prises sont soumises au Tribunal des prises, seul compétent pour juger de la légalité de celles-ci. Si elles sont jugées « de bonne prise », le corsaire a alors l'autorisation de les revendre. Les

prisonniers font l'objet d'une rançon mais leurs biens privés ne sont pas saisis. Enfin, s'il s'avère que le capitaine corsaire a mené une action illégale, le navire et sa cargaison sont rendus aux armateurs d'origine²²⁷.

Tel est l'état du droit de la course, dont on retrouve des traces nombreuses sous Louis XIV et même Napoléon 1^{er}, dont le corsaire le plus célèbre était Robert Surcouf. C'est le traité de Paris de 1856, chargé de mettre fin à la guerre de Crimée, qui va l'abolir.

Cette abolition paraît anecdotique dans le corps du Traité, en effet, elle constitue une déclaration située à la fin de la troisième annexe. C'est une phrase lapidaire qui scellera la sentence : « la course est et demeure abolie », au premier point de la Déclaration solennelle. La suite de la déclaration consacre la protection des navires sous pavillon neutre à l'exception de la contrebande de guerre (points n°2 et 3).

La Déclaration, tout comme la Convention, n'ont été conclues que par la France, la Grande-Bretagne, la Russie, la Sardaigne, la Turquie et l'Autriche. Ce sont les diplomates plénipotentiaires de ces puissances qui ont aboli la course en déclarant : « Que le droit maritime, en temps de guerre, a été, pendant longtemps, l'objet de contestations regrettables », d'où la nécessité d'éviter des conflits futurs en l'harmonisant.

Néanmoins l'intention des signataires a été de faire partager leurs convictions, puisqu'ils s'engagent à informer de ces dispositions les États qui n'étaient pas présents à la convention et à les inciter à y souscrire.

Cet engagement n'a pas été tenu en vain puisque pratiquement tous les États ont adhéré à la déclaration, à l'exception, de taille, des États-Unis. Réminiscence du passé, la course peut donc encore avoir une existence légale.

2. Le maintien de l'existence légale du corsaire

Faute d'avoir obtenu un consensus sur les amendements qu'ils désiraient, les États-Unis ont refusé d'adhérer à la Convention de Paris. Le congrès américain dispose donc

²²⁷ P. VALODE, Les grands corsaires européens, Dossier « Pirates et pirateries toujours d'actualité », *Actualités de l'Histoire*, juillet-août 2009, n°26D, p. 49

toujours du droit d'accorder des lettres de marques et de représailles, ainsi que régler les prises obtenues sur terre ou en mer. Cette possibilité est longtemps restée utopique car les Etats-Unis ont par deux fois déclaré (en 1861 pendant la guerre civile, et en 1898, pendant la guerre contre l'Espagne) qu'ils entendaient, malgré tout, respecter les dispositions de la convention. Ces dispositions se sont depuis imposées en droit international, bien que formellement parlant, les Etats-Unis n'y aient toujours pas consenti.

Suite aux attentats du 11 septembre 2001, le président des Etats-Unis, alors Georges W. Bush, a obtenu, pour son administration, la possibilité d'attribuer des lettres de marques sans l'aval du Congrès²²⁸. Ce fut la loi « *Marque and Reprisal Act* » de 2001. Cette mesure a servi à l'armement d'un navire privé chargé de traquer les pirates du golfe d'Aden. De même, en Irak et en Afghanistan, les convois de matériel américains étaient escortés par des sociétés militaires privées²²⁹. L'idée de recréer le corsaire est donc franchement abordée par l'amirauté américaine.

Le lieutenant-colonel de réserve de l'Air Force Edward Pernotto, a eu l'occasion de détailler l'image de ce néo-corsaire, qui serait soutenu par un organisme financier comme la Lloyd's. Il faudrait alors requérir un mandat spécial auprès de l'ONU, permettant à la fois de régulariser l'action et d'autoriser l'emploi d'armes létales²³⁰. Il cite, à titre de précédent, le cas des escortes britanniques encadrant les convois américains pendant la seconde guerre mondiale, traitées en sous-traitance par les Etats-Unis.

En tout état de cause, la situation américaine reste un cas spécifique puisque grâce à cette réglementation constitutionnelle, des navires corsaires pourraient naître aux Etats-Unis, sans avoir à appliquer les réglementations obligatoires de l'armée, cela ne les empêchant pourtant pas de bénéficier de ses services. Mais surtout leurs actions seraient couvertes par la protection diplomatique, puisqu'ils agiraient malgré tout au nom de l'Etat américain. C'est assurément un système favorable au retour des corsaires, dont les autres pays ne bénéficient pas.

On retrouve dans l'histoire d'après 1856, des traces d'action pouvant être assimilés à des interventions corsaires. Lors de la seconde guerre mondiale, Hitler cherche à détruire le

²²⁸ P.VALODE, *id.*, p. 49

²²⁹ G-H. BRICET DES VALLONS, Néocorsaires contre néopirates : privatiser la sécurité maritime dans le golfe d'Aden ? , *Sécurité globale*, Printemps 2009, n°7, p. 82

²³⁰ G-H.BRICET DES VALLONS, *id.*, p. 83

commerce maritime anglo-saxon en armant des navires de commerce et en le faisant arborer des pavillons neutres. Ces navires sont hors de tout contrôle, notamment de l'Amirauté nazie²³¹. On peine à leur attribuer la qualification juridique de corsaire, tout d'abord à cause du Traité de Paris, mais aussi par l'absence de lettre de marque. Il n'en reste pas moins que le chef de l'Etat nazi avait armé ces navires et qu'ils ne faisaient pas partie de l'arme régulière.

Ces « expérimentations » n'ont pas empêché le corsaire de disparaître de la scène maritime mondiale. Tout comme le Traité de Paris ne semble pas devoir faire obstacle à une certaine renaissance. Les sociétés de sécurités maritimes privées se sont développées, particulièrement dans le monde anglo-saxon (nous avons pu voir que les Etats-Unis pourraient jouer un rôle d'incitateur). La France reste sceptique sur l'emploi de ces néo-corsaires, redoutant des dérives. Il importe de se pencher sur la question car, de plus en plus, ces mercenaires s'introduisent dans la lutte contre la piraterie maritime.

B. Le retour de leur activité

Bien que la question de leur statut juridique soit encore en suspens, les sociétés armées privées croissent malgré tout. Leur activité se concentre sur les zones jugées à risque par les assureurs (1), qui considèrent parfois qu'elles sont susceptibles de faire baisser la prime d'assurance. Néanmoins, n'étant pas des représentants de l'Etat, on peut se demander quel matériel est à leur usage (2), sont-ils uniquement défensif ou peuvent-ils aussi être offensifs ?

1. La reconnaissance de leur activité

Le recours aux sociétés militaires privées, pour le domaine de la piraterie, a commencé dans le détroit de Malacca, mais c'est dans le golfe d'Aden qu'on a pu observer l'explosion de cette activité. Le recours à ces sociétés a pu être autorisé dans certaines

²³¹ P.VALODE, *id.*, p.50

zones²³². La carence de la Somalie en matière de police ouvre de grandes opportunités aux sociétés militaires privées, même si la prudence reste de mise. Plusieurs sociétés britanniques ont émergé comme la Hart Security ou Underwater, qui ont participé à un colloque organisé par l'US Coast Guard dans les locaux de l'OMI²³³. En 2005 une société, la TopCat Maritime Security, a affirmé avoir conclu un contrat avec le gouvernement somalien pour la lutte contre la pêche illégale et les mesures anti pirates. Après examen du Département d'Etat américain, un veto a été opposé, la société ne correspondant pas aux critères requis²³⁴. En 2008, c'est une entreprise française, la Secopex, qui assure avoir l'accord du président Abdullah Yusuf Ahmed pour former une puissance de gardes-côtes. Toutefois des problèmes de financement et le changement du gouvernement mettent fin à un projet ambitieux et pertinent mais irréaliste compte tenu de l'organisation chaotique de la Somalie²³⁵. Depuis 2007, la société Pistris Incorporated est habilitée à participer à la chasse aux pirates dans le golfe d'Aden. Néanmoins il s'agit d'une société américaine, et nous avons déjà pu noter que les Etats-Unis ont encore la possibilité de délivrer des lettres de marque.

En ce qui concerne les armateurs, ils ont eu recours rapidement à ces sociétés, qui peuvent contribuer à diminuer la prime d'assurance pour passage dans une zone à risque, cette possibilité faisant partie des méthodes de prévention préconisée par les Best Management Practices²³⁶. Ces BMP sont des mesures que l'on retrouve à la fois chez les assureurs et les armateurs, prévues pour limiter les risques. Certaines d'entre elles peuvent être une mesure sine qua non de la souscription d'assurance. A la différence des armateurs français, qui bénéficient de la protection de la marine nationale, les autres armateurs sont de plus en plus tentés par l'alternative privée pour protéger leur navire. Ainsi la société Xe, originellement Blackwater, et maintenant Academi, s'est reconvertie de la protection terrestre en Irak à la protection maritime. Elle affirme avoir déjà été contactée par de nombreux armateurs²³⁷. Le recours croissant à ces sociétés conduit à s'intéresser aux possibilités qu'elles offrent : quels

²³² C. LISS, The privatization of ship security : an historical perspective, The Rise of maritime PMSC's and (International) security governance, intervention au colloque « La piraterie au fil de l'Histoire : un défi pour l'Etat, Université de La Rochelle, mai 2012

²³³ G-H. BRICET DES VALLONS, *id.*, p. 82

²³⁴ G-H. BRICET DES VALLONS, *ibid.*, p. 81

²³⁵ C.REMY, Les sociétés militaires privées dans la lutte contre la piraterie, Pyramides, [En ligne], 21 | 2012, mis en ligne le 18 janvier 2012, consulté le 17 juin 2012. URL : <http://pyramides.revues.org/793>

²³⁶ J.de LAVERGNOLLE, Intervention au colloque « La piraterie au fil de l'histoire : un défi pour l'Etat », Université de La Rochelle, mai 2012

²³⁷ G-H. BRICET DES VALLONS, *id.* p.84

sont les moyens de protection proposés ? Et surtout, ont-elles recours à des armes, et si oui lesquelles ?

2. Les actions proposées

Les armateurs qui ne peuvent avoir l'assistance des services de leurs armées nationales sont de plus en plus nombreux à se tourner vers les sociétés militaires privées. Mais quel est le rayon d'action de ces sociétés ? Quelle est la portée physique de ces nouveaux mercenaires, et donc la portée juridique de leurs actions ?

Les Sociétés militaires privées ou SMP ont en réalité un rôle extrêmement étendu. Si l'on se réfère au site internet de la société SECOPEX, on constate que sous l'onglet « sûreté maritime » figure une liste de prestations qui s'étend de la formation de personnel à l'escorte de convoi, en passant par la mise en place de plan contre piraterie. Les SMP fournissent en général trois types de services : un soutien logistique, de la prévention contre la criminalité et un conseil militaire. Il s'agit presque d'une armée parallèle. Néanmoins, leur rôle est beaucoup plus limité, et la confusion que le grand public peut ressentir n'existe pas à leur niveau : elles ne peuvent avoir qu'une posture de protection ou de légitime défense qui s'identifie à la fonction du transporteur de fond²³⁸. En aucun cas, il ne devrait s'agir d'action offensive.

Les SMP trouvent leur origine dans le mercenariat, c'est dire que la logistique et le conseil militaire tiennent effectivement une place importante. On peut se demander quelle est la place du conseil militaire sur un navire de commerce, alors que la plupart des pays réservent l'usage des armes à leur seule flotte de guerre. Quant à la logistique, si elle garde un aspect strictement défensif comme cela devrait être le cas, elle fournirait les mêmes services que les BMP développées par les armateurs ou les assurances maritimes : la formation de l'équipage, la mise en place et l'usage d'armes défensives non létales (comme les canons à eau, les sirènes ou les fils de fer le long de la coque). Il reste donc le volet de l'accompagnement des navires de commerce. L'entreprise Blackwater maritime pouvait

²³⁸ G. SACAZE, Le recours aux sociétés militaires privées, La piraterie maritime, Les entretiens de Royan, éditions Larcier, 2011, p. 145

déclarer aux armateurs posséder un navire, le *MacArthur*, de 55 mètres de long, avec 14 marins à son bord, ainsi qu'un hélicoptère de patrouille²³⁹. Il était également question d'y adjoindre d'autres vaisseaux de patrouille. L'escorte armée doit fournir un effet dissuasif, mais est-il pour autant possible de prévenir tout dérapage de la part d'hommes armés ? Le 16 décembre 2007, des employés de Blackwater tuent 17 civils et en blessent une vingtaine d'autres²⁴⁰. Pour le commandant Portail, de l'AFCAN²⁴¹, les sociétés privées sont responsables de trop de bavures et doivent leur être préférées les agences civiles de sécurité sous contrat²⁴².

Les SMP sont concurrencées par les équipes de protection embarquées ou EPE. EN France, le recours à ces organismes privés est interdit pour les navires battant pavillon français²⁴³, car l'Etat français considère qu'elles empiètent sur le pouvoir régalién de l'Etat. Dans d'autres pays, comme au Royaume-Uni, elles peuvent marcher main dans la main avec l'armée régulière. Les divergences étatiques quant à la question des SMP ou EPE privées encouragent le flou concernant les responsabilités qui pèsent sur elles ou leurs employeurs. De plus, en l'absence de cadre juridique, nombre de sociétés se contentent de fournir une charte d'éthique. Face à la libéralité des systèmes anglo-saxons et la rigidité du système français peuvent apparaître des systèmes mixtes. Le problème juridique majeur en ce qui concerne les SMP et les EPE privées, est la possession d'armes, et la responsabilité qui découle de leur usage. Néanmoins, puisqu'il est physiquement impossible que les services des armées assurent la protection, il semble pour l'instant nécessaire d'y avoir recours.

§ 2. L'impact juridique de leur réapparition

On trouve deux aspects intéressants dans l'usage des SMP ou EPE privés : tout d'abord l'allègement du rôle de l'Etat (A), s'il accepte cette possibilité. Ensuite leur utilisation impose de se pencher sur les responsabilités qui incombent à trois acteurs

²³⁹ G-H. BRICET DES VALLONS, *id.*, p. 84

²⁴⁰ H. JACQUIN, L'emploi des sociétés militaires privées en Afghanistan et en Irak, CEDF DREX, Cahiers de la recherche doctrinale, p.58, disponible sous : <http://www.cdef.terre.defense.gouv.fr>

²⁴¹ Association Française des Capitaines de Navires

²⁴² J. PORTAIL, Intervention au colloque « La piraterie au fil de l'Histoire : un défi pour l'Etat », Université de La Rochelle, mai 2012

²⁴³ G. SACAZE, *id.*, p.146

différents : celui des sociétés ou EPE, celui des armateurs qui les engagent, et celui des Etats qui peuvent les engager ou les reconnaître. Force est de reconnaître qu'aujourd'hui la situation ne présente pas toutes les garanties nécessaires à la protection des usagés et des utilisateurs (**B**) : les différentes législations nationales entraînent des questions inextricables dans un contexte internationale.

A. Un rôle étatique allégé

Pour les Etats qui acceptent le recours aux SMP ou EPE, la responsabilité sécuritaire diminue. En se confiant entre les mains de ces sociétés, les armateurs soulagent l'Etat d'une partie de la protection de leurs, que ce soit au niveau logistique ou au niveau matériel (**1**). Ce peut donc être une alternative acceptable pour les Etats, pour autant que les missions et possibilités de chacun soit clairement définies. Pour les Etats défaillants, ce peut être une solution dans l'attente de la constitution d'une armée régulière. Les SMP sont-elles appelées à suppléer, voir supplanter les armées nationales (**2**) ?

1. Des responsabilités atténuées

Lorsqu'un armateur conclut un contrat avec une société privée, il crée une obligation entre eux : contre de l'argent, la société s'engage à fournir un service, et en l'occurrence, instruire, guider, protéger l'armateur dans sa lutte contre les pirates. L'armée française a le devoir de secourir les nationaux français, toutefois si ces derniers font appel à une entreprise pour les remplacer, c'est à cette dernière que l'armateur aura recours en premier. Par conséquent, vu l'intensité du commerce maritime international, c'est un gain de temps appréciable pour l'Etat, qui ne peut assurer la sécurité de tous et particulièrement lorsqu'il s'agit de piraterie. En effet, la compétence universelle permet à tous les Etats de poursuivre et arraisonner un navire pirate. Lorsque l'on constate la prolifération des pirates dans le golfe d'Aden, c'est une tâche titanesque que doivent assurer les marines nationales.

Du simple point de vue logistique, c'est donc une aide non négligeable que peuvent fournir ces sociétés. Il s'agit non seulement de la prévention et de la protection en cas

d'attaque pirate mais aussi de la négociation en cas de rançon, voir de la livraison de cette dernière. De plus la société privée a de grand avantages de flexibilité, ce qui est toujours un avantage dans le domaine commercial : la société privée peut s'adapter aux horaires de son client, de plus elle est disponible aussitôt que son client en fait la demande. Lorsqu'un armateur a recours aux services de l'armée régulière, le navire doit parfois attendre plusieurs jours à quai que l'escorte soit disponible²⁴⁴, ce qui entraîne bien évidemment des coûts.

En matière de coûts, la SMP peut aussi faire le bonheur de l'Etat. Si en France, les coûts des actions militaires contre la piraterie sont nuls pour le budget de la défense²⁴⁵, il n'en est pas forcément de même dans les autres pays²⁴⁶, surtout avec l'intensification des conflits régionaux depuis la fin de la guerre froide. En matière de piraterie aussi, les SMP profitent de la brèche pour s'introduire sur le marché. Le but d'une SMP est lucratif, néanmoins par rapport à l'entretien d'un service armé, il peut être plus avantageux pour l'Etat de conclure un contrat forfaitaire avec une société privée et consacrer ses autres crédits à des missions militaires jugées prioritaires.

L'inconvénient est que les sociétés privées n'ont pas la compétence pour agir en haute mer contre des pirates. Mais encore une fois, les différentes législations nationales peuvent faire varier les possibilités offertes aux SMP ou EPE. La Belgique, par exemple, a récemment adopté une loi contre la piraterie maritime autorisant, outre les navires de guerre, certains navires belges, portant des signes extérieurs de service public à prendre des mesures de contrôle, de protection ou de coercition en vue de faire cesser des actes de piraterie. La loi belge autorise aussi les navires belges à embarquer des sociétés privées de protection belges dont le commandant a le pouvoir de tenir des pirates en détention²⁴⁷. Par une curieuse ironie de la situation, bien que la France soit particulièrement hostile aux SMP, le profil des anciens soldats français est particulièrement recherché par les SMP anglo-saxonnes²⁴⁸.

Alors que la France défend un système particulier de SMP, plus proche du système public, d'autres pays laissent la bride sur le cou des entreprises de protection qui se

²⁴⁴ C. REMY, Les sociétés militaires privées dans la lutte contre la piraterie, *Pyramides*, 18 janvier 2012, disponible sur : //pyramides.revues.org/793

²⁴⁵ Y. RIVA, Intervention au colloque « la Piraterie au fil de l'histoire : un défi pour l'Etat », Université de La Rochelle, mai 2012

²⁴⁶ C. REMY, *id.*

²⁴⁷ C. REMY, *ibid.*

²⁴⁸ H. JACQUIN, *id.*

développent. Certains Etats sont laxistes en matière de protection des droits de l'homme et d'autres qualifient les escortes embarquées de terroristes et leur refusent toute reconnaissance légale dans leurs eaux²⁴⁹. Malgré toutes ces contradictions, nous pouvons nous demander si une nouvelle force n'est pas à l'œuvre. Dans le domaine terrestre, ils sont nombreux ceux qui font appel aux SMP : les Etats mais aussi les organisations internationales gouvernementales ou non gouvernementales, et parfois même des particuliers eux-mêmes (c'est parfois le cas des journalistes, qui souhaitent se protéger dans des zones dangereuses). De la terre à la mer, il n'y a qu'un pas.

2. L'entrée en puissance d'une nouvelle force

Les SMP sont de plus en plus présentes dans le fonctionnement des Etats et autres entités internationales. Elles ont également un rôle à jouer au niveau des particuliers. Notons que SMP est un nom générique et que l'on peut retrouver ces entités sous d'autres formulations comme SSP (société de sécurité privée) ou SPPSMS (Société privée de prestation de services militaires et sécurité selon l'ONU).

La fin de la guerre froide et celle de l'apartheid ont été un tournant dans le développement des SMP, libérant d'anciens militaires sans emploi. Dès 1991, et la guerre du golfe, une personne sur cent sur les zones de combat relevait d'un service contractuel privé²⁵⁰ et ce chiffre semblait devoir augmenter. Le ratio est petit à petit devenu indivisible des dépenses de l'armée. Les *contractors*, selon le terme anglo-saxon qui leur est attribué, sont chargés de toutes les opérations, dites civiles, tournant autour de la thématique de la guerre. Cet allègement de la tâche du soldat lui permet de se concentrer exclusivement sur son devoir : se battre. Les SMP ont donc assuré la logistique, parfois à la frontière des combats, avec les mêmes risques qu'un soldat. Les guerres d'Irak et d'Afghanistan ont en quelque sorte consacré ce rôle des SMP, puisque l'armée américaine, en Irak, employait 200 000 *contractors* pour 130 000 soldats de métier, ce qui faisait un ratio de 1.5/1²⁵¹. Il y avait donc plus de civils que de militaires. Pour les Etats, cela permet de consacrer leur force et leur

²⁴⁹ C. REMY, *id.*

²⁵⁰ H. JACQUIN, *id.*

²⁵¹ W. EMPLEY, « Civilian Support of Field Armies », *Army Logistician*, vol.22, novembre-décembre 1990, pp. 30-35

réflexion sur la seule situation armée, tout en préservant au maximum leurs soldats, car la mort d'un *contractor* n'a pas le même impact psychologique que celle d'un soldat tombé au champ d'honneur²⁵². Cela permet également aux gouvernements de limiter l'envoi des militaires et de ne pas avoir à affronter l'opinion publique si un trop grand nombre de décès intervient parmi ceux-ci.

Bien que chargées principalement des questions d'intendance ou de logistique, les SMP ont pu avoir un rôle à jouer sur le champ de bataille : la société Executive Outcomes a été créée en 1989 et jusqu'à ce qu'elle ait été suspendue en vertu d'une nouvelle loi sud-africaine de 1998²⁵³, avait effectué des raids sol-air et des techniques de harcèlement nocturne²⁵⁴. Rappelons qu'elle se considérait comme une société de consultance militaire confidentielle et professionnelle.

Les conflits actuels se multiplient par petits foyers, souvent sur de très longues durées, alors que la professionnalisation de l'armée a entraîné une baisse de ses effectifs. Par conséquent, pour répondre rapidement et de manière multiples, les Etats ont recours aux SMP, ce qui leur permet de limiter leurs coûts : la société n'est payée qu'en fonction du travail qu'elle a à accomplir. En outre, comme les SMP sont souvent en lien avec les vendeurs d'armes, elles se trouvent à la pointe de la technologie en cette matière, ce qui assure un avantage à l'Etat qui les emploie²⁵⁵. De plus, elles sont extrêmement mobiles et rapides et peuvent même préparer le terrain avant la venue des troupes officielles. Enfin elles assurent la confidentialité de leur client, ce qui permet aux Etats d'intervenir sur des missions ou des zones qui seraient nuisibles à leur politique extérieure ou à leurs rapports diplomatiques. Les petites unités de SMP permettent donc de répondre ponctuellement à des crises, des situations d'urgence ou de confidentialité.

Les structures onusiennes et européennes emploient également des SMP. La Commission européenne sous-traite à une entreprise privée la protection de son ambassadeur en Afghanistan, tout comme l'OTAN a cherché à soulager ses soldats en embauchant une SMP dans la province de Kandahar²⁵⁶. Lorsqu'elles opèrent dans des zones à risques, et afin

²⁵² H. JACQUIN, *id.*

²⁵³ Foreign Assistance Military Act

²⁵⁴ H. JACQUIN, *ibid.*

²⁵⁵ H. JACQUIN, *ibid.*

²⁵⁶ H. JACQUIN, *ibid.*

de protéger leur personnel, les ONG sont aussi clientes des SMP. Pour ces dernières, c'est une manière de gommer leur image négative auprès du public.

De plus en plus d'acteurs font appel aux SMP et leur chiffre d'affaire annuel des SMP anglo-saxonnes peut être évalué à 100 milliards de dollars²⁵⁷. Le chiffre révèle l'ampleur du phénomène, qui se nourrit de la multiplication des conflits, de leur durée et de l'impossibilité des Etats à tous les endiguer. Pour autant peut-on y voir une armée « occulte » ou parallèle à l'armée officielle ? Beaucoup d'Etats sont encore fermement opposés à l'usage des SMP. En matière de piraterie, c'est encore plus flagrant car le pays victime n'est pas forcément en situation de guerre, ce qui rendrait la présence de soldats armés, autres que ses nationaux, plus acceptable sur son territoire. Si l'on excepte le cas de la Somalie, strictement prévu et encadré par l'ONU, aucun autre territoire n'autorise l'intervention des soldats, ou des civils armés en vue d'une opération militaire, d'un autre Etat sur son territoire. Les SMP ont un rôle à jouer dans la guerre moderne, et elles peuvent remplir les carences de l'Etat. Néanmoins ils semblent prématuré de leur accorder un trop grand rôle car elles restent tributaires des situations de conflits : si une région se pacifie alors le recours aux SMP n'est plus nécessaire, tandis que l'armée régulière demeure.

B. Une situation imparfaite

Les SMP souffrent d'un gros défaut : leur usage ne fait pas l'unanimité. Par conséquent, le régime juridique qui les encadre diffère selon les Etats, ce qui crée un paradoxe intéressant et même inquiétant quand on pense à l'essence internationaliste d'une action telle que la leur. De fait, beaucoup de sociétés immatriculées dans un pays trouvent un employeur d'une autre nationalité, pour une mission sur le territoire d'un autre Etat. D'où un contrôle restreint (1), mais aussi des propositions originales comme la SMP à la française qui permet un suivi plus soutenu (2).

²⁵⁷ P.CHAPLEAU , « De Bob Denard aux sociétés militaires privées à la française », *Cultures & Conflits*, 52, hiver 2003, [En ligne], mis en ligne le 03 juillet 2004. URL : <http://conflits.revues.org/index977.html>. Consulté le 19 juin 2012.

1. Un contrôle restreint

Les SMP ne font pas l'unanimité au niveau international, de sorte que les seules lois qui mes régissent sont des lois nationales. Autant dire que la reconnaissance de leur activité est aléatoire. Si la Belgique, par exemple, prévoit cette possibilité et la présente à ses armateurs, la France a interdit aux navires portant son pavillon d'y avoir recours. D'autres pays, comme la Malaisie, considèrent la présence de ces SMP à bord des navires traversant leurs eaux comme indésirables, les identifiant comme « terroristes » et promettant de les traiter tels quels.

Il faut distinguer plusieurs cas : l'embarquement de SMP sur des navires en eaux territoriales, et celui sur des eaux internationales. La différenciation est artificielle car un navire de commerce comme un cargo ou un méthanier est appelé à traverser différentes zones de souveraineté pour accomplir sa mission. Néanmoins, ainsi que nous avons pu le souligner, les SMP sont extrêmement attentives à la volonté du client. Il est donc tout à fait envisageable pour un armateur de recruter sa SMP uniquement pour la traversée d'une zone sans souveraineté étatique, à condition que l'Etat de son pavillon en autorise le recours. C'est probablement un avantage financier car seules quelques régions nécessitent une escorte armée. C'est par exemple le cas du golfe d'Aden ou de l'océan Indien. Bien évidemment cela laisse de côté tous les aspects de brigandage, ou vol à main armée, avec tous les inconvénients déjà mentionnés pour cette entrave à la lutte globale contre la piraterie.

Sur notre hypothèse de la haute mer, si le pavillon l'y autorise, l'armateur peut avoir recours à une SMP. Pour l'armateur, leur usage a de lourdes répercussions juridiques. C'est donc à l'Etat qui a fait le choix d'autoriser les SMP de prévoir les différents cas de figure. Tout d'abord rappelons que le droit international est hostile à la présence d'armes sur les navires civils en haute mer (l'exception demeurant les navires russes ou israéliens), le choix demeure à l'Etat mais c'est néanmoins une donnée à prendre en compte. La possession d'armes létales reste le point névralgique du problème : pour l'Etat il s'agit de veiller à ce que l'autorisation de posséder des armes à bord ne dérive pas en trafic d'armes ; pour l'armateur, l'usage qui en est fait doit être strictement encadré : qui donnera l'ordre de tirer ? Le responsable de la SMP ou le commandant du navire ? Pour l'OMI, dans sa circulaire 1405, le

commandant civil du navire garde le pouvoir en toute circonstance²⁵⁸, c'est aussi ce que précise la convention SOLAS, et qui est confirmé par l'arrêt Saïga du Tribunal International du Droit de la Mer. Ce qui signifie également que la responsabilité devrait lui incomber Mais dans le contexte international, la question ne peut jamais en rester là.

L'Etat qui accepte les SMP sous son pavillon doit donc déterminer avec exactitude jusqu'où il engage sa responsabilité pénale en cas d'usage disproportionné ou non des armes²⁵⁹. Néanmoins que se passe-t-il si l'usage des armes se fait à l'encontre de nationaux d'un pays ne reconnaissant pas les SMP ? S'il s'agit de piraterie, la légitime défense pourra trouver à s'appliquer (encore que la question d'armes sur des navires civils en eaux internationales reste litigieuse au sein de l'ONU). Si par malheur le recours aux armes a été abusif, la responsabilité de l'Etat pourrait se trouver engagée.

En admettant que la responsabilité pénale de l'Etat, du fait de l'usage d'armes par des sociétés militaires privées embarquées sur un navire portant son pavillon, puisse être limitée par ce dernier, en application de son droit interne, on pourrait à bon droit s'inquiéter de la fiabilité des SMP se revendiquant de sa nationalité.

Le recours aux SMP est la reconnaissance par l'Etat qu'il ne peut assumer ses fonctions de protecteur, c'est donc une baisse d'attractivité de son pavillon. Mais, paradoxalement, les refuser c'est aussi diminuer l'intérêt des armateurs pour le pavillon. Concrètement, des armateurs allemands ont choisi de renoncer au pavillon de leur pays, pour adopter celui du Liberia, favorable à l'utilisation de SMP²⁶⁰. A l'exemple des pavillons de complaisance, qui autorisent des navires hors d'usage à naviguer, on peut se demander si des pavillons de complaisance pour les SMP ne voient pas le jour, autorisant, des sociétés privées, plus ou moins fiables, à opérer sur les navires pourtant leur pavillon. Il y a dans cette possibilité une grande menace sur la sécurité maritime internationale : tout comme un navire corrodé ne peut assurer l'étanchéité de son chargement d'hydrocarbures ou la protection de son équipage, un navire qui ne pourrait certifier le professionnalisme et la fiabilité de son équipage armé est une bombe flottante.

²⁵⁸ J. PORTAIL, Intervention au colloque « La Piraterie au fil de l'histoire : un défi pour l'Etat », Université de La Rochelle, mai 2012

²⁵⁹ F. LAURENT, Le recours aux sociétés militaires privées, Les entretiens de Royan, Editions Larcier, 2011, p.153

²⁶⁰ F. LAURENT, *id.*, p. 154

Probablement conscient de ces risques, le conseil de l'Europe, dans sa résolution 1722 « encourage les Etats membres à réglementer le recours, par les compagnies maritimes, à des sociétés de sécurité privées »²⁶¹. Ce message s'adresse à des membres, comme la France, qui n'ont pas réglementé le recours à ces sociétés.

Si nous prenons en compte tous les dangers potentiels du recours à une SMP, on hésite naturellement à leur offrir la légalité d'agir. Pourtant, encore une fois, nécessité fait loi, et lorsque l'Etat du pavillon n'est pas en mesure d'offrir une protection à son armateur, il devrait lui offrir la possibilité de se protéger lui-même dans le cadre d'une réglementation juridique adéquate. Cette réglementation permettrait également d'offrir de la continuité dans les services de ces SMP, qui pourraient légitimement être embarquées et ne pas à être sous le couperet des différents Etats que traverserait le navire, que ce soit pour leur présence ou celles de leurs armes.

2. Les propositions françaises

La France considère que la protection de ses nationaux relève de son pouvoir régalién. Mais d'autres raisons s'opposent également à la mise en place d'une réglementation sur les SMP. L'Etat français exerce un certain nombre de prérogatives sur ses navires marchands, dont l'obligation prévue dans le code disciplinaire et pénal de la marine marchande qui impose à tout capitaine de la navire marchande de dénoncer tout fait contraire à la loi qui se serait produit sur son navire ou à l'encontre de celui-ci. Le manquement à cette règle est sanctionné.

Or si les armateurs français venaient à être autorisés à employer des SMP, le capitaine deviendrait *de facto* leur représentant et donc l'employeur des SMP. Il resterait toutefois le représentant de l'Etat à bord. Le dilemme est le suivant : comment le capitaine d'un navire, qui aurait ordonné ou « couvert » un usage disproportionné de la force pourrait également être celui qui dénoncerait cet abus²⁶² ? Et si les deux responsabilités du capitaine étaient dissociées, la responsabilité de l'Etat serait alors engagée du fait d'agents privés qui n'auraient pas été recrutés par lui. Soulignons aussi que si la sécurité des navires devenait une

²⁶¹ F. LAURENT, *id.*, p. 155

²⁶² F. LAURENT, *ibid.*, p. 154

affaire entièrement privée, ce domaine tomberait dans le champ des lois concurrentielles européennes, avec le risque pour l'Etat français d'être condamné pour concurrence déloyale²⁶³. Enfin, la protection de la marine française fait partie de l'intérêt du pavillon français. On peut se demander si celui-ci ne pâtirait pas d'une privatisation de la sécurité maritime.

L'Etat français ne souhaite donc pas aborder la question des SMP selon la technique anglo-saxonne libérale. Les solutions dégagées tentent donc de mélanger intérêts publics et privés. DCI (Défense Conseil International) est une entreprise novatrice en la matière. Elle est officiellement une société privée mais l'Etat français possède 49,9% des actions, quant aux 50,1% restant, ils demeurent entre les mains de trois offices publiques d'armement : l'Office général de l'Air, l'Ofema (Office Français d'exportation de matériels aéronautiques) et la Sofresa (Société française d'exportation de systèmes d'armements)²⁶⁴. L'influence de l'Etat est aussi marquante dans le domaine humain puisque que d'une certaine manière elle maintient le personnel sous subordination, celui-ci étant composé de militaires détachés ou ex-militaires. De plus tous les dirigeants de la société sont nommés par le gouvernement français²⁶⁵. La société remplit des missions de formation ou de conseil auprès des états-majors ou organismes gouvernementaux.

Ce n'est pourtant pas une création à vocation franco-française, puisque par le biais de ses six filiales, elle remplit des missions auprès de différents pays : Navco, créée en 1980, aide les marines étrangères ; Airco, créée en 1984, assure les mêmes services pour les armées de l'air de vingt pays²⁶⁶. Les autres filiales servent aussi à promouvoir le matériel et le savoir-faire français à l'étranger puisque Desco s'occupe des exportations d'armes et de la reconversion des entreprises d'armement, Stratco offre la réflexion stratégique à la Défense et aux industriels français mais aussi aux pays amis avec qui la France envisage des partenariats, La financière de Brienne s'occupe du financement des PME et PMI pour la haute technologie et la Cofras assure son aide et son soutien formateur aux clients qui ont acquis du matériel français. Cette dernière avait également créé une filiale qui lui est propre, en 1999, la Cidev, qui compte à son actif des contrats européens pour les opérations de déminage humanitaire.

²⁶³ F. LAURENT, *id.*, p. 154

²⁶⁴ P. CHAPLEAU, *id.*

²⁶⁵ P. CHAPLEAU, *id.*

²⁶⁶ P. CHAPLEAU, *id.*

DCI a longtemps été une entreprise chargée de transférer du savoir-faire, mission attribuée par la Défense, prolongeant l'action des armées, tout en n'encombrant pas ces dernières. Aujourd'hui, 68 % des services proposés par DCI concernent la formation, le conseil et l'assistance²⁶⁷, indépendamment de la vente de matériel. DCI forma ainsi des officiers étrangers en vue de l'obtention d'un diplôme d'ingénieur dans un organisme dénommé CENOE (Cours de l'Ecole Navale pour Officiers Etrangers non francophones), internationalement reconnu. Elle assure également la formation dans l'utilisation et le maintien en l'état du matériel militaire, ainsi que dans l'élaboration d'un programme de défense, l'accompagnant de sa naissance à son décès.

En 2008²⁶⁸ DCI a obtenu un contrat avec le ministère de la Défense, portant sur la fourniture d'heures de vol sur hélicoptère pour l'Ecole d'Application Légère de l'Armée de Terre, c'est à dire qu'elle a enfin obtenu le rôle des SMP anglo-saxonne, à savoir la pratique d'actions visant à diminuer la charge budgétaire de l'armée.

L'examen de DCI montre qu'il ne s'agit pas, loin s'en faut, d'une identification aux SMP anglo-saxonnes. L'Etat n'a clairement pas renoncé à ses prérogatives régaliennes mais il a tenté de contrôler l'usage de la force armée privative, puisque celle-ci apparaît comme de plus en plus nécessaire. Toutes les sociétés françaises ne sont pas bâties sur le même modèle. Elles tentent, avec plus ou moins de facilité, de créer un modèle « à la française » principalement centré sur la formation et l'aide. D'autres, comme Socopex, sont beaucoup plus proches du milieu anglo-saxon, et bien qu'elles revendiquent souvent leur volonté de ne pas participer à des conflits armés, elles présentent toutes les caractéristiques d'une SMP anglo-saxonne²⁶⁹. La situation n'est pas favorable à ces SMP françaises puisque l'Etat assure l'essentiel de son devoir de protection, ne déléguant à des organismes privés que de manière rarissime. De plus les entreprises françaises n'ont qu'un recours ponctuel à ces dernières, limité aux périodes de crise.

En ce qui concerne la protection contre les pirates, l'Etat français ne pouvant assurer à lui seul la protection de tous les navires commerciaux relevant de son pavillon, il faudra s'attabler à régler ce problème, sous peine de voir de plus en plus d'armateur se tourner vers des sociétés anglo-saxonnes, au régime souple et à la confidentialité assurée. Il reste à la

²⁶⁷ H. JACQUIN, *id.*

²⁶⁸ H. JACQUIN, *id.*

²⁶⁹ P. CHAPLEAU, *id.*

charge de l'armateur de s'assurer de la fiabilité de l'entreprise qu'il emploie, sous en se référant aux normes ISO, soit aux normes anglo-saxonnes (essentiellement britanniques), immatriculées et possédant toutes les licences nécessaires pour la possession et l'usage d'armes. Sous peine de poursuites pénale, il lui incombe aussi de vérifier que les sous-traitant éventuels soient également agréés et immatriculés. Une charte des sociétés de sécurité privée est également élaborée en Suisse, permettant une première régularisation de la profession. Le défaut de contrôle de l'armateur pourrait entrainer amendes mais aussi poursuites pénales. Rappelons que ces autorisations doivent pouvoir être suivies dans tous les pays dans lesquels la SMP sera appelée à accompagner le navire. Autant d'obstacles qui seraient en faveur d'une régularisation juridique, sinon internationale, au moins uniformisée. Autant de raisons qui pourraient pousser l'Etat français, pour aider ses armateurs, à revenir sur sa position.

Pour le moment, la France entendant assurer la protection de sa flotte civile elle passe par un organisme lui permettant d'inscrire son action dans un contexte plus large : l'Union européenne.

Section II - Les organisations étatiques

L'ONU est la première organisation qui sollicite le regard lors de troubles internationaux. Pourtant nous avons pu souligner l'utilité d'une intervention régionale, comme ce fut le cas dans le détroit de Malacca. Pour lutter contre la piraterie, l'Union Européenne, avec le rôle moteur de la France, a un rôle à jouer. En effet, le nombre important d'armateurs européens suffit à justifier son intérêt. La dépendance énergétique et économique qui lie la zone économique européenne aux pays producteurs est une autre raison puissante d'agir (§1). Mais ce constat peut aussi s'appliquer à l'Amérique du Nord, dont l'économie dépend également de la survie du commerce maritime mondial.

Il y a donc la mise en place d'opérations militaires de protection et de répression de la piraterie par deux organismes : l'Union Européenne, et l'OTAN (§2) qui s'inscrit dans la politique plus large de l'ONU puisqu'elle cherche à assurer à la fois une protection militaire et la survie d'un programme humanitaire qui pourrait diminuer les causes de la piraterie.

§ 1. L'Union Européenne et l'opération *Atalanta*

L'implication de la France en matière de lutte contre la piraterie n'est plus à démontrer : ses différentes actions menées pour le *Ponant* ou le *Carré d'As* ont clairement prouvé qu'elle n'entendait pas laisser molester ses ressortissants. Le projet de lutte de l'Union Européenne est l'opération *Atalanta*. Cette opération, conçue sous l'égide de l'UE, présentait toutes les garanties d'une opération réussie (A). En réalité, et malgré des succès, le bilan est mitigé (B). L'opération *Atalanta* souffre des volontés vacillantes de ses membres, d'un budget insuffisant et surtout de la constatation de l'impuissance de la seule action militaire pour mettre fin à la piraterie.

A. Une conception ambitieuse

Sous l'impulsion de la France et de l'Espagne, l'Union Européenne s'est attachée à la lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden. Le Conseil de l'UE a adopté le 10 novembre 2008 l'action commune mettant en place l'opération militaire *Atalanta*, qui se basant sur les résolutions du conseil de sécurité de l'ONU, a entrepris de lutter contre les pirates somaliens. La durée initiale, de douze mois, a été prolongée en 2009, ainsi que le 23 mars 2012, pour deux années supplémentaires. L'opération *Atalanta* est dans la prolongation des actions individuelles des Etats (1), elle se sert de la couverture plus large de l'Union Européenne pour négocier des actions plus ambitieuses. Le terme de l'opération est fixé à 2014, une prolongation (2) justifiée par des succès et des facilités d'action.

1. La continuité de l'action nationale

L'ONU a engagé tous les Etats à protéger leurs navires des pirates somaliens, ainsi qu'à contribuer à la protection du Programme Alimentaire Mondial. C'est constatant la

nécessité d'une approche globale²⁷⁰ que la France a œuvré pour l'investissement de l'UE. Entité politique et juridique, elle regroupe à plusieurs niveaux des ressources politiques, sociales, humanitaires, etc. Elle est donc parfaitement adaptée à la lutte contre la piraterie, dont on sait qu'elle nécessite une implication majeure. L'opération *Atalanta* mise en place est donc placée sous l'égide de l'UE et engage sa responsabilité puisque depuis le traité de Lisbonne, cette dernière dispose de la personnalité juridique.

Préalablement à cette opération, et pour assurer la continuité entre les actions étatiques et celle de l'UE, une cellule de coopération, EU NAVCO, avait été mise en place le 15 septembre 2008 à Bruxelles. Cette dernière avait pour mission de coordonner les différentes missions nationales et avait assuré l'encadrement d'une vingtaine de navires de commerce²⁷¹.

La base juridique de l'opération repose sur la possibilité offerte par le traité sur l'UE de traiter la gestion de crise. L'UE disposant de ressources propres, elle peut librement définir les objectifs, l'encadrement, le budget et les tâches de la mission. L'opération *Atalanta* assure deux missions : protéger les navires du PAM fournissant l'aide alimentaire aux populations déplacées de Somalie, et contribuer à la protection des navires vulnérables qui naviguent dans le golfe d'Aden et au large des côtes somaliennes. Elle intervient aussi dans la dissuasion, la prévention et la répression des actes de piraterie et de vols à main armés le long de ces côtes. Cette opération est une première dans le contexte naval pour l'UE et s'inscrit dans le cadre de la politique européenne de sécurité et de défense²⁷².

Si l'intervention militaire est au cœur de l'opération *Atalanta*, l'UE a aussi prévu les conséquences juridiques de son action, en organisant des accords de transfert pour juger et incarcérer les pirates capturés. La Convention de Montego Bay permet à tout Etat d'arraisonner le navire pirate et de juger ses occupants. Cette capacité est déléguée par ses Etats membres à l'UE, qui peut donc intervenir légalement. Toutefois l'UE n'a pas de juridiction habilitée à juger des pirates. Il fallait donc prévoir la possibilité de transférer les prisonniers. On compte trois accords de ce type : avec le Kenya (2009), avec les Seychelles et l'Île Maurice (2011). Ces accords ont été formalisés soit par la voie des traités internationaux, soit par le biais d'échanges épistolaires entre des représentants habilités. Ils définissent la

²⁷⁰ G. VALIN, De l'action nationale à *Atalanta*, un exemple de la politique de défense et de sécurité de la France, *Défense*, n°139, mai-juin 2009, p. 19

²⁷¹ Opération EU NAVFOR Somalie/*Atalanta*- Lutte contre la piraterie, disponible sous : www.defense.gouv.fr

²⁷² Opération EU NAVFOR Somalie/*Atalanta*- Lutte contre la piraterie, disponible sous : www.defense.gouv.fr

zone d'application, c'est à dire le périmètre dans lequel l'arrestation de pirates donne lieu à transfert dans le pays tiers, ils rappellent le droit à un procès équitable et au traitement de la détention. Le point le plus difficile concernait l'interdiction de recourir à la peine de mort pour les pirates, l'UE ayant aboli cette pratique. Il fallait donc, en accord avec la Cour Européenne des Droits de l'Homme, s'assurer que les pirates ne courraient pas le risque d'y être condamné. Le problème s'est résolu facilement avec les Seychelles et le Kenya (bien que ce dernier ait toujours recours à la peine de mort), mais fut plus délicat avec l'Île Maurice car si la peine de mort n'existait plus, il existait toujours la possibilité de la rétablir.

Ces accords fonctionnent mais le rendement est plutôt faible : sur 120 pirates, 60 sont toujours en attente de jugement²⁷³. Les causes sont multiples : d'abord, et malgré les accords, les Etats ne sont pas toujours enthousiastes pour procéder au jugement, puis les zones d'application limite la portée des accords, enfin il n'est pas question de punir les pirates qui avaient l'intention de commettre un crime, puisque ce n'est pas toujours reconnu dans le code pénal des Etats tiers. Ajoutons aussi que les Etats qui jugent ont peur de voir les pirates s'installer définitivement sur leur sol.

L'opération *Atalanta* ce sont des succès, qui ont décidé le prolongement de l'opération. C'est aussi une diversification, qui tente de lutter plus en profondeur, contre les causes de la piraterie.

2. Une action prolongée

L'opération *Atalanta* a été prolongée dans son action jusqu'en 2014, après une appréciation positive de son action par les ministres des affaires étrangères de l'UE. Elle aurait permis l'arrestation de 117 pirates présumés et démantelé 27 groupes de pirates en 2011²⁷⁴. *Atalanta* c'est à présent un budget de 14,9 millions d'euros et 1400 militaires engagés.

²⁷³ E. CHAVOUREAU, Intervention au colloque « la Piraterie au fil de l'histoire : un défi pour l'Etat », Université de La Rochelle, mai 2012

²⁷⁴ Pirates somaliens : opération prolongée, le Flash du 23/03/2012, disponible sur : www.lefigaro.fr

De décembre 2009 à avril 2010, plus de 250 pirates avaient été interceptés par la flotte européenne²⁷⁵. Au 18 juin 2012, le *Piracy Reporting Center* du BMI comptabilisait 163 attaques dans le monde dont 63 en Somalie. Actuellement les pirates somaliens retiennent 12 navires et 178 otages²⁷⁶. Face à la flambée de violence qui avait déclenché l'action de l'UE en 2008, on peut constater une action pacificatrice. L'effet dissuasif des forces armées dans le golfe d'Aden a une action saluée par tous les partenaires internationaux. De plus, l'UE bénéficie des mêmes droits que les nations qui la composent, à savoir continuer la poursuite dans les eaux territoriales somaliennes, cette possibilité lui ayant été ouverte, et malgré des réticences, par la déclaration du Conseil européen au paragraphe 11 de sa déclaration du 23 mars 2012²⁷⁷. Néanmoins, l'action militaire ne résout pas tout, et G. Gumiero soulignait dès 2010, alors qu'il était commandant de la force navale européenne Atalanta, que la solution ne pouvait se trouver uniquement en mer, malgré l'effet des activités militaires, et que l'attention devait se tourner vers une action plus globale, visant à rétablir l'état de droit en Somalie²⁷⁸.

L'idée a fait son chemin puisque qu'aujourd'hui l'UE présente, en parallèle de l'opération Atalanta, le projet Eucap Nestor. Ce projet reprend au niveau de l'UE les missions proposées par les SMP, en matière de conseil ou de formation de l'armée. Il s'agit en effet de développer et soutenir les capacités maritimes locales, pour leur permettre de lutter efficacement contre la piraterie²⁷⁹. Ce projet est envisagé dans le cadre de la politique de Sécurité et de défense commune. Elle concerne avant tout la Somalie, le Kenya, la Tanzanie et les Seychelles, soit les cinq pays principalement touché par les pirates du golfe d'Aden. Pour la Somalie plus particulièrement, il s'agit d'organiser la formation de policiers et gardes-côtes, de manière théorique et technique, et à mettre à disposition le matériel nécessaire. Il faut également assurer le développement législatif, en prévoyant un réseau juridique, conforme aux standards internationaux permettant d'assurer le jugement de pirates capturés. Enfin il faut former des juges pour assurer l'application du droit.

On peut le voir, l'approche est différente de l'intervention armée, elle lui est complémentaire : après avoir diminué la dangerosité de la région, il importe que les

²⁷⁵ Interview du contre-amiral Giovanni Gumiero, commandant de la force navale européenne Atalanta, 12/04/2010, disponible sous : www.defense.gouv.fr

²⁷⁶ Disponible sous : www.icc-ccs.org

²⁷⁷ E.FRECON, C.MENARD, Le monde maritime à l'heure des équipes de protection embarquées, *Diplomatie*, n°56, mai-juin 2012, p.57

²⁷⁸ Interview du contre-amiral Giovanni Gumiero, commandant de la force navale européenne Atalanta, 12/04/2010, disponible sous : www.defense.gouv.fr

²⁷⁹ Renforcement des capacités maritimes régionales, disponible sous : www.eeas.europa.eu

conditions évoluent de manière à rendre la piraterie moins attractive pour ceux qui s’y livre. Il faut lutter contre l’impunité, il faut lutter contre les causes de la piraterie.

D’autres projets sont à l’œuvre dans la droite ligne de l’opération *Atalanta* et du projet Nestor. On peut citer le programme pour la sécurité maritime régionale, pour qui un budget de 37,5 millions d’euros est envisagé. Ce programme aurait pour but de financer les moyens terrestres de lutte contre la piraterie, avec notamment la mise en place des solutions judiciaires, la construction de structures de justice et d’incarcération. Il est également prévu de lutter contre les répercussions économiques de la piraterie et les flux financiers qui l’entourent²⁸⁰. L’UE prévoit aussi l’étude de la situation maritime et des risques, ainsi que la lutte contre la pêche non réglementée dans l’océan Indien. Tous ces programmes viennent compléter l’opération *Atalanta* et attestent de son succès. Pourtant, malgré un impact certain, le bilan de la coopération européenne est mitigé.

B. Un succès mitigé

L’opération *Atalanta* présentait les marques d’une opération ambitieuse : forte du soutien des Etats de l’UE, on pouvait espérer une force conséquente, assez imposante pour faire face aux 3 millions de mètre carré de surface à patrouiller. Même si l’opération *Atalanta* continue de prouver son efficacité, même si de multiples projets se développent autour de sa base, du point de vue de la coopération, on peut estimer que le succès n’est pas démontré. On aurait pu espérer que l’UE ait pu fédérer une grande coalition de nations, qu’elles fassent partie de l’UE ou non. Or, la participation est aléatoire (1) et ne se base pas vraiment sur le socle européen, ce qui affaiblit son action (2).

1. Une participation aléatoire

Lorsque l’UE s’engage, le premier réflexe est de considérer que les 27 Etats membres ont accepté de participer à l’opération. Il n’en est évidemment rien. Tout comme l’euro n’est

²⁸⁰ Renforcement des capacités maritimes régionales, disponible sous : www.eeas.europa.eu

pas la monnaie officielle dans tous les pays de l'Union Européenne, tous ne participent pas à l'opération *Atalanta*. La molle implication des Etats pourrait trouver racine dans le fait que tous ne possèdent pas une importante flotte marchande. Ils sont donc moins concernés par la question de la piraterie.

A contrario, des pays qui ne font pas partie de l'UE, ont décidé de participer à l'opération sous la bannière européenne. C'est le cas de la Norvège qui fournit ponctuellement des navires de guerre pour participer à la lutte dans le golfe d'Aden.

Actuellement, on retrouve neuf participants principaux : les Pays-Bas, L'Espagne, l'Allemagne, la France, la Grèce, l'Italie, la Suède, la Belgique et le Luxembourg²⁸¹. Le reste des participants, beaucoup plus important, est donc fluctuant. Certaines incohérences voient le jour : ainsi, alors que l'état-major de l'opération est situé à Northwood au Royaume-Uni, les britanniques n'assurent pas une présence militaire continue dans le golfe, mais uniquement ponctuelle. L'installation de l'état-major au Royaume-Uni avait pourtant été dictée par des raisons de bon sens : Londres est une plaque incontournable en matière de commerce maritime, elle en est presque le centre névralgique.

Bien qu'elle ne fasse pas partie de l'UE, l'entrée de la Suisse dans l'opération *Atalanta* avait été envisagée. Le conseil des Etats avait d'abord voté la participation à l'opération *Atalanta* avant que le conseil national suisse ne la refuse, estimant que rien ne pouvait garantir que les soldats suisses ne défendraient pas d'autres navires que ceux sous pavillon helvétique ou du PAM. Alors que nous avons pu souligner à quel point l'engagement de tous les Etats qui le peuvent est un critère de réussite dans la lutte contre la piraterie, le refus helvétique prouve le manque d'intérêt qui continue d'être porté aux questions relatives à la piraterie. Cela démontre également la place de l'UE sur l'échiquier diplomatique : plusieurs Etats mais pas véritablement une fédération ou confédération, beaucoup de moyens mais finalement pas d'obligation.

Ces participations aléatoires, si elles n'ont pas forcément mis en échec l'opération en elle-même, laissent un goût amer. Elles prouvent qu'une politique commune en matière de défense n'est pas encore adaptable à la structure européenne. C'est aussi un facteur d'instabilité pour l'opération *Atalanta*, qui doit prendre en compte les changements d'effectifs pour établir son plan d'action. Ce n'est pas le seul point faible de l'opération européenne.

²⁸¹ Opération EU NAVFOR Somalie/Atalanta- Lutte contre la piraterie, disponible sous : www.defense.gouv.fr

2. Une coopération faible

Selon R. Bellais²⁸², l'opération *Atalanta* souffre d'une coopération faible. En effet, il souligne que le budget commun de l'opération est faible puisque les coûts sont supportés individuellement par les Etats. C'est un facteur discriminant important car tous les Etats ne peuvent, ou ne veulent, supporter le coût d'une opération militaire à des milliers de kilomètres de leur territoire national. Dans le contexte de crise économique que connaissent le monde, et l'Europe, depuis 2009, il est difficile de prévoir dans les budgets étatiques le poids d'une mission comme l'opération *Atalanta* et de maintenir le niveau plusieurs années de suite, comme l'exige la logique de l'opération. Le défaut de budget commun est une erreur en la matière et encore une fois revient au défaut de coopération entre les membres de l'UE.

Le budget de l'opération pâtit aussi des faiblesses de l'incitation à participer. Il n'y a d'obligation d'aucune sorte, que ce soit pour des sources techniques, humaines ou financières. Si *Atalanta* dispose d'environ 1800 hommes, les bâtiments disponibles, du navire à l'hélicoptère, dépendent des disponibilités de chaque Etat. Le renouvellement est donc constant. Ce qui pourrait être un atout est aussi un défaut puisqu'il oblige à restreindre les actions en fonction des ressources disponibles.

Rappelons l'ampleur de la tâche : il s'agit de protéger les navires du PAM, mais aussi les navires vulnérables, et dans la mesure du possible les ressortissants de chaque Etat participant. La zone s'étend de la Mer Rouge, le long des côtes somaliennes, au large de ces dernières, le golfe d'Aden, et de plus en plus en avant dans l'océan Indien puisque les Seychelles sont à présent directement touchées par le fléau pirate. Puisqu'il n'existe pas d'obligation pour les Etats de l'UE de fournir une contribution matérielle ou financière et que le nombre de présences sur place varie en fonction des disponibilités, il est matériellement impossible d'assurer la protection de tout l'espace concerné.

R. Bellais évoque également une coordination lâche. Si nous revenons sur les ponts mentionnés plus haut, nous constatons que l'opération *Atalanta* ne fait pas l'unanimité en Europe, que son fonctionnement pâtit du manque de cohésion sur la question. Il est donc tout à fait plausible que cela se traduise également par une coordination faible. Le budget commun

²⁸² Intervention au colloque : « la Piraterie au fil de l'histoire : un défi pour l'état », Université de La Rochelle, mai 2012

est faible et les militaires sur zone ne peuvent agir que dans la limite des moyens qui leur sont alloués par leurs Etats respectifs. Ainsi si le Royaume-Uni accueille le commandement sur son sol, il préfère fournir des navires dans le cadre de l'OTAN plutôt que celui d'*Atalanta*²⁸³. Signalons également qu'à l'exemple de la présidence européenne, le commandement de la flotte est tournant. S'il ne s'agit pas d'un défaut en lui-même, cela peut entraîner des avis divergents et des retards dans l'exécution de l'opération *Atalanta*. Au final, seul un noyau dur d'Etats fournit régulièrement du soutien : France, Espagne, Allemagne, Luxembourg, ainsi que la Grèce, les Pays-Bas, l'Italie et la Belgique.

En définitive, les défauts dont souffre l'opération *Atalanta* sont les défauts dont souffre l'Union Européenne : une réunion d'Etats, dans un but commun, mais soumises au respect des souverainetés de chacun, ce qui se traduit notamment par la difficulté d'imposer une politique commune et obligatoire. L'UE dispose d'un arsenal de sanctions, principalement financières, pour convaincre un membre récalcitrant. Mais en la matière, il n'y a pas de justification particulière, autre qu'un souci humanitaire, qui justifierait l'emploi des sanctions décrites.

L'opération *Atalanta* peut heureusement compter sur la collaboration avec l'OTAN, engagée elle-aussi dans la lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden. Ces deux organisations présentent les mêmes objectifs et l'on peut espérer qu'elles réussiront à répondre au problème de la piraterie.

§ 2. Les opérations de l'OTAN

L'opération *Atalanta* a son pendant international : l'opération *Ocean Shield*, menée par l'OTAN, sur mandat des Nations Unies. L'opération *Ocean Shield* a vu le jour une année après *Atalanta*, en 2009 et suit les mêmes lignes directrices : un ensemble d'Etats participent à une opération de protection contre la piraterie sous la même bannière militaire (A). Tout comme l'Union Européenne, l'ambition de l'OTAN est de conduire plus qu'une opération militaire, à la fois en profitant de sa flotte de guerre pour assurer l'acheminement de l'aide

²⁸³ N.GROS-VERHEYDE, les moyens d'*Atalanta*, justes, tout justes, 23/09/2011, disponible sous : www.bruxelles2.eu

internationale, et pour transmettre son savoir en matière de lutte contre la piraterie (B). Les deux grands axes directeurs de l'opération *Ocean Shield* sont donc sensiblement les mêmes que pour l'opération *Atalanta*.

A. Un programme militaire

C'est le 17 novembre 2009, après approbation du conseil de l'Atlantique Nord, que l'opération *Ocean Shield* a pris la suite de l'opération *Allied Protector* lancée au printemps précédent (1). Cette mission a été nantie d'un mandat plus large et plus varié. Elle est constituée autour du noyau habituel des missions de l'OTAN (2).

1. La naissance d'*Ocean Shield*

Le précurseur d'*Ocean Shield* est l'opération *Allied Protector*, qui elle-même suivait , l'opération *Allied Provided*²⁸⁴. Le choix de la mission *Ocean Shield* est né des insuffisances d'*Allied Protector*. Cette dernière pouvait assurer une mission d'escorte, notamment auprès des navires du PAM, mais souffrait de graves lacunes opérationnelles et juridiques : *Allied Protector* n'était pas une action structurée à la manière de l'opération *Atalanta*, mais une succession d'opérations ponctuelles dont le résultat n'était pas probant. L'opération souffrait aussi d'un manque de clarté quant à ses buts : s'agissait-il de combattre le terrorisme maritime ou de lutter contre la piraterie ?

La mise en place d'*Ocean Shield* visait à établir une sécurité maritime durable au large de la corne de l'Afrique²⁸⁵. Basée sur les résolutions du conseil de sécurité de l'ONU 1814, 1838, 1846 et 1851, elle comprend quatre volets d'action : l'escorte et la dissuasion, l'assistance au développement des capacités régionales, les opérations d'intervention et l'action militaire à la mer. Les volets défendus par *Ocean Shield* se retrouvent dans l'opération *Atalanta* : avant tout la défense des navires dans les zones dangereuses, puis la

²⁸⁴ Les opérations de l'OTAN, disponible sous : www.defense.gouv.fr

²⁸⁵ L'OTAN lance l'opération *Ocean Shield* au nord de la Somalie, 17.08.2009, disponible sous : www.lemonde.fr

poursuite des pirates sur la mer, avec autorisation de poursuite dans les eaux territoriales somaliennes. Le volet intervention vise la libération d'otages, ce qui est un peu étrange puisque les opérations à terre ne rentrent pas dans le cas de son mandat.

L'opération *Ocean Shield* n'est pas la seule qui s'occupe de la piraterie dans le cadre de l'OTAN, puisqu'on peut aussi trouver la *Task Force 151 (combined task force)* et la *Task Force 508*. Avec la *Task Force 465*, qui représente le volet européen (*Atalanta*), sont présentes les trois force d'actions internationales contre la piraterie.

L'OTAN a envisagé l'opération *Ocean Shield* dans une optique globale d'éradication de la piraterie, puisqu'elle n'avait pas fixé de durée à la mission. Aujourd'hui, l'OTAN a uniquement précisé qu'*Ocean Shield* se poursuivrait jusqu'en 2014. On note encore une fois la similitude avec l'action de l'UE. Notons que des Etats, actifs dans l'opération *Atalanta*, font également partie prenante de l'opération *Ocean Shield*. Il s'agit notamment de la Grèce, de l'Italie, du Royaume-Uni et de l'Allemagne. La France, fortement impliquée dans l'opération européenne, ne s'est pas engagée dans l'opération de l'OTAN mais coopère activement avec cette dernière.

Par contre, alors que l'implication d'Etats non membres de l'UE était faible, un très grand nombre d'Etats non membres de l'OTAN participent à l'opération. On retrouve les Seychelles, l'Inde, Singapour ou l'Indonésie, fréquemment la cible des pirates, mais aussi l'Australie, la Corée du Sud ou la Chine²⁸⁶. L'organisation ne peut pas fonctionner sous le même statut que l'UE, qui représente une personne juridique propre. C'est donc sous leur pavillon national, et dans la coopération que s'effectue l'opération.

2. L'organisation de la force armée

A la différence de l'UE, entité juridique, l'OTAN ne peut pas représenter à elle seule les différentes nationalités qui opèrent sous son égide. C'est donc une assemblée d'Etats qui prend les décisions, par le biais de leurs représentants. Le fonctionnement de l'OTAN est très proche de celui de l'ONU, à la différence qu'on distingue deux grandes catégories d'organes :

²⁸⁶ L'OTAN et la Chine coopèrent pour lutter contre la piraterie, 19 janvier 2012, disponible sous : www.nato.int

les organes civils et les organes militaires puisque que l'organisation a vocation à s'impliquer dans les conflits armés.

Le plus élevé des organes est le conseil de l'Atlantique Nord, présidé par le secrétaire général et où les vingt-huit Etats représentés ont les mêmes droits et prennent les décisions à l'unanimité²⁸⁷. Le Secrétaire Général est le porte-parole de l'organisation et préside les principaux comités (dont le groupe des plans nucléaires, noyau de la politique de sécurité et de défense de l'OTAN). Il assure souvent la direction du Secrétariat international, chargé du suivi des décisions prises.

Pour organiser ses opérations militaires, l'OTAN a recours au Comité militaire qui offre des recommandations et donne des directives aux commandements stratégiques de l'OTAN. Il se réunit au moins deux fois par an, sous la présidence d'un ancien chef d'état major d'Etat membre élu par ses pairs, et est composé de chefs d'état major des armées de chacun des pays membres. L'Etat major international prépare les réunions du Comité militaire.

Aujourd'hui la structure du commandement de l'Alliance, chargée notamment de l'opération *Ocean Shield*, est organisée autour de réseaux de commandement militaires. Ces réseaux sont caractérisés par des états major multinationaux et par une coopération réactive pour les opérations de défense collective ou de gestion de crise²⁸⁸. Le réseau d'états major s'articule autour deux grandes chaînes de commandement : le commandement de la Transformation et le commandement des opérations. S'y ajoute également la direction des systèmes d'information et de communication. Ce système compte environ 13 000 personnes actuellement mais devrait passer à 8 800²⁸⁹ ; on peut également y comptabiliser les effectifs nationaux mis à disposition par les Etats au titre du soutien national.

La force de l'OTAN fournit aujourd'hui un tiers des navires de guerre présents dans le golfe d'Aden²⁹⁰. Les navires agissent sous pavillon national et coopèrent entre eux pour les échanges d'information et la coordination des patrouilles. Des échanges fréquents et réguliers

²⁸⁷ L'OTAN, organisation et fonctionnement, mise à jour du 01/03/12 disponible sous : www.defense.gouv.fr

²⁸⁸ L'OTAN, organisation et fonctionnement, mise à jour du 01/03/12 disponible sous : www.defense.gouv.fr

²⁸⁹ L'OTAN, organisation et fonctionnement, mise à jour du 01/03/12 disponible sous : www.defense.gouv.fr

²⁹⁰ O.KEMPF, Un entretien avec le SGA pour les opérations de l'OTAN, 19/06/10, disponible sous : <http://alliancegeostrategique.org>

existent aussi entre l'opération de l'OTAN et l'opération européenne²⁹¹. C'est d'autant plus important que, comme nous l'avons souligné, certains États, comme les Pays-Bas, participent aux deux opérations.

B. Un programme humanitaire

Tout comme l'opération *Atalanta*, la force de l'OTAN exerce une double mission : elle lutte contre la piraterie, mais aussi contre les causes de cette dernière. Cela se traduit par un soutien aux populations somaliennes, par le biais du PAM ou de l'AMISOM (1) et par la formation des locaux aux différentes techniques de lutte contre la piraterie (2).

1. Le soutien humanitaire

La lutte contre les pirates passe également par le soutien aux populations somaliennes, touchées par la misère et risquant la famine. Plus le pays s'enlise et plus la piraterie paraît une porte de sortie attrayante pour les somaliens. La Communauté Internationale tente de rétablir l'Etat de droit, par le biais du renforcement du système juridique et administratif. Toutefois l'anarchie qui règne depuis la chute de Siyad Barré ne peut pas disparaître aussi facilement : les luttes de pouvoirs, de religions et d'ethnie qui rongent le pays exigent un équilibre délicat. La piraterie est née de ce chaos mais elle le maintient également.

Pour atteindre le mal à sa racine, il est essentiel de diminuer l'attractivité de la piraterie. A part Mogadiscio, exception coloniale, les somaliens ne sont historiquement pas tournés vers la mer²⁹². La piraterie n'est donc pas une activité traditionnelle. Par contre, la société somalienne valorise à l'extrême la réussite sociale. Elle concède qu'elle doit s'effacer devant le travail des autres, ou le respect de la paix sociale. C'est également une société peu tournée vers l'étranger. La piraterie trouve parfaitement sa place dans cette organisation

²⁹¹Piraterie : rencontre à la mer avec le commandant de la TF 508, 20/06/12, disponible sous : www.defense.gouv.fr

²⁹² F. GUIZIOU, la piraterie somalie : naissance, paradoxe et évidence d'une innovation, Intervention au colloque : « la Piraterie au fil de l'histoire : un défi pour l'état », Université de La Rochelle, mai 2012

sociale. Le programme humanitaire se comprend alors : capturer des pirates ne rime à rien si le vivier est inextinguible. Fournir à la population de quoi vivre cherche, au-delà du simple souci humanitaire, à les réorienter sur leurs activités pastorales ou agraires.

Le programme humanitaire mondial s'était presque interrompu en 1997, sous la pression des attaques. C'est sous l'influence de l'ONU que l'OTAN s'est engagée à protéger les navires du PAM. Son action, en parallèle avec celle de l'ONU, a permis de rétablir le flux humanitaire.

Aujourd'hui encore, le spectre de la famine n'est pas éloigné, puisqu'en février 2012, le Haut Représentant de l'Union Africaine pour la Somalie, J.J.Rawlings, a rappelé que 9,5 millions de personnes étaient encore tributaire de l'aide humanitaire. Il souligne également qu'en matière de sécurité alimentaire en Somalie, le risque de piraterie est en quatrième place²⁹³. Les missions de l'OTAN trouvent un écho l'une dans l'autre : lutter contre la piraterie permet d'acheminer l'aide alimentaire, l'aide alimentaire permet de diminuer le recours à la piraterie.

L'OTAN possède un dernier point commun avec l'action de l'UE, elle contribue à renforcer l'action locale contre la piraterie.

2. Un apport théorique et technique

L'action de l'OTAN s'inscrit dans la pérennité : le mandat de l'ONU s'assimile à la gestion d'une situation de crise. Toutefois il semble que la férocité du retour de la piraterie, et surtout sa persistance, aient aiguillé l'action de l'ONU vers des considérations plus larges. L'action militaire est toujours primordiale pour porter un coup d'arrêt décisif, mais la portée de l'action dans le temps passe par la mise en place de structures locales.

Par la contribution au PAM, l'OTAN diminue le nombre de candidats à la piraterie, par l'instruction et le développement des organisations locales, elle génère une réponse continue au problème. Aussi l'OTAN, dans la mesure de ses moyens, offre aux Etats qui le

²⁹³ J.J. RAWLINGS, Allocution retranscrite dans l'article « Rawlings : la Somalie est toujours en danger de famine grave », disponible sous : <http://amisom-au.org/>

souhaitent, une aide afin de développer leurs capacités en matière de lutte contre la piraterie²⁹⁴.

Le secrétaire adjoint délégué pour les opérations de l'OTAN a d'ailleurs confirmé que cette solutions était la plus durable²⁹⁵ Il rappelle la complémentarité des actions internationales et l'intérêt du développement des actions nationales. Il considère la piraterie comme un simple symptôme de la crise que traverse la piraterie. Renforcer les institutions résorberait la situation instable et donc diminuerait la piraterie jusqu'à la faire disparaître, ou tout du moins la rendre anecdotique.

L'action de l'OTAN est toutefois plus limitée que celle de l'UE, principalement parce qu'elle ne peut pas conclure d'accords avec d'autres pays pour le jugement des pirates qu'elle capture. Le cadre structurel de l'UE est donc beaucoup plus favorable au développement d'institutions locales qui pourraient reprendre les traces laissées par l'organisation européenne. Aussi le programme de l'OTAN conçoit-il cette possibilité dans la mesure des moyens de l'organisation.

En définitive, la clé des actions de l'UE ou de l'OTAN est la coopération. L'une possède la personnalité juridique, ce qui lui permet d'organiser la répression. L'autre est experte dans la gestion des situations de crise. La réunion de ces deux possibilités a permis de diminuer l'intensité de la piraterie.

CHAPITRE II - Le renouvellement des juridictions nationales

L'action militaire était un préalable nécessaire à tout renouveau judiciaire. Elle a permis d'endiguer le phénomène et de pointer du doigt les défaillances du système existant. La réponse internationale reste en retrait sur la très diplomatique question de l'ingérence dans la mer territoriale d'un Etat incapable de réprimer ses pirates. L'évolution judiciaire trouve donc un nouveau souffle dans les droits nationaux. Le phénomène se développe avec les mêmes qualités et défauts que trouvent toutes les lois nationales régissant un problème aux dimensions extra nationales. C'est-à-dire que la diversité des mentalités permet l'émergence

²⁹⁴ Opérations de lutte contre la piraterie, disponible sous : <http://www.nato.int>

²⁹⁵ O.KEMPF, *id.*

de solutions multiples, servies par le pouvoir d'application de l'Etat, tout en créant, pour la même infraction, des différences d'appréciation et de jugement criantes (**section I**). Il peut s'avérer plus avantageux pour un pirate d'être jugé par un Etat plutôt que par un autre, surtout si la condamnation oscille entre la peine de mort dans l'un et une simple détention dans l'autre. Pour les pays européens, cela pose la question du respect des droits de l'homme : il n'est pas envisageable d'extrader un prisonnier quand celui-ci est promis à la mort. Or en l'absence d'harmonisation internationale, ce risque est très fréquent.

La situation juridique de la piraterie maritime est d'autant plus inconnue que l'infraction avait disparue de bon nombre de législations nationales. C'est dans l'urgence que les Etats ont rebâti un cadre juridique, tâchant d'y intégrer les nouvelles perceptions, mais commettant aussi des erreurs de précipitations.

Telle n'est pas le cas de la « piraterie aérienne » puisque c'est elle qui a eu les bonnes grâces des politiciens et des juristes jusqu'à la très médiatique réapparition de son pendant maritime. Les législations qui encadrent l'infraction n'ont pas souffert du temps, elles ont même connu un regain de vigueur après les attentats du 11 septembre 2001 (**section II**). Le soin qui leur a été consacré n'a pas empêché des dérives et il est de plus en plus difficile d'identifier dans le domaine aérien la qualification juridique de la piraterie. Cette dernière est, nous avons pu le souligner, une qualification attractive et nombre d'infractions ont eu tendance à s'en revêtir pour bénéficier d'une répression plus avantageuse. C'est une pratique dangereuse pour la piraterie car elle la vide de sa substance sans pour autant fournir de résultats satisfaisants. Pour la « piraterie aérienne », il est nécessaire d'aboutir à une définition claire et nette, afin d'assurer une meilleure répression mais aussi, entraîner des effets bénéfiques pour la piraterie maritime qui n'a été que trop longtemps négligée.

Section I - L'hétérogénéité des réponses nationales

Alors que la nocivité de la piraterie fait consensus, les réponses juridiques sont loin de faire l'unanimité. La première divergence concerne la reconnaissance de la piraterie. Alors qu'elle s'est réduite à peau de chagrin en droit international, elle a complètement disparu dans certains droits nationaux. La France est un bon exemple de la disparition prématurée d'une infraction (§1), qui a du renaître dans des conditions difficiles et dans la précipitations.

La situation française n'est pas seule. Il apparaît donc aujourd'hui que la piraterie connaît toujours la même base en droit international, mais que des variantes apparaissent au niveau national. Il devient parfois difficile de cerner les contours des différentes infractions car dans leur zèle, les Etats visent à la fois la piraterie internationale et le brigandage en mer dans leurs eaux territoriales. Il y a même risque de confusion puisque l'infraction en droit interne porte le même nom que l'infraction en droit international, partageant même les mêmes critères de qualification. Les différentes positions (§2) étatiques établissent une mosaïque de critères qui rendent difficile la tâche du juriste.

§ 1. L'affaiblissement de la lutte nationale : l'exemple de la France

Il arrive qu'une infraction disparaisse par désuétude, ou que l'Etat, constatant la disparition du facteur social créant le trouble, supprime le dispositif légal qui s'y rapporte. Cela peut résulter de plusieurs constatations : soit l'infraction n'est plus considérée comme troublant l'ordre public (comme la dépénalisation de l'adultère en France), soit elle n'apparaît plus, ou uniquement de manière anecdotique.

Pour la piraterie, la France a considéré l'infraction comme désuète et a délibérément mis fin au dispositif légal qui la régissait (A). Lorsque le gouvernement français s'est investi dans la lutte contre la piraterie et a mené ses premières actions de secours, la justice française s'est trouvée face à une impasse : comment juger les pirates capturés ? Il a donc fallu élaborer un cadre juridique adéquat (B).

A. La désuétude du crime de piraterie

Les raisons de la disparition de la piraterie du droit français sont assez simples (1) et en même temps révélatrices du gouffre qui s'est creusé entre la perception des Etats et la réalité. Assez rapidement toutefois la nécessité d'un cadre juridique s'est imposée, mettant en relief toutes les difficultés mais aussi tous les objectifs à atteindre (2).

1. Les raisons de cette déliquescence

Assez curieusement, c'est en 2007 que la loi relative à la simplification du droit a abrogé les dispositions relatives à la piraterie. Le but n'était évidemment pas uniquement destiné à ces dispositions, malgré tout le moment n'aurait pas pu être plus mal choisi puisque 2008 est l'année record en matière de piraterie dans le golfe d'Aden. C'est assez révélateur de l'absence de réactivité des Etats, longtemps persuadés de l'innocuité du phénomène.

Même si le choix de mettre fin à ce cadre légal paraît inapproprié face au retour en puissance de la piraterie, force est de reconnaître qu'il ne présentait sans doute plus de compatibilité avec la piraterie moderne. Le texte légal était une loi de 1825, pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime. La convention de Montego Bay datant de 1982, et considérant déjà la piraterie maritime comme obsolète, on se doute que la loi de 1825 ne pouvait plus être adaptée à une piraterie que nous avons vu moderne, autant dans ses méthodes que dans son matériel. C'est probablement avec raison que l'abrogation des dispositions concernant la piraterie s'est basée sur leur inadaptation par rapport à la définition retenue en droit international.

La France ne s'est pas pour autant retrouvée sans base légale pour traiter la question de la piraterie. La loi n°94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer permet d'agir contre le trafic illicite de stupéfiants, de substances psychotropes et l'immigration illégale par mer. C'est d'ailleurs dans le cadre de cette dernière que s'est intégrée la nouvelle loi régissant les actes de piraterie.

Dans l'intervalle, la justice française a eu à s'occuper des affaires du *Ponant*, du *Carré d'As* et du *Tanit* et la Cour de Cassation a jugé les poursuites intentées légales. L'absence de législation n'a pas été un problème en l'occurrence puisque la compétence française était établie du fait de la présence de nationaux français et en vertu de pavillon français des navires concernés. Pour mener les débats, les tribunaux se sont basés sur des infractions existantes en droit français : enlèvement, séquestration, prises d'otage...

L'implication de la France dans les différentes opérations de lutte contre la piraterie ne pouvait toutefois se contenter de ne réagir qu'en cas d'implication française. La compétence française peut émaner de la convention de Montego Bay, mais l'organisation interne est obligatoire pour mener à bien le jugement et l'emprisonnement. La convention de

Montego Bay ne fixe aucun cadre obligatoire pour les Etats qui y sont parties, se contentant de les renvoyer à leur législation interne.

Toutefois, pour recréer la législation qui lui faisait défaut, le législateur français a du prendre en compte certains paramètres.

2. Les difficultés juridiques à prendre en compte

La première condition requise pour la nouvelle loi est qu'elle devait prendre en compte l'aspect international de la piraterie. C'est à dire que la France devait se mettre en conformité avec les obligations internationales et prévoir de juger des ressortissants autres que des ressortissants français. On peut d'ailleurs se demander si la France ne se serait pas trouvé devant une position délicate du fait de son absence de réglementation interne de la piraterie. En effet la Convention de Montego Bay laissait toute latitude aux Etats pour organiser la répression en droit interne, mais exigeait que ces mesures soient prises.

Lors des différentes affaires parvenues devant le juge français, l'absence de législation régissant la piraterie ne s'est pas trop ressentie car les infractions avaient eu lieu soit sur un navire battant pavillon français, soit sur des ressortissants français. La compétence française pouvait donc s'exercer sur la base d'infractions reconnues par le code pénal français. Toutefois, la piraterie s'exerce dans le golfe d'Aden sans discrimination de nationalités. Or pour constituer une force efficace contre les pirates, l'intimidation ne suffit pas, il faut également pouvoir détenir et punir les contrevenants. Ce qui, en l'absence de législation française sur la question n'est pas possible. Ce serait également manquer à l'esprit de la Convention de Montego Bay que de se concentrer uniquement sur les infractions visant les intérêts français car cette dernière entendait faire de la piraterie une infraction universelle.

La nouvelle loi devait aussi prendre en compte les autres obligations internationales de la France, comme la convention sur la sûreté de la navigation maritime, puisque celle-ci prévoit, entre autres l'obligation de juger ou d'extrader l'auteur de l'infraction. En matière internationale ce point est particulièrement intéressant puisqu'il instaure une sorte de « tolérance zéro ». Au niveau national l'effet est moindre mais au moins garantit-il que les auteurs d'infractions seront jugés, et s'ils ne le sont pas en France, sous les mêmes conditions de détention et de respect des droits de l'homme qu'en France.

Un point particulièrement intéressant concerne la détention par les forces armées des présumés pirates avant leur jugement. La loi française n'autorise pas la détention arbitraire, tout comme la Cour Européenne des droits de l'Homme.

M. Christian Ménard, auteur d'un rapport sur le projet de loi sur la piraterie auprès de l'Assemblée Nationale²⁹⁶, souligne la critique adressée par la CEDH à la France, dans l'affaire dite Medvedyev, concernant le cadre légal insuffisant de privation de liberté. Dans cette affaire, la détention sur le navire militaire français des prisonniers pour leur transfert sur le territoire français s'est opérée sans base légale. Il ne s'agissait ni de nationaux français, ni d'infraction sur un navire français. Le pays du pavillon, le Cambodge, donna l'autorisation à la Marine française d'arraisonner le navire mais, argue la Cour, cette autorisation n'entraînait pas obligatoirement l'autorisation de transférer et de détenir les prisonniers. Notons que c'est également la question qui avait fait polémique lors du transfert des somaliens accusés de piraterie dans l'affaire du *Ponant*. Si l'affaire avait été portée devant la CEDH, malgré l'autorisation a posteriori du gouvernement de transition somalien, il est probable que la France se serait vue reprocher la même erreur.

Il est fortement probable qu'au cours de ses opérations contre la piraterie, la Marine française se retrouve dans le même cas de figure, détenant des ressortissants étrangers afin de les transférer pour jugement. Jugement qui pourra avoir lieu dans un pays autre que celui du pavillon ou de leur nationalité. La nouvelle loi se devait donc de constituer un cadre légal susceptible de répondre aux exigences de la CEDH.

Le législateur français a donc tenté de réunir tous ces aspects au sein de la loi n° 2011-13 du 05 janvier 2011.

B. La reconstruction d'un cadre juridique

La loi n°2011-13 a tenté de se rapprocher de l'incrimination internationale de la piraterie, sur la base de la convention de Montego Bay (1), tout en cherchant à rester dans un cadre judiciaire traditionnel (2). Le législateur français a tenté d'offrir le cadre le plus large

²⁹⁶ C.MENARD, Rapport fait au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées sur le projet de loi (n°2502), modifié par le Sénat, relatif à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer, n°2937, disponible sous : www.assemblee-nationale.fr

possible aux autorités françaises, tout en préservant les juridictions françaises d'un afflux massif de pirates.

1. La loi n° 2011-13 du 05 janvier 2011

Le premier point intéressant de la nouvelle loi, c'est qu'elle ne définit pas la piraterie mais définit des conditions précises d'identification d'une infraction à de la piraterie. La loi renvoi donc à la convention de Montego Bay pour distinguer les zones dans lesquelles peuvent être commis des actes de piraterie.

Sont donc des actes de piraterie les infractions énumérées à l'article 1.II, lorsqu'elles sont commises en haute mer, dans les espaces maritimes ne relevant de la juridiction d'aucun Etat et, lorsque le droit l'y autorise, dans les eaux territoriales d'un Etat²⁹⁷. Les infractions visées renvoient au code pénal et concernent :

- Le fait de s'emparer ou de prendre le contrôle par violence ou menace de violence d'un aéronef, d'un navire, ou tout autre moyen de transport avec des passagers à son bord (art.224-6 du code pénal). La loi punit par ce moyen l'acte individuel, l'acte commis en bande organisée, l'aide apportée à sa réalisation et les circonstances aggravantes, telle que l'usage de la torture. Elle exempte ou diminue de moitié la peine celui qui, bien qu'ayant tenté de commettre ces crimes, en a averti les autorités judiciaires et administratives et a permis d'empêcher la commission de l'infraction ou d'en identifier les auteurs ou complices.
- Le fait d'enlever, de détenir ou de séquestrer une personne ou plusieurs, notamment dans le but d'obtenir une rançon. Là aussi l'atteinte aux personnes aggrave la punition et l'informateur qui averti les autorités voit sa faute diminuer ou absoute.
- Le fait de commettre ces infractions dans le cadre d'une association de malfaiteurs.

Il s'agit donc de reprendre des infractions de droit français et de les transposer dans le cadre international. Les arraisonnements sont le fait, lorsqu'ils sont habilités par le Conseil d'Etat dans les conditions fixées, des commandants de bâtiments de l'Etat, les officiers de la

²⁹⁷ Article 1.I, loi n°2011-13 du 05 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police en mer, disponible sous : www.legifrance.gouv.fr

marine nationale sur ces bâtiments et les commandants des aéronefs d'Etat chargés de la surveillance en mer (article 4). Ces actions sont menées après autorisation de l'autorité concernée (par exemple l'autorité de commandement civil ou militaire dans le cadre d'une action internationale). En matière de perquisition et de saisie, ces derniers sont compétents mais également des officiers de police judiciaire, sur autorisation du Procureur de la République, sauf extrême urgence (article 4). Toujours sur autorisation du Procureur de la République, les embarcations dépourvues de pavillon qui ont servi à commettre l'infraction peuvent être détruites.

On le voit, le législateur français a tenté de prendre en considération toutes les infractions pirates, même celle ignorées par la convention de Montego Bay.

Il a également pris bonne note des critiques de la CEDH dans l'affaire Medvedev, puisqu'il consacre le troisième chapitre de la nouvelle loi à encadrer la protection des personnes. Il s'agit ici d'un équilibre délicat entre la privation de liberté telle qu'elle est encadrée sur le territoire terrestre français, tout en sacrifiant aux nécessités du terrain.

La privation de liberté a lieu mais l'information doit être relayée à l'autorité compétente dans les plus brefs délais. La personne privée de liberté bénéficiera d'un examen de santé dans les 24h et d'un examen médical dans les dix jours. Le but de cet examen est de s'assurer du maintien de la privation de liberté ou non.

Dans les 48 h le Procureur de la République saisit le juge des libertés et de la détention, à qui tous documents utiles doivent être procurés, ainsi que la possibilité de communiquer avec la personne tenue en détention. C'est ce dernier qui statuera par ordonnance motivée sur le maintien ou non de la détention. Cette ordonnance sera signifiée à la personne intéressée dans sa langue.

Les mesures de détention seront maintenues de manière strictement nécessaire au sol ou à bord d'un aéronef, toujours sous le contrôle des autorités judiciaires compétentes. Les personnes tenues en détention sous mises le plus rapidement possible à la disposition de l'autorité judiciaire dès leur arrivée sur le sol français.

Le législateur français a tenté de respecter au mieux les directives de la CEDH, mais seule cette dernière, au cours d'une action, pourra en reconnaître l'efficacité ou les défauts.

Enfin la loi reconnaît la qualité de pupille de la nation aux enfants dont les pères, mères ou soutien de famille de nationalité française ont été victimes d'actes de piraterie.

De cette loi se dégagent quelques nouveautés intéressantes, mais aussi déjà quelques lacunes, que nous allons à présent mettre en lumière.

2. Les apports de ce projet

Il a souvent été reproché à la convention de Montego Bay d'ignorer tout un pan des infractions commises par les pirates. Aussi le législateur français a-t-il préféré ne s'y référer que pour la question géographique. Il s'est ainsi réservé un cadre beaucoup plus large de répression.

La loi n° 2011-13 s'intéresse à la répression de la piraterie dans le cadre d'une bande organisée. Pour lutter contre la piraterie en réseaux, telle qu'elle existe en Somalie, cette précision est essentielle car elle permet de punir aussi bien les auteurs de l'acte que les commanditaires. Nous avons pu constater que la main d'œuvre était abondante en Somalie, mais que les organisateurs, les bénéficiaires du réseau de piraterie n'étaient pas inquiétés. Or c'est bien cette organisation qui constitue aujourd'hui la force principale de la piraterie, en fournissant les moyens de la commettre mais aussi en réinvestissant les bénéfices qui en ont été tirés, soit dans des activités annexes, soit dans l'activité pirate. Le choix de la France d'intégrer ses propres infractions pénales, dans le cadre des conditions de la convention de Montego Bay permet de réprimer un champ très large d'infractions (puisque la criminalité organisée n'est pas prévue par la convention, qui se contente de mentionner les actes commis dans le but d'inciter ou de faciliter la piraterie), tout en se limitant au champ géographique déterminé internationalement. Elle respecte à la fois ses obligations internationales et ses propres convictions en matière pénale. Cela évite aussi une surcharge des tribunaux français.

On peut cependant nuancer cet effet positif. En effet, en se limitant aux zones déterminées par la convention, à l'exception du cas de la Somalie, le législateur français oublie que nombre d'actions se produisent en eaux territoriales. Bien que l'autorisation de l'ONU envers les eaux territoriales de la Somalie soit prometteuse pour le futur, la loi française aurait pu prévoir la possibilité d'action au sein même des eaux territoriales, après un accord passé directement avec l'Etat concerné. Elle aurait également pu initier un mouvement

qui aurait créé une répression universelle de la piraterie, quel que soit le lieu de commission. Enfin rappelons que certains pays non signataires de la convention de Montego Bay, ont une mer territoriale supérieure à 12 miles nautiques, c'est à dire autant d'espaces qui ne seront pas concernés par la loi. Il est plus que probable qu'une telle proposition ne verrait le jour qu'en cas d'inflation extrême de la piraterie, lorsque la souveraineté des Etats perdrait de son importance face à la nécessité de la neutralisation du fléau.

Un autre point important de la loi française est qu'elle organise également le jugement et la détention des pirates. Ce dernier point, laissé à la libre appréciation des Etats en la matière, était un des points faibles de la convention de Montego Bay. L'article I.5 de la loi 2011-13 prévoit donc : *« A défaut d'entente avec les autorités d'un autre Etat pour l'exercice par celui-ci de sa compétence juridictionnelle, les auteurs et complices des infractions mentionnées au II de l'article 1er et commises hors du territoire de la République peuvent être poursuivis et jugés par les juridictions françaises lorsqu'ils ont été appréhendés par les agents mentionnés à l'article 4 »*. Notons les restrictions qui sont apportées à cette compétence française : il ne s'agit que d'une compétence subsidiaire puisque la loi attribue la compétence juridictionnelle française qu'en cas d'absence d'accord avec un autre Etat. Soulignons également que cette compétence ne s'exerce que si les auteurs ont été arrêtés par les agents français. C'est à dire que la France ne s'engage nullement à exercer une compétence universelle, comme l'y autorise pourtant la convention. C'est une réaction qui paraît être juridiquement compréhensible, considérant que un meilleur jugement est assuré par une production directe des auteurs et des preuves ; mais elle illustre aussi très bien l'ambivalence des pays occidentaux, qui souhaitent lutter contre la piraterie mais rechignent à accueillir les jugements ou les détenus.

Cette loi est malgré tout un progrès indéniable car elle assure la continuité de l'action française, mais aussi, d'une certaine manière, sa légitimité. Il était quelque peu incongru que la France reconnaisse le danger de la piraterie, initie un mouvement de répression, organise la punition juridictionnelle par le biais d'accords, sans pour autant reconnaître l'infraction dans son droit interne.

Encore une fois, la position française est originale, mêlant conditions internationales et nationales. Les autres Etats ne sont pourtant pas en reste et les législations offrent une mosaïque de définitions et de qualifications en matière de piraterie.

§ 2. Une situation mondiale contrastée

Les considérations des Etats en matière de piraterie, au delà des concessions internationales, sont variables. Il est surprenant qu'une infraction aussi ancienne et universelle que la piraterie ait fourni tant d'appréciations différentes. Tant que la piraterie paraissait éteinte, les divergences ne gênaient pas. Aujourd'hui, la résurgence de la piraterie a engendré les questionnements juridiques que l'on sait. Il a fallu pour certains Etats, comme la France, reconstituer un cadre juridique. Pour d'autres, le cadre législatif existait mais souvent obsolète. Selon A. Rainaud²⁹⁸, la diversité des droits se constate sur deux niveaux concernant la compétence des Etats et la définition de la piraterie. Nous allons donc nous attacher à suivre ces deux pistes : la compétence de l'Etat pour prendre en charge les pirates et les juger (**A**) et la définition de la piraterie en elle-même (**B**).

A. Les divergences quant à la compétence des Etats

Le droit international offre souvent une interprétation très libre aux Etats, pour la transposition de ses obligations en droit interne. La piraterie ne fait pas exception : le régime extrêmement favorable de la convention de Montego Bay n'est pas la règle dans les Etats signataires. La ratification de la convention n'a pas entraîné *de facto* la création d'une infraction en droit interne (comme ce fut le cas pour la France) ou l'alignement des infractions existantes par rapport au droit international. Au contraire, il existe quasiment autant d'interprétations différentes de ses règles qu'il y a d'Etats parties. L'attribution de la compétence juridictionnelle est révélatrice de ces divergences nationales : autant la répression universelle fait consensus, autant le jugement des pirates est soumis à condition. Certaines législations restent fidèles au rattachement national, s'ingéniant à toujours maintenir un lien avec les infractions de piraterie (**1**), alors que d'autres, beaucoup plus rares, ont choisi de se rapprocher du droit international en adoptant la compétence universelle (**2**).

²⁹⁸ A. RAINAUD, Piraterie maritime : l'adaptation du droit national à la répression de la piraterie, intervention au colloque : « les journées méditerranéennes sur la piraterie maritime », Université de Nice, décembre 2009

1. Les compétences nationales

Nombre de législations s'accordent sur l'universalité de l'arrestation des pirates, intégrant ou non la possibilité d'entrer dans les eaux territoriales d'un Etat tiers, en accord avec les prescriptions du conseil de sécurité de l'ONU. Par contre, en ce qui concerne le suivi judiciaire, la compétence universelle ne fait plus consensus. Il est pourtant dans la logique de la justice, autant pour des questions de preuve que pour la cohérence de l'action, que l'Etat qui a procédé à l'arrestation soit également le juge. Tout d'abord parce que, rappelons-le, c'est en vertu de la reconnaissance pénale de l'infraction que les autorités de l'Etat sont habilitées à procéder à l'arrestation. Cette reconnaissance pénale s'accompagne obligatoirement de l'établissement d'une peine. Or si un pirate est capturé par les navires d'un Etat qui prévoit vingt ans de réclusion criminelle pour son crime, le transférer pour jugement à un Etat tiers qui le punira de la réclusion à perpétuité est un procédé juridique acrobatique.

On pourrait argumenter sans fin sur le risque juridique : le pirate pourrait se défendre en invoquant que la peine promise par l'Etat qui le juge est disproportionnée par rapport à celle de l'Etat qui l'a arrêté, ou inversement un pirate pourrait connaître une peine plus légère que celle qui paraissait lui être destinée. C'est donc maintenir une inégalité entre les auteurs d'une même infraction.

A ceci s'ajoute également l'obligation du respect d'autres normes internationales, comme la convention européenne des droits de l'homme. Il serait d'ailleurs intéressant d'avoir le point de vue de la CEDH sur ces compétences bigarrées, universelles pour la répression, mais restreintes pour le jugement.

Les limitations de compétence sont de plusieurs ordres, elles renvoient :

- A l'Etat du pavillon pour le Canada, le Code Pénal Indien et les Pays-Bas (« A l'exception des cas dans lesquels un intérêt néerlandais est clairement en cause, des poursuites et une détention aux Pays-Bas ne semblent pas la solution la plus évidente²⁹⁹ »). C'est aussi le cas des Etats-Unis, qui ajoutent également une ambiguïté gênante : les Etats-Unis punissent la piraterie au sens du droit international, mais une décision récente de la cour

²⁹⁹A. RAINAUD, Piraterie maritime : l'adaptation du droit national à la répression de la piraterie, *id.*

d'appel de Virginie a strictement délimité la piraterie au simple vol³⁰⁰. Il est vrai qu'une autre cour a émis un avis différent plus tard, maintenant le doute sur la question.

- A la nationalité de l'auteur de l'acte de piraterie ou à son lieu de résidence (comme à Hong Kong), ou à celles des victimes
- A la souveraineté territoriale, comme les Philippines qui ne s'occupent que du vol à main armée dans leurs eaux territoriales³⁰¹ ; ou bien si le navire où s'est commise l'infraction, avec un auteur différent de l'Etat du pavillon, passe par les eaux territoriales de l'Etat (les îles Cook)³⁰², alors ce dernier peut se déclarer compétent. Enfin, au Vanuatu ou au Cameroun, peu importe par qui et où s'est commise l'infraction, l'Etat peut être compétent si l'auteur est arrêté sur le territoire national et sous réserve l'accord du ministère public³⁰³

A ceci s'ajoute de nouveaux facteurs de rattachement :

- La loi française de 2011 établit une compétence de l'Etat français si ce sont les agents habilités de ces derniers qui procèdent à l'arrestation
- La nouvelle loi belge établit une limitation d'« opportunité » pourrait-on dire, car pour la bonne administration de la justice, et si les obligations internationales de la Belgique notamment en matière de droit de l'homme sont respectées, les tribunaux belges se dessaisissent de leur compétence pour la céder, soit à l'Etat du pavillon, soit à l'Etat de l'auteur de l'infraction, soit à l'Etat du lieu d'arrestation de l'auteur, soit à un Etat tiers sous réserve du respect du droit international³⁰⁴.

La multiplicité de ces champs de compétence est extrêmement préjudiciable car elle nuit à la fois aux Etats, qui sont parfois obligés de relâcher les pirates faute de juges devant qui les présenter, et aux pirates dont les droits vacillent au grès des compétences étatiques. Certains Etats ont pourtant fait le choix de la compétence universelle.

³⁰⁰ P.DELEBECQUE, Comment juger les pirates ?, Les entretiens de Royan, Editions Larcier, 2011, p.106

³⁰¹ A.RAINAUD, Piraterie maritime : l'adaptation du droit national à la répression de la piraterie, *id.*

³⁰² A.RAINAUD, *ibid.*

³⁰³ A.RAINAUD, *ibid.*

³⁰⁴ Article 3, §4, chapitre II de la loi belge du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire

2. Les compétences universelles

La Convention de Montego Bay accorde la compétence universelle en matière de piraterie pour faciliter la répression de l'infraction. C'est également dans la logique de l'infraction puisque celle-ci est par essence internationale puisqu'elle n'est pas reconnue dans les zones sous souveraineté nationale, mais uniquement en eaux internationales. Nous avons pu constater que ce n'est pas l'option retenue la majorité du temps. Pourtant certains Etats sont restés dans la droite ligne de l'infraction internationale en faisant le choix de la compétence universelle.

La compétence universelle n'est pas une notion inconnue en droit international, au contraire, c'est le lieu où elle trouve à s'exprimer pleinement. Le recours à la compétence universelle est expressément préconisé pour les infractions dites de *jus cogens*, les si controversées normes impératives de droit international. En matière de crimes contre l'humanité, le monde juridique se souvient des troubles causés par l'attitude de la Belgique, appliquant la compétence universelle en la matière, dans la célèbre affaire Yerodia. On se souvient aussi qu'elle a du faire marche arrière.

La piraterie fait également partie des infractions dont le droit international recommande l'usage de la compétence universelle. Il y a pourtant peu d'exemple. Notons, l'Azerbaïdjan, la Croatie et le Kenya³⁰⁵. La loi kenyane en matière de piraterie est particulièrement intéressante, parce qu'elle est à la fois le fruit de sa production nationale, mais également des compromis consenties aux autres nations pour le jugement des pirates. La section 69 (1) du Code Pénal Kenyan prévoit : « *any person who, in territorial waters or upon the High seas commits any act of piracy jure gentium is guilty of the offence of piracy* ». C'est donc sur cette base, qui ne donne ni condition de rattachement personnel ou territorial, que sont jugés les pirates. A ceci s'ajoutent les accords passés avec l'Union Européenne et d'autres Etats, pour le transfert, le jugement et l'incarcération des pirates capturés. Le Kenya est le point de chute principal des pirates capturés par les différentes missions, que ce soit *Atalanta* ou *Ocean Shield*.

Les accords passés avec l'Union Européenne prévoient que la peine de mort, sanction kenyane réservée aux pirates, ne peut s'appliquer aux pirates capturés par l'opération

³⁰⁵ A.RAINAUD, Piraterie maritime : l'adaptation du droit national à la répression de la piraterie, *id.*

européenne. Pour l'Union Européenne ce préalable était indispensable pour respecter la convention européenne des droits de l'homme. Mais on peut également noter les effets pervers de ces accords, qui protègent les pirates capturés par l'opération *Atalanta*, mais pas ceux capturés par la marine kenyane. L'Union Européenne contribue aux dépenses judiciaires engendrées par ce surcroît de prisonniers, de l'ordre de 1,7 millions d'euros³⁰⁶.

Les compétences universelles de juridiction sont le moyen le plus logique de lutte contre la piraterie. Elles sont pourtant boudées par les acteurs même de la répression armée, qui préfèrent déléguer cette tâche encombrante à des Etats frontaliers, monnayant aide financière et technique. Les effets négatifs sont pourtant nombreux et feront l'objet d'une étude plus détaillée par la suite.

Les Etats ne s'accordent pas sur les mêmes critères de rattachement, ils ne s'accordent pas non plus sur la définition de la piraterie. Si la Convention de Montego Bay reste la référence, d'autres éléments ont eu la faveur des Etats, ajoutant à la confusion.

B. Les divergences de définition

L'infraction de piraterie est une infraction internationale nous le savons. Elle semblait également obsolète et son intégration à la Convention de Montego Bay n'allait pas de soi. Par conséquent on aurait pu s'attendre à ceux que les Etats qui aient maintenu la piraterie comme infraction pénale dans leur droit interne se seraient alignés sur la position internationale. La compétence juridictionnelle est tributaire d'un certain nombre de facteurs, dont l'opportunité. La définition, pierre d'angle de l'infraction, base de la répression ne fait pas non plus consensus. Il y a dans ces différentes définitions une incohérence dont l'infraction internationale pâtit. Parfois elles reprennent la Convention de Montego Bay (1) sur certains points et en négligent d'autres. D'autres ont fait le choix de s'appuyer sur d'autres textes internationaux (2) pour aboutir à une définition de la piraterie plus large ou plus étroite.

³⁰⁶ H. ZIN, Comment l'Europe se débarrasse de pirates trop encombrants, 03/12/2009, disponible sous : www.courrierinternational.com

1. Les définitions basées sur la Convention de Montego Bay

La Convention de Montego Bay est le texte de référence en matière de piraterie. C'est donc d'elle que s'inspire la plupart des définitions retenues par les Etats. Pour certains d'entre eux, les termes sont repris, quasiment au mot près. C'est le cas de l'Australie et du Kenya³⁰⁷. On ne peut guère être surpris pour ce dernier car, rappelons-le, suite aux différents accords passés, le Kenya juge une grande partie des pirates capturés dans le golfe d'Aden. La similitude entre la définition kenyane et la définition de la convention peut donc s'expliquer par cette confluence d'intérêts.

Toutefois, la majorité des définitions étatiques ne reprennent que partiellement celle de Montego Bay ou, au contraire, insistent particulièrement sur un point. Ainsi, si la commission de l'acte, sa réalisation effective est en général admise et reconnue de la même manière, la reconnaissance de l'intention peut varier. Le fait de participer activement à la commission de l'acte, en armant ou préparant un navire est prévu à l'article 170 de la loi polonaise de 1997, tout comme dans les îles Cook³⁰⁸. Un acte commis en relation avec de la piraterie est répréhensible en Ouganda et en Zambie. Par contre, la législation hongkongaise est plus large, englobant dans la piraterie les personnes qui connaissent ou ont à faire avec des pirates. La seule intention de commettre un acte de piraterie est réprimée en Indonésie (code pénal, Chapitre XXIX, art. 438-448)³⁰⁹. Cette sévérité s'explique probablement par l'intense activité pirate qu'a connue l'Indonésie en matière de piraterie dans le détroit de Malacca.

A l'inverse, la législation américaine ne se préoccupe pas des actions en amont de la piraterie, comme l'aide et le soutien à terre à un navire dont on sait qu'il va se livrer à des visées de piraterie³¹⁰, alors même que la Convention de Montego Bay vise expressément de tels actes (art 101, c).

On retrouve également des définitions qui font écho à des infractions classiques de droit pénal, comme le vol, avec violence ou non, infraction à la propriété ou non (au Vanuatu) mais aussi détournement, enlèvement (en Roumanie). Rappelons que la France, avant de rétablir la loi de 2011, a jugé des pirates sur le fondement des infractions reconnues de son

³⁰⁷ A.RAINAUD, Piraterie maritime : l'adaptation du droit national à la répression de la piraterie *id.*

³⁰⁸ A.RAINAUD, *id.*

³⁰⁹ A.RAINAUD, *ibid.*

³¹⁰ A.RAINAUD, *ibid.*

code pénal et qu'aujourd'hui encore elle renvoie à la Convention de Montego Bay pour déterminer le lieu géographique de l'acte, mais s'appuie sur ses propres infractions pour définir et reconnaître un acte de piraterie.

A l'exemple de la question de la compétence, ces différentes définitions introduisent le doute sur la reconnaissance de la piraterie et la manière de la punir. Toutes les définitions ne gravitent pas autour de Montego Bay mais s'appuient également sur d'autres textes internationaux.

2. Les définitions fondées sur d'autres bases

Différents textes ont été une source d'inspiration complémentaire pour les Etats, ou au contraire, ont produit des infractions très proches, si bien qu'on ne sait exactement dans quel cas il s'agit de piraterie.

C'est dans l'optique de la «sécurité maritime» telle qu'elle peut être prévue dans la convention SUA que les Etats-Unis incluent les violences commises ou à commettre contre la navigation maritime dans la même optique que le terrorisme³¹¹, or ces infractions semblent très proches de la piraterie maritime et pourraient les parasiter. La Nouvelle-Zélande base le Maritime Crime Act de 1999 sur la convention de Rome sur la suppression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime de 1988 et détaille avec minutie toutes les infractions envers les navires, notamment : « *A person commits a crime who intentionally (...) by force or by threat of force or by any other form of intimidation seizes or exercises control over a ship* »³¹², qui rappelle l'article 101 de Montego Bay mais laisse de côté les fins privées. La loi néo-zélandaise liste ensuite toute une série d'infractions, mais force est de reconnaître que ces dernières visent particulièrement la destruction du navire et la mort d'un être humain par le biais de cette dernière. On ne retrouve donc pas la recherche du lucre caractéristique de la piraterie. Cette dernière définition s'approche donc plus du terrorisme que de la piraterie condamnée par la convention de Montego Bay.

³¹¹ A.RAINAUD, Piraterie maritime : l'adaptation du droit national à la répression de la piraterie *id.*

³¹² Maritime Crimes Act, 20 mai 1999, article 4, 1.a, disponible sous : www.legislation.govt.nz

Les définitions retenues par les Etats rendent aussi très difficile l'identification de la piraterie par rapport à d'autres infractions, qui en droit international n'existent pas : L'Indonésie mentionne à la fois la piraterie et la « coast piracy » qui s'apparenterait plus à la conception du brigandage puisqu'elle concerne les eaux sous souveraineté territoriale³¹³. Pour ajouter à la confusion la piraterie peut être classée sous les appellations d'infractions affectant les relations avec les Etats et la tranquillité extérieure (à Fidji) ou d'infractions contre l'humanité et le droit international (Bosnie-Herzégovine).

Enfin, le Vanuatu se contente de renvoyer à « la piraterie telle que selon définie par la loi des Nations » au titre 18, §1651 du USC³¹⁴. Au vu des divergences sur la question, on peut à bon droit se demander vers quelle loi faut-il de préférence se tourner.

Les hésitations des Etats ne sont que le reflet de l'obsolescence de l'infraction. Il n'est donc pas surprenant que la piraterie maritime oscille, ballottée entre des définitions larges, pour mieux la réprimer, et d'autres plus étroites illustrant la méfiance des Etats. En ce qui concerne la « piraterie aérienne », l'évolution est beaucoup plus harmonieuse : malgré les hésitations qui persistent sur la qualification de « piraterie », l'infraction continue de se développer, prenant en compte l'évolution des transports aériens.

Section II - La survivance de la piraterie aérienne

La « piraterie aérienne », notion si controversée a continué d'évoluer alors que son pendant maritime perdait peu à peu du terrain. Aujourd'hui elle toujours une partie importante du droit international de l'aviation civile car le développement de cette dernière prend toujours de l'ampleur. Très tôt les Etats ont été conscients des risques engendrés par l'aviation civile, les attentats du 11 septembre 2001 ont aussi renforcé ce sentiment. De plus l'impact humain est encore plus important en matière aérienne car le but principal de l'aviation civile est le transport de passagers, à l'inverse du commerce maritime qui concerne avant tout les marchandises. L'importante présence humaine exige aussi un tact plus important qu'en matière maritime : en effet si un équipage se plie volontiers à de

³¹³ A.RAINAUD, Piraterie maritime : l'adaptation du droit national à la répression de la piraterie, *id.*

³¹⁴ A.RAINAUD, *id.*

draconiennes mesures de sécurité, il n'en est pas forcément de même pour les passagers d'un aéronef. Ces mesures font l'objet d'un renforcement qui traduit l'importance que les Etats continuent de manifester envers la sécurité de leurs aéronefs (§1).

Paradoxalement cette continuité de la pensée juridique démontre que la qualification de « piraterie aérienne » perd de plus en plus de sa justification (§2), déjà assez hasardeuse.

§ 1. La continuité d'une réflexion juridique

La pensée juridique en matière de piraterie aérienne s'est orientée vers le renforcement des mesures de sécurité dans les aéroports mais aussi dans le soin apporté au contrôle des passagers (A), avec comme corollaire la nécessité d'assurer des droits pour ces mêmes passagers.

Le renforcement de ces mesures a contribué à l'évolution de l'appréciation de la motivation des pirates aériens : d'une infraction calquée sur le droit maritime, qui faisait du lucre le motif principal de l'infraction, les juristes ont commencé à défendre une autre justification (B).

Ceci nous mènera à nous interroger sur l'opportunité d'une reconsidération de la qualification juridique de la piraterie aérienne.

A. Le renforcement des mesures de sécurité aérienne

La principale incidence des événements du 11 septembre 2001, si on laisse de côté l'aspect psychologique, a été une profonde remise en question de la sécurité des transports aériens. Les nations, et Etats-Unis en tête de liste, ont établi des mesures draconiennes visant à diminuer au maximum les risques encourus. Ces nouvelles mesures (1) ont multiplié les contrôles, entraînant aussi des conséquences peu compatibles avec les objectifs du transport aérien. Plus grave, le respect de la personne humaine semble menacé (2).

1. La multiplication des mesures de contrôle et leurs conséquences

Le choc ressenti par les Etats-Unis s'est traduit par l'adoption, deux mois après septembre 2001, de la loi « Aviation and Transportation Security Act » du 19 novembre 2001. Cette loi a introduit un renforcement sensible de la sécurité en autorisant les autorités américaines à effectuer un contrôle accru des passagers et de leurs bagages, qu'il s'agisse d'aéronef sous pavillon des Etats Unis ou pavillon tiers. Plusieurs sections sont particulièrement intéressantes :

La section 110 encourage à la fois à renforcer les moyens de détection des substances dangereuses mais aussi dans la fouille des passagers : « *(1) strengthen and enhance the ability to detect or neutralize nonexplosive weapons, such as biological, chemical, or similar substances; and (2) evaluate such additional measures as may be appropriate to enhance inspection of passengers, baggage, and cargo*³¹⁵ ». Ce renforcement passant notamment par la restriction des liquides acceptés en cabine ou par le conditionnement bien particulier, mesure bien connue des voyageurs, mais aussi par la multiplication des contrôles menés sur les passagers, par le biais de la fouille corporelle ou le recours au très controversé scanner corporel.

La section 115 prévoit : « *Requires air carriers and foreign air carriers operating a passenger flight in foreign air transportation to the United States to provide to the Commissioner of Customs passenger and crew manifests containing specified information* », mesure également très critiquée car elle autorise le gouvernement fédéral à recueillir et à stocker des informations personnelles, non seulement des passagers voyageant sur les lignes américaines, mais aussi sur des compagnies étrangères atterrissant aux Etats-Unis.

Enfin, la section 128 autorise le pilote d'une compagnie de transport de passagers à porter une arme à feu : « *Authorizes the pilot of a passenger aircraft operated in air transportation or intrastate air transportation to carry a firearm into the cockpit if specified requirements are met* », alors même que la dangerosité de l'emploi d'une arme à feu dans la carlingue pressurisée d'un aéronef n'est plus à démontrer.

³¹⁵ Official Summary, S.1447 (107th): Aviation and Transportation Security Act, disponible sous : www.govtrack.us

Les inconvénients de ces mesures drastiques sont nombreuses : tout d'abord la multiplication des contrôles en aéroports ralenti la fluidité du trafic aérien, ce qui annihile la qualité première de ce type de transport. Certaines de ces mesures sont également controversées et jugées comme dangereuses, comme l'autorisation de port d'arme (on peut comparer cette mesure à l'usage de gardes armés sur les navires de commerces). Enfin, certaines de ces mesures peuvent être jugées attentatoires au respect de la personne humaine.

Un Etat est souverain sur son territoire et c'est à ce titre que les Etats Unis ont édicté cette loi. Or quand il est question de trafic international, les lois peuvent avoir une portée extraterritoriale. En effet, lorsque les Etats Unis requièrent que des informations soient recueillies et transmises par les compagnies étrangères, ils étendent la portée de la loi car ces informations ne concernent pas obligatoirement des nationaux américains et ne sont pas forcément collectées sur le territoire des Etats-Unis. De plus les mesures requises pour les aéronefs sous pavillon américains deviennent également obligatoires pour les aéronefs qui atterrissent sur le territoire américain. Notons qu'il existe des précédents : les aéronefs survolant un territoire prohibant la consommation d'alcool doivent renoncer à en servir tout le temps du survol.

Par conséquent, une compagnie qui envisage d'atterrir ou de survoler le territoire des Etats Unis doit se plier à ces règles, alors mêmes qu'elles ne seraient pas en vigueur dans son propre pays. Les autres Etats ont donc du s'aligner sur la plupart des mesures prescrites par cette loi afin de maintenir les relations commerciales aériennes.

Le Règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil tente d'aligner les mesures de sécurité de l'UE face aux exigences américaines, tout en maintenant le libre arbitre des Etats qui la composent. Ce règlement fait suite et abroge le règlement (CE) n°2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, qui lui-même avait été adopté en réaction aux événements du 11 septembre 2001. Le lien de cause à effet est ici palpable. L'ambition du règlement n°300/2008 est l'instauration de règles communes en la matière. L'UE cherche tout d'abord à se détacher des lois américaines en rappelant au considérant 11 que si des Etats tiers exigent des mesures de sécurité différentes pour les aéronefs atterrissant ou survolant son territoire, la Commission doit d'abord

examiner les mesures requises par le pays tiers en question³¹⁶. Cela est également rappelé à l'article 7, mais le texte précise également que cette appréciation de la Commission n'est pas utile si les mesures en question respectent les conditions de l'article 6 : « *Les États membres peuvent appliquer des mesures plus strictes que les normes de base communes visées à l'article 4. Dans ce cas, ils agissent sur la base d'une évaluation des risques et conformément au droit communautaire. Ces mesures sont pertinentes, objectives, non discriminatoires et proportionnées aux risques auxquels elles répondent* ». Par conséquent il suffit qu'un Etat membre applique des mesures similaires à celles requises par les Etats Unis pour que celles-ci aient droit de cité dans l'espace communautaire. L'obligation de pertinence, d'objectivité et de non-discrimination doit être appréciée au niveau communautaire mais signalons que les membres de l'UE sont déjà soumis à cette obligation, on peut donc légitimement douter de l'effet d'une telle restriction si la mesure a déjà été acceptée en droit national, avec toutes les réserves qu'imposent le respect des normes européennes.

Il y a donc un effet « boule de neige » des mesures adoptées aux Etats-Unis. La prudence reste cependant de mise car la question du respect de la personne humaine est en suspens. Cette question existait déjà auparavant, que dire alors de ces mesures qui intensifient des pratiques déjà critiquées ?

2. Le respect de la personne humaine

Le caractère spectaculaire et meurtrier des atteintes aux aéronefs pousse les gouvernants à toujours plus radicaliser leurs mesures de sécurité. Ces dernières sont de plus en plus l'objet de vives critiques pour leur aspect systématique et parfois attentatoire à la dignité humaine. Les Etats-Unis font encore figure de leader en la matière, se montrant particulièrement méticuleux dans leur recherche de passagers suspects : l'usage des scanners corporels « déshabillant » virtuellement l'individu ne peut être évité que par une fouille corporelle effectuée par un agent. Ces dernières font l'objet de plus en plus de plaintes de la part des usagers, malmenés par des agents zélés ou choqués par la palpation de leurs parties

³¹⁶ Règlement (CE) n°300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n°2320/2002, disponible sous : <http://eur-lex.europa.eu>

intimes³¹⁷. Le recours aux scanners corporels n'est pas mieux accepté et souvent jugés attentatoire à la dignité humaine car révélant des détails d'anatomie, comme des implants mammaires ou des prothèses³¹⁸. Les européens sont d'ailleurs divisés sur la question et si la France tente l'expérience sur Orly et Roissy³¹⁹, d'autres Etats membres de l'UE, comme l'Allemagne, restent très réservés sur la question. Notons que si la France cherche à tester l'efficacité des scanners, elle autorise les usagers du transport aérien à les refuser et à choisir une autre mesure de contrôle. Néanmoins, l'un comme l'autre restent des solutions peu respectueuses de la dignité humaine.

Revenons en France et examinons les critiques dont faisaient déjà l'objet les fouilles de passagers dans les aéroports. En 1973, M. Prelle saluait la courageuse décision du tribunal correctionnelle de Brioude, du 12 janvier 1943, qui énonçait « *que l'ouverture et la fouille des colis et bagages présentent les caractères essentiels d'une perquisition* »³²⁰. Cette décision faisait écho à une jurisprudence de la cour de Bordeaux du 22 mars 1932, qui considère que la fouille au corps n'est légale qu'en cas de flagrant délit et en présence de présomptions suffisamment graves. La fouille systématique de passagers avant l'embarquement n'est donc pas légale en tant que telle. Il s'agit bien évidemment, non pas de confirmer un acte déjà commis, mais bien d'en prévenir un. L'auteur s'interroge toutefois sur l'opportunité d'une telle méthode pour prévenir les risques de piraterie aérienne, pointant avec justesse les problèmes qui se retrouvent encore aujourd'hui : est-il admissible qu'un citoyen jouissant de tous ses droits civiques et au casier judiciaire vierge, soit systématiquement soumis à des mesures vexatoires, comme s'il s'apprêtait à commettre un acte de piraterie aérienne ? Il demande aussi si de nouvelles techniques ne permettraient pas de limiter le recours à ces actes.

Bien que la fouille corporelle puisse trouver à s'appliquer dans le cadre d'un contrôle de sécurité, les mesures de sécurité aéroportuaires s'assimilent plutôt à une palpation de sécurité. Cette dernière n'est pas soumise aux règles et garanties de la fouille corporelle d'après un arrêt de la Cour de Cassation du 27 septembre 1988. Cette mesure, prise pour la sécurité de tous, ne semble pourtant pas toujours suffire. Démontrant de manière flagrante la

³¹⁷ Les fouilles corporelles dans les aéroports fâchent les Américains, 21/11/2010, disponible sous : www.lefigaro.fr

³¹⁸ L'Europe peine à s'accorder sur la sûreté aérienne, 08/01/2010, disponible sous : www.lefigaro.fr

³¹⁹ Des scanners corporels à Orly et Roissy, 08/01/2010, disponible sous : www.lefigaro.fr

³²⁰ M.PRELLE, Les fouilles de passagers dans les aéroports et la légalité, Gazette du Palais, 13/02/1973, p.132

perméabilité des frontières lorsqu'il s'agit de transports internationaux, les Etats Unis ont pu exiger des compagnies aériennes, sur le territoire français, une fouille supplémentaire pour des passagers en provenance ou originaires de 14 pays soupçonnés de soutenir le terrorisme³²¹.

Il est donc difficile de faire la juste part des choses entre la sécurité et les légitimes droits des passagers.

Les scanners corporels dévoilent des détails relevant parfois du secret médical ou de la vie privée, mais que faire des informations collectées ? En ce qui concerne la France, décision a été prise de préserver les usagers. Ainsi la loi n° 2011-267 du 14 mars 2011 d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure³²², à son article 25, oblige au brouillage de la visualisation du visage, ainsi qu'à l'interdiction du stockage ou de l'enregistrement des images. Les scanners ne sont donc qu'un instrument d'appoint, purement lié à des objectifs de sécurité administrative, c'est à dire de manière préventive. Le scanner corporel s'inscrit alors dans la droite ligne de la palpation de sécurité. Signalons également qu'il est construit de telle manière que l'agent recevant l'image informatique ne peut pas voir la personne scannée³²³. Il lui est donc impossible de faire le lien entre l'image dépourvue de visage et un individu.

On le voit, l'équilibre entre la sécurité et le respect de la personne humaine n'est pas évident à trouver. Il est possible que si l'usage du scanner corporel se généralise, il y aura matière à harmonisation afin d'assurer le respect du passager quelque soit le pays dans lequel il est soumis à contrôle.

La radicalisation des mesures de sécurité est liée à la présence toujours active de ce que, faute de mieux, on peut encore qualifier de « pirates de l'air ». Lors de la création de l'infraction, cette qualification ne faisait déjà pas l'unanimité. Aussi n'est-il guère surprenant que l'évolution des pratiques des pirates de l'air jette encore un doute sur l'opportunité de maintenir cette qualification. La perception de l'évolution du motif s'est poursuivie dans l'opinion publique et l'acceptation tacite de certaines nouveautés ouvre de nouvelles perspectives.

³²¹ Des contrôles toujours plus draconiens dans les aéroports, 13/01/2010, disponible sous : www.lefigaro.fr

³²² Disponible sous : www.legifrance.gouv.fr

³²³ Des scanners corporels à Orly et Roissy, *id.*

B. L'évolution de la perception du motif

Le motif en matière de « piraterie aérienne » a toujours été une question épineuse. Dès l'origine, le rattachement de l'infraction aérienne à l'infraction maritime s'est heurté à une différence majeure : le transport aérien est aujourd'hui essentiellement composé de passagers, alors que le transport maritime concerne presque exclusivement des marchandises. La recherche d'un profit est donc immédiate pour les pirates maritimes, alors que les pirates de l'air n'ont aucun intérêt direct à tirer de l'aéronef. C'est dire si le lucre, unique motivation reconnue par la Convention de Montego Bay, trouve peu à s'appliquer en matière aérienne. Or c'est un handicap direct pour la répression de cette infraction, tant il est vrai que la motivation politique est le premier mobile revendiqué par les pirates de l'air. Il était donc naturel que, d'une manière ou d'une autre, ces actions à caractère politique soient reconnues (1). Plus singulière est le questionnement de certains juristes, qui extrapolant sur la notion de « fins privées » ont ouvert le débat (2).

1. Des motifs à teinture politique

La « piraterie aérienne » ne compte que très peu d'exemple d'action menée dans un but d'enrichissement personnel, ça et là on peut noter quelques aventures qui paraissent rocambolesques. A la manière des pirates maritimes actuels, il s'agit de se servir des passagers et de l'équipage comme otages afin de toucher une rançon. On peut citer le cas de D.B. Cooper qui sauta en parachute d'un Boeing 727 avec une rançon de 200.000 dollars³²⁴ et le coût total de ces rançons, estimé à 87 millions de dollars entre le 1^{er} janvier 1955 et le 24 mai 1972³²⁵. Mais il s'agissait d'opérations complexes qui, si elles ont coûtées chères, sont loin de faire date en la matière.

Si on laisse de côté les actions menées par des déséquilibrés ou des individus en recherche de « publicité » pour attirer les regards du monde sur leur cause, on constate que les motivations politiques s'imposent largement, que ce soit dans les médias, ou tout simplement

³²⁴ C. TOURET, *id.* p. 63

³²⁵ RGDIP, *Chronique des faits internationaux*, 1972, p. 850

par l'oubli (intentionnel ?) de la question du mobile dans les textes internationaux. En examinant les textes internationaux on constate effectivement que ceux-ci laissent de côté la motivation des pirates de l'air :

Dans la convention de Tokyo, l'article 1 définit le champ d'application de la manière suivante : « *La présente Convention s'applique:*

(a) aux infractions aux lois pénales;

(b) aux actes qui, constituant ou non des infractions, peuvent compromettre ou compromettent la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord, ou compromettent le bon ordre et la discipline à bord.

2. Sous réserve des dispositions du Titre III, la présente Convention s'applique aux infractions commises ou actes accomplis par une personne à bord d'un aéronef immatriculé dans un État contractant pendant que cet aéronef se trouve, soit en vol, soit à la surface de la haute mer ou d'une région ne faisant partie du territoire d'aucun État.

3. Aux fins de la présente Convention, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin.

4. La présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police. »

La convention de La Haye prévoit la répression de : « *toute personne qui, à bord d'un aéronef en vol, illicitement et par violence ou menace de violence s'empare de cet aéronef ou en exerce le contrôle ou tente de commettre l'un de ces actes, ou est complice d'une personne qui commet ou tente de commettre l'un de ces actes.* »

Enfin la convention de Montréal énonce : « *Commet une infraction pénale toute personne qui, illicitement ou intentionnellement, accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de l'aéronef* ».

Les conventions internationales se sont donc bien gardées d'identifier avec précision un mobile pour l'action des pirates de l'air. Plusieurs raisons semblent avoir présidé à ce choix : la volonté de ne pas créer un corps trop rigide autour de l'infraction est toujours

légitime, particulièrement autour d'une infraction nouvelle dont on cerne mal les contours. Rappelons que la qualification de piraterie a permis l'identification de la nouvelle infraction à un corpus de règles préexistantes, permettant une répression rapide. Mais il est aussi probable que la mise en cause de l'existence des mobiles politiques aurait constitué un frein inamovible dans l'élaboration d'une convention internationale.

En ne se référant pas expressément à l'*animus furandi*, alors que ce fut le cas en matière maritime, les Etats paraissent entériner l'idée que d'autres causes peuvent engendrer la « piraterie aérienne ». Ils ont préféré mettre en avant la qualification technique de l'infraction, la violence et la prise de contrôle de l'aéronef, pour identifier la « piraterie aérienne ». *A contrario*, on pourrait donc considérer, que peu importe les motivations des criminels, tant que ces derniers souscrivent aux modes opératoires des différentes conventions, ils peuvent être condamnés sous l'inculpation de piraterie. Il faut pourtant se garder de tels raccourcis car le droit positif international a construit un réseau complexe d'infractions, qui tout en présentant les caractéristiques de la « piraterie aérienne », apparaissent sous d'autres qualifications. Avant de considérer que le motif politique est un motif acceptable pour la reconnaissance de la « piraterie aérienne », tâchons d'examiner si une étude plus fine des fins privées ne permettrait pas d'ouvrir les débats.

2. Les interrogations sur l'utilité du motif

La longue histoire de la piraterie ne s'est pas toujours encombrée de motif, caractéristique qui ne s'est véritablement dégagée qu'au début du vingtième siècle. Pendant la grande époque de la guerre de course, c'étaient les modalités de l'abordage qui distinguaient le corsaire du pirate, et non l'objectif final qui restait, pour l'un comme pour l'autre, l'enrichissement.

H. Lauterpatch, en 1936, rappelait que la piraterie *jure gentium* n'était pas limitée à un type d'action illégale³²⁶ et que son organisation à des fins de lucre était désuète. Sur ce dernier point, les pirates somaliens lui ont donné tort. Toutefois, il met l'accent sur le fait qu'il existe d'autres critères qui permettent de qualifier la piraterie, indépendamment du

³²⁶ H. LAUTERPACHT, *id.* p. 526

lucre : des actes de violence, barbares et inhumains. On retrouve ici le pirate « ennemi du genre humain ». Ce n'est pas son acte en lui-même qui est condamnable, c'est la manière dont il l'accomplit. Par conséquent, peu importe la raison pour laquelle il se livre la piraterie, elle n'est pas ici utile pour le distinguer du simple voleur. On voit tout l'intérêt de cet avis si on étend cette possibilité à la « piraterie aérienne ». Le régime devient tout à coup très favorable si on ôte la problématique de la politique du tableau et lorsque l'on observe les différentes conventions qui s'occupent de la « piraterie aérienne », on constate qu'effectivement ces dernières mettent en avant l'aspect violent de l'infraction pour occulter la question du motif.

Pour autant le motif est-il inutile ? Certes il restreint le recours à la qualification de piraterie, il n'est plus vraiment adapté aux réalités de la piraterie moderne. Pourtant, rappelons que le recours à *l'animus furandi* avait permis d'éviter des dérives importantes dont, ainsi que nous l'étudierons par la suite, le statut des insurgés. La persistance du motif s'explique aussi par la volonté des Etats de conserver une plus grande marge de manœuvre, particulièrement pour d'autres infractions qui, elles, ne relèvent exclusivement pas du droit international. Notons brièvement le terrorisme qui depuis longtemps déjà, est identifié à la « piraterie aérienne ». Le motif permet, a priori puisque nous avons pu voir que les conventions l'oublent opportunément, de distinguer l'une de l'autre. Il permet donc aux Etats de gérer à leur guise l'attribution de la qualification.

Aujourd'hui il est difficile, pour ne pas dire impossible, de séparer aussi facilement la sphère privée de la sphère politique. Les réseaux somaliens de piraterie profitent aussi bien au commerce qu'à certains seigneurs de guerre locaux dans l'implantation de leur pouvoir. Pour la « piraterie aérienne », les attentats du 11 septembre 2001 ont encore une fois modifié la donne. Il est de plus en plus mention de terrorisme et non plus de « piraterie aérienne ». Pour le juriste, il est urgent de recréer les frontières entre les deux infractions, ou bien d'en faire disparaître une au profit de l'autre.

§ 2. L'opportunité d'une nouvelle qualification juridique

Si en matière de piraterie maritime il est urgent de réviser la définition communément admise, en matière de aérienne il est nécessaire de s'interroger sur l'opportunité de la

qualification de piraterie. La « piraterie aérienne » est une infraction créée de toutes pièces pour répondre à la dangerosité engendrée par le trafic aérien et dès l'origine, elle a été l'objet de contestation (A). Cette contestation a persisté, traduite à la fois par les réticences doctrinales et par le refus presque systématique d'avoir recours au terme « piraterie aérienne ». L'évolution moderne se heurte également à cette qualification, faisant douter de la nécessité de son maintien. Malgré tout, face au renouveau de la piraterie maritime, l'identification entre les domaines maritime et aérien semble reprendre tout son sens (B), à la fois pour éclaircir des points brûlants en droit international (comme le sujet du terrorisme), mais aussi parce que les pirates maritimes se rapprochant de l'action des pirates de l'air, la transposition du droit pourrait s'effectuer, cette fois, du domaine aérien au domaine maritime.

A. Une qualification contestée

L'utilisation du terme « piraterie aérienne » est utilisée à défaut d'un terme plus approprié (1), pour bénéficier des avantages attachés à cette qualification en matière maritime. Malgré les avantages subséquents, l'utilisation de cette qualification reste parcimonieuse (2), démontrant si besoin est, les hésitations qui ont présidé à sa naissance.

1. Un usage par défaut

L'utilisation de la piraterie pour le domaine aérien a nécessité un aménagement du régime juridique. Le transport aérien n'a en effet rien de commun avec le transport maritime, si ce n'est qu'il s'agit de transporter d'un point à un autre des passagers ou des marchandises.

Ainsi le critère *rationae loci* est difficilement applicable puisque l'aéronef survole plus régulièrement des territoires sous souveraineté étatique que des zones internationales. De plus, la caractéristique principale du transport aérien étant sa rapidité, il est parfois difficile d'identifier avec certitude où s'est produite l'infraction, surtout que l'aéronef est constamment en mouvement. Ce critère majeur de la piraterie internationale a donc dû être éludé en ce qui concerne le pendant aérien. Et les conventions internationales ont élargi le spectre de la répression à tous les détournements illicites d'aéronef.

De plus il est rarissime que l'action soit menée par un aéronef pirate contre un autre aéronef, alors qu'en matière de piraterie maritime, il s'agit là du cœur de l'infraction. On peut à la rigueur concevoir qu'un aéronef militaire puisse dérouter un aéronef civil, mais il ne s'agit alors clairement plus de piraterie, l'intervention étatique l'écartant formellement. C'est ainsi que le gouvernement français a pu ordonner à la tour de contrôle de détourner l'avion marocain à bord duquel était le leader algérien Ben Bella³²⁷.

Enfin il n'est pas inutile de rappeler que les pirates de l'air, s'ils ne se revendiquent pas d'une nation et sont donc assimilables aux pirates maritimes ennemis du genre humain, ne sont pas représentatifs de l'*animus furandi* qui semble devoir caractériser le pirate. Au contraire, ils sont souvent les champions d'une cause politique. C'est paradoxalement le point d'achoppement principal de l'utilisation à la qualification de piraterie et en même temps, probablement la raison principale pour y avoir recours car certains Etats refuseront d'engager des poursuites pénales si l'acte de piraterie constitue un délit politique dans leur droit interne³²⁸.

On ne peut donc considérer la « piraterie aérienne » comme un acte de piraterie *jure gentium* car il ne constitue pas une atteinte à la Communauté Internationale dans son ensemble, principalement parce que le motif politique évoque plus les querelles entre Etats que l'intérêt général³²⁹. La conception de « fins privées » retenue par la Convention de Montego Bay peut cependant être élargie ainsi que nous pourrions le constater.

Cette qualification a été retenue envers et contre toutes les objections. Force est toutefois de constater que la Communauté Internationale, tout comme les Etats, en font un usage réduit, ce qui entretient le doute quand à la légitimité de son utilisation.

2. Une utilisation parcimonieuse

Tout comme la question du motif, l'utilisation spécifique de la notion de « piraterie aérienne » est soigneusement éludée dans les conventions internationales qui prétendent la

³²⁷ R. MANKIEWICZ, La problématique de la « piraterie aérienne », *id.*, p. 102

³²⁸ R. MANKIEWICZ, *id.*, p. 102

³²⁹ E. du PONTAVICE, *id.*, p. 288

régir. Rappelons la Convention de Tokyo relative « *aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* » et qui vise en particulier la capture illicite d'aéronef, ou la convention de La Haye qui ne nomme pas l'infraction visée mais en fournit une large définition³³⁰. Les définitions encadrant les infractions sont longues et détaillées pour prévenir tout type d'action, mais de piraterie aérienne point. Ces omissions sont révélatrices du malaise engendré par la qualification de piraterie : c'est une utilisation bien utile pour son régime universel mais finalement assez peu adapté au registre des infractions concernant les aéronefs. Notons aussi que les conventions prévoient toutes des chefs de compétence, certes afin d'éviter que les auteurs n'échappent aux conséquences de leurs actes, mais aussi peut-être parce que malgré l'identification à la piraterie maritime, le recours à la compétence universelle est compromis pour une infraction qui se passe majoritairement soit sur un territoire national, soit en survol de ce dernier.

Au niveau des Etats l'incertitude demeure. Dans un article déjà ancien, E. du Pontavice signalait les divergences entre les législations nationales : l'Argentine ne parle pas de piraterie mais « *d'acte de rapine ou de violence à l'égard d'un aéronef* », tout comme l'Italie s'intéresse au « *détournement d'aéronef* », quant à la Suisse, elle a recours à des infractions diverses (homicide, dommages apportés à une chose ...) alors que l'Allemagne s'inspire du régime des agressions commises sur les chauffeurs d'automobile. Par contre, Cuba, l'Egypte, le Mexique, le Royaume-Uni et les Etats-Unis qualifient effectivement certaines infractions de « *piraterie aérienne* », parfois avec un luxe de détails, mais pas toujours selon les mêmes conditions³³¹.

En ce qui concerne la législation française, elle prévoit à l'article 224-6 du Code pénal qu'est puni de vingt ans de réclusion criminelle le fait de s'emparer ou de prendre le contrôle par violence ou menace de violence d'un aéronef. Dans cet article sont aussi concernés les navires ou tout autre moyen de transport. Il n'y a donc pas de législation spécifique en la matière, comme c'est de nouveau le cas pour la piraterie maritime. En matière de piraterie aérienne on trouve donc le renvoi aux conventions internationales ainsi que cet article du code pénal. Ni l'un et l'autre cas ne font référence à la « *piraterie aérienne* ».

L'usage parcimonieux de cette qualification nous incite à nous demander : quel est l'intérêt du maintien de celle-ci ? Ne vaudrait-il pas mieux développer une qualification

³³⁰ R. MANKIEWICZ, La problématique de la « *piraterie aérienne* », *id.*, p. 104

³³¹ E. du PONTAVICE, *id.* p.311-316

spécifique aux infractions touchant les aéronefs ? Les caractéristiques particulières du transport aérien, les motivations des auteurs d'infraction à son encontre, la forte implication nationale (puisque c'est presque toujours sur ou en survol d'un territoire national qu'à lieu l'infraction). Le retour fracassant de la piraterie maritime place pourtant la question sous un angle intéressant : ne serait-il pas souhaitable de maintenir la qualification de « piraterie aérienne » afin que le domaine maritime puisse bénéficier des innovations du domaine aérien ? La piraterie maritime est de plus en plus complexe et ses enjeux tendent à se rapprocher de ceux de la « piraterie aérienne ».

B. La résurgence de son intérêt

Il est manifeste que la « piraterie aérienne » est une qualification globale qui a permis à la fois, de bénéficier du régime juridique de son pendant maritime, mais aussi de punir les auteurs d'infractions en détournant la question des motivations politiques. Le peu d'usage permet toutefois de faire douter de l'intérêt de son maintien. Toutefois, une appréciation plus moderne des termes de la piraterie (A) permettrait de rendre tout son sens à la « piraterie aérienne ». Cette modernisation fait écho à celle que subie la piraterie maritime, ce serait donc le moyen de rapprocher deux infractions qui n'ont cessé de s'éloigner jusqu'à devenir méconnaissable l'une pour l'autre (B).

1. Une appréciation moderne

Le maintien de la « piraterie aérienne » nous semble passer par le retour spectaculaire de la piraterie maritime. C'est parce que cette dernière est de retour que la qualification garde de son intérêt. C'est aussi parce que la piraterie maritime a évolué que l'infraction de piraterie peut être appréciée à la lueur d'une appréciation moderne. Enfin c'est cette nouvelle appréciation qui pourrait permettre à la piraterie maritime et à la « piraterie aérienne » de retrouver une identification l'une par rapport à l'autre.

En septembre 2011, le BMI dénombrait 335 attaques de navires dont 188 attribuables à la seule région somalienne et fixait à 400 le nombre d'otages retenus. Le nombre d'attaques

est toujours discutable lorsqu'on prend pour base le BMI, ce dernier ayant une conception beaucoup plus large que la convention de Montego Bay. De plus il est impossible de prendre en compte tous les navires ou les otages concernés, car régulièrement, seules les grandes nations maritimes signalent les infractions. Or les navires de pêche de la région sont aussi touchés par la piraterie et leur sort ne fait souvent l'objet d'aucune publicité.

Le nombre d'otages retenus est néanmoins un facteur nécessaire à l'appréciation de la piraterie maritime telle qu'elle renaît, car elle introduit dans cette infraction une dimension proche du terrorisme. Le terrorisme est, selon le Larousse, un « *ensemble d'actes de violence (attentats, prises d'otages, etc.) commis par une organisation pour créer un climat d'insécurité, pour exercer un chantage sur un gouvernement, pour satisfaire une haine à l'égard d'une communauté, d'un pays, d'un système* ». Or la piraterie maritime a de plus en plus recours aux prises d'otages.

Ces prises d'otages rentrent à présent naturellement dans l'évaluation des risques liés à la piraterie puisque le versement d'une rançon peut être inclus dans le calcul des primes d'assurances. C'est donc que la perception de la piraterie a évolué puisqu'on ne considère plus que seul le navire ou la cargaison présentent une valeur vénale susceptible d'intéresser les pirates. La loi française s'est d'ailleurs adaptée à cette nouveauté en la prévoyant expressément. Il ne fait pas le moindre doute que la majorité des prises d'otages des pirates sont effectuées en vue d'obtenir une rançon. Toutefois, ces prises d'otages introduisent un nouvel aspect à la piraterie maritime car, à l'exemple du terrorisme, elles se servent de l'horreur de ses actions à l'encontre d'individus innocents pour obtenir la satisfaction de leur volonté.

L'instabilité politique qui domine en Somalie laisse aussi planer le doute sur l'usage de ces rançons. Nous avons également pu constater que la piraterie devenait un des maillons de réseaux dont les motivations et objectifs étaient difficiles à cerner. Si la piraterie finance une action politique, est-ce encore de la piraterie ? Est-il préférable de scinder la piraterie des conséquences qui pourraient en découler politiquement parlant ? Si cet aspect est nouveau en matière de piraterie, traditionnellement ennemi du genre humain, et donc éloignée des questions politiques, ce n'est pas le cas de la « piraterie aérienne ». Cette dernière ayant eu, dès son origine, à louvoyer entre les questions politiques et la nécessité d'une répression, elle est à même de fournir des solutions.

2. Une possible transposition dans le domaine maritime

La transposition de mesures concernant la « piraterie aérienne » au domaine maritime est déjà une réalité. Cette transposition prend chair par la convention sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime de 1988. Notons qu'à l'instar des conventions concernant la « piraterie aérienne », cette dernière ne fait pas mention de piraterie, mais bien d'actes illicites ce qui permet d'étendre le spectre des infractions, habituellement non concernées par la convention de Montego Bay comme les vols à main armés qui ont lieu en eaux territoriales, à l'exception près qu'il doit être prévu que le navire navigue en haute mer. L'expression « actes illicites » s'inspire directement de la convention de Montréal de 1971 pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile³³², tout comme les alinéas 4 et 5 qui reprennent le texte concernant les aéronefs, se contentant de remplacer « aviation civile » par « navigation maritime »³³³.

On ne peut toutefois considérer que les actes visés soient les mêmes, et ce malgré la similitude des termes utilisés. En effet, la convention vise les menaces concernant la sécurité de la navigation maritime. Or, les actes dangereux en matière d'aviation civile peuvent être relativement bénins en ce qui concerne la navigation maritime : des actes de violence illicites à l'encontre de personnes à bord n'est pas forcément une menace pour la sécurité du navire. A cet égard, ce dernier est moins vulnérable que l'aéronef. La Convention de Rome a donc fait le choix de dénombrer sept infractions répréhensibles dont celles de détruire le navire ou d'endommager sa cargaison et d'y placer un dispositif ou une substance propre à le détruire ; cela ressemble fort à un acte de terrorisme. Certains auteurs ne s'y trompent pas et considèrent que cette convention reprend les concepts et les techniques juridiques propres à la lutte contre le terrorisme³³⁴. Car c'est bien en matière de terrorisme que la « piraterie aérienne » peut avoir des leçons à donner. La nouvelle piraterie maritime possède un fort impact sur l'élément humain, par la multiplication des prises d'otages. C'est aussi une piraterie ambitieuse qui se sert de son emprise pour des résultats politiques (nous évoquons

³³² D. MOMTAZ, *op.cit.*

³³³ C. TOURET, *id.*, p. 135

³³⁴ D. MOMTAZ, *id.*

ici la situation des « seigneurs » de guerre somaliens). Par son action fortement déstabilisatrice, il semble acceptable qu'elle soit perçue comme terroriste.

Ce n'est pas seulement en matière de répression que le domaine aérien a déteint sur le domaine maritime, mais aussi dans la prévention des infractions. La « piraterie aérienne » ne se combat pas qu'en punissant mais surtout en empêchant les situations dangereuses de se produire, c'est pourquoi la protection des aéroports est l'objet de nombreuses réglementations, tant nationales qu'internationales. Cette surveillance peut trouver un usage contre la prolifération des pirates car elle permettrait, à la fois, de réprimer toutes ces petites infractions que le droit international ne reconnaît pas comme piraterie, mais aussi d'exercer un contrôle en matière de terrorisme.

Le 12 décembre 2002 a été adoptée une résolution 2 à la convention SOLAS, instituant l'ISPS, *International Ship and Port Security*, ou Code ISPS. Son but est de prévenir, détecter et dissuader tous les actes illicites susceptibles de nuire à la sûreté du transport maritime. Le Code ISPS est entré en vigueur en France par le décret n° 2004-290 du 26 mars 2004. La résolution n°1, qui le précède, énonce l'intention de la conférence des gouvernements contractants à la convention SOLAS de préserver : « *préserver la chaîne de distribution mondiale de toute rupture due à des attaques terroristes contre les navires, les ports, les terminaux au large ou autres installations*³³⁵ ». Le Code ISPS est la réponse des Etats-Unis face aux attentats du 11 septembre 2001 : si le transport aérien peut être vecteur de terrorisme, il est possible que ce soit également le cas pour des navires.

Le Code ISPS assure donc la mise en place d'une déclaration de sûreté, encadrant les mesures prises sur le navire lui-même mais aussi tout son environnement, c'est à dire les infrastructures portuaires. La déclaration de sûreté est requise selon les estimations des gouvernements (article 5) selon les risques courus par les personnes, les biens et l'environnement. Les navires ont également la possibilité d'en demander un dans des cas précis, par exemple si une menace pèse sur le navire ou l'installation portuaire. Cette déclaration est délivrée par l'Administration, qui évalue le plan de sûreté élaborée par la

³³⁵ Décret n° 2004-290 du 26 mars 2004 portant publication des amendements à l'annexe à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ensemble un code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS), adoptés à Londres le 12 décembre 2002 (1), disponible sous : www.legifrance.gouv.fr

compagnie à laquelle appartient le navire. L'évaluation de la sécurité concerne également l'infrastructure portuaire et est effectuée par l'Administration.

Le Code ISPS prévoit donc des obligations à la charge des Etats tout comme à celles des compagnies maritimes afin d'assurer un maximum de sécurité. Cette nouvelle manière d'organiser la protection du transport maritime est fortement inspirée de la pratique aérienne, celle-ci étant déjà depuis longtemps sensibilisée à cette notion globale de protection. Le nouvel enjeu, le terrorisme, est aussi impliqué dans le transport maritime parce que perçu dans le domaine aérien. On peut donc considérer que dans ces nouvelles mesures, la « piraterie aérienne » est venue au secours de son aïeule maritime. L'exemple aérien a permis de trouver sans peine des mesures efficaces pour prévenir les actes illicites.

Mais, pourrait-on objecter, s'agit-il véritablement de lutter contre la piraterie ? N'est-ce pas plutôt le terrorisme qui est visé ? L'interrogation est légitime et nécessitera que nous nous attardions sur les nouveaux enjeux de la piraterie maritime : faut-il élargir le champ des infractions, et dans quelles mesures ?

TITRE II – LES NOUVEAUX ENJEUX

Après cette rapide rétrospective de la piraterie tant maritime qu'aérienne, nous avons pu esquisser un tableau bien différent de l'image d'Épinal du pirate, mais également souligner les carences des conventions internationales et des législations nationales. Le manque d'appréciation des causes de la piraterie, tout comme celle des changements qui y sont intervenus a créé un gouffre profond entre infraction et réaction juridique. Les récentes interventions internationales et régionales ont tenté de combler un peu ce fossé, toutefois une réelle avancée ne pourra être effectuée que par une prise en compte globale du phénomène de la piraterie, c'est à dire agir à la fois sur les facteurs en amont (**chapitre I**), créateurs de piraterie, et sur les facteurs en aval (**chapitre II**), inhibiteurs de piraterie. La réponse actuelle, basée essentiellement sur une réponse armée factuelle, ne peut suffire à enrayer la machine. Cette perception n'est cependant pas passée inaperçue et plusieurs tentatives ont déjà été effectuées afin d'apporter une solution plus satisfaisante à la question de la piraterie. Ce sont ces dernières que nous allons étudier, en tachant de mettre en lumière points positifs et points négatifs.

CHAPITRE I - Les interventions en amont

De la même manière qu'Henri IV pouvait dire que labourage et pâturage sont les deux mamelles de la France, on peut souligner que pauvreté et anarchie sont celles de la piraterie. La piraterie, telle un phœnix, renaît sans cesse de ses cendres car les braises qui l'alimentent sont toujours rougeoyantes. S'attaquer aux fondements de la piraterie est une action délicate car elle nécessite l'intervention de plus d'un Etat, c'est au fond une problématique mondiale qu'il faut régler. Tel n'est pas ici notre but, et nous laissons à d'autres la lourde tâche de sauver le monde. Arrêtons-nous toutefois pour souligner les causes de la piraterie et ses conséquences sur l'appréciation juridique de l'infraction (**section I**). Cet aspect concerne aussi bien ce qui pousse un être humain à se faire pirate, que ce qui constitue un vivier de « proies » pour la piraterie, ainsi que les mesures déjà mises en place. Il nous faudra ensuite démontrer que l'action étatique seule a le pouvoir d'opposer une première barrière à la

montée en puissance de la piraterie (**section II**) et que malgré l'importance du volet international, il est essentiel de ne pas laisser cet aspect dans l'ombre.

Section I - Aux sources de la piraterie

Apprécier la nouvelle piraterie nécessite de considérer les différents facteurs qui la composent (§1). Loin d'être une activité purement maritime, elle entraîne, au contraire, d'importantes ramifications sur le territoire terrestre. De même, loin de concerner les seuls marins, elle touche l'être humain au sens général. Or l'être humain est rarement éloigné, sauf dans certains modes de vie qui font la joie des ethnologues et altermondialistes, de la question économique. Ces implications sont importantes car elles président à la fois à la naissance de nouveaux pirates, mais aussi à celles de leurs victimes. La Somalie est aujourd'hui, et bien malheureusement, un laboratoire de la création de pirates, en vertu des différents facteurs que nous avons évoqué. La prise en compte de ces derniers rappelle que la solution finale ne saurait être que maritime, mais surtout et avant tout terrestre (§2). Il s'agit donc de contrer les éléments générateurs de piraterie, qu'ils soient sur le plan social, économique ou politique. Ces projets sont encore, pour la plupart, à l'état d'ébauche ou de tentatives timides, mais la prise en compte de leur nécessité est réelle.

§ 1. Une conception globale de la piraterie

Nous avons déjà souligné à de multiples reprises l'importance de considérer la piraterie, non plus comme l'acte illicite, mais comme un ensemble complexe de causes à effets. Le contexte national offre souvent la garantie d'une prise en compte des tenants et aboutissants d'un problème, alors que les infractions internationales pâtissent des limitations étatiques qui leur sont imposées. La piraterie ne concerne pas qu'un navire aux prises avec un autre, elle exige que l'on s'intéresse aux hommes dont les vies sont en jeu (**A**) ainsi qu'aux implications économiques qui pèsent sur eux (**B**). Puisque l'Etat a failli à assurer un terrain propice à la paix, la Communauté Internationale doit s'y substituer si elle veut se protéger des agressions des pirates.

A. La prise en compte du facteur humain

La piraterie internationale raisonne en termes de navires ou d'aéronef, ils sont à la fois agresseurs et victimes. C'est oublier un peu vite que ces moyens de transports ne se meuvent pas sans l'aide humaine. Un jour, à l'exemple des drones, il sera peut-être possible qu'un navire ou un aéronef agisse de son propre chef, mais si l'équipage n'existe plus, il restera toujours les passagers. On ne peut donc offrir une réflexion juridique complète sur la piraterie sans s'attarder sur l'importance du facteur humain. L'humain est l'élément sous-jacent de la piraterie, qu'il agisse (1) ou qu'il subisse (2).

1. L'humain destructeur

La piraterie est le fait de l'homme, comme c'est le cas pour toutes les infractions. Le pirate est une personne, qui a été longtemps considéré comme exclue de l'humanité, parce que ennemi du genre humain. Cette qualification lui déniait les droits habituellement consentis à l'auteur d'un acte illicite, comme le droit à un procès équitable. Le pirate était pendu haut et court, parfois sans même de jugement, et sa dépouille pouvait être exposée à la vue de tous jusqu'à sa décomposition complète, comme ce fut le cas pour William Kydd.

La piraterie actuelle ne dissimule pas la violence des assauts et la relative indifférence des pirates envers leurs victimes, mais il n'est pas envisageable aujourd'hui d'oublier les droits fondamentaux de la personne humaine. Pourtant il est vrai qu'en matière de piraterie, l'homme peut s'avérer particulièrement destructeur.

Les pirates somaliens sont un exemple de la montée en puissance de la violence : autrefois presque exclusivement pêcheurs, ils présentent aujourd'hui des profils beaucoup plus variés. L'organisation d'une attaque pirate est le fait de nouveaux acteurs, qui sans monter à l'abordage, contribue à l'accomplissement de l'infraction : il s'agit du financier qui fournit les capitaux, qu'il soit contrebandier ou investisseur de la diaspora somalienne ; c'est aussi négociateur qui prend contact avec les armateurs pour l'obtention d'une rançon ; enfin les pirates se retrouvent dans toutes les sphères d'influence, soucieuses de s'implanter durablement dans le territoire somalien. Les seigneurs de guerre, héritiers de la structure clanique, bataillant avec les islamistes, pour obtenir le contrôle du pays. Tous deux sont bien

conscients de l'utilité de la piraterie, qui permet d'obtenir de l'argent pour l'achat d'armes ou le paiement de milices dévouées à leur cause³³⁶.

L'implantation de la piraterie, comme un maillon d'une criminalité plus vaste, la rend évidemment beaucoup plus dangereuse car beaucoup plus lucrative. Elle étend son influence au delà du navire et de l'aéronef piraté, c'est donc bien dans ce sens qu'il convient désormais de l'apprécier. Les influences humaines sont un facteur important de la piraterie moderne, que ce soit par du simple business, ou par la recherche d'un pouvoir politique, ou tout simplement la corruption étatique, toutes usent de la piraterie comme d'un vecteur.

S'il est à l'origine de la piraterie, l'humain en est également la victime, renforçant l'intérêt que doit lui manifester le juriste dans une nouvelle conception de la piraterie.

2. l'humain victime

La piraterie maritime est caractérisée par le lucre, c'est dire qu'on a considéré que les biens et marchandises transportés par le navire étaient la cible principale des auteurs de l'infraction. Nous avons pu observer que ce postulat est de moins en moins vrai puisque l'être humain a pris une valeur marchande appréciable pour les pirates.

L'utilisation de personnes comme monnaie d'échange existait déjà dans la « piraterie aérienne », il ne s'agissait pas d'obtenir de rançon mais plutôt de disposer d'un moyen de pression efficace pour obtenir satisfaction d'une revendication (souvent de nature politique). La piraterie cédait donc le pas aux infractions visant expressément les prises d'otages, comme la convention internationale contre la prise d'otages du 17 décembre 1979, que l'article 1^{er}, §1 définissait ainsi : « *quiconque s'empare d'une personne ou la détient et menace de la tuer, de la blesser ou de continuer à la détenir afin de contraindre une tierce partie - Etat, organisation internationale, personne physique ou morale, groupes de personnes - à accomplir un acte quelconque ou à s'abstenir en tant que condition explicite ou implicite de la libération de l'otage* ». La définition large mais elle vise implicitement les prises d'otages

³³⁶ P. LE PAUTREMAT, Forces spéciales contre piraterie : entre dissuasion et coercition, *Sécurité globale*, Printemps 2009, n°7, p. 53

effectuées dans un but politique, comme en témoigne la formulation « acte quelconque » et la hiérarchisation des acteurs concernés, plaçant l'Etat en tête.

La piraterie maritime moderne remet au goût du jour une pratique ancienne : la détention d'otages en vue d'obtenir une rançon. Certes elle pourrait s'appliquer aux prises d'otages effectuées par des pirates somaliens, mais ce serait diviser l'infraction : d'un côté la piraterie dans l'action effective d'aborder le navire, de l'autre détenir les otages contre de l'argent. Toutefois ce serait compliquer inutilement la situation, de plus quel mobile juridique pourrait-on alors invoquer contre les pirates ?

L'être humain est pourtant de plus en plus victime des pirates, on ne lui dérobe pas seulement ses biens mais aussi sa liberté, on le monnaie comme une marchandise. Il est donc nécessaire qu'une nouvelle réflexion juridique inclue cet élément dans son approche de l'infraction.

L'humain destructeur et l'humain victime sont à la base de la piraterie. Ils ne suffisent pas à créer la piraterie, mais combinés aux facteurs économiques, ils créent un mélange détonnant.

B. Les implications économiques

Une situation économique catastrophique est souvent à la base d'exode massif de populations. Ces mouvements, souvent désorganisés et peu protégés, lorsqu'ils sont amenés à se faire par voie maritime, offrent des opportunités aux pirates. Cette émigration, souvent illégale, a été largement illustrée par le phénomène des « boat people ». Ces derniers, fuyant la misère, s'entassaient par dizaines sur des radeaux de fortune avec leurs maigres possessions. Ils étaient bien sûr une proie privilégiée pour les pirates. L'homme en détresse cherchant toujours à fuir sa misère, la situation se répète aujourd'hui avec les somaliens, avec des conséquences similaires (1). L'Agence des Nations Unies pour les réfugiés tire aujourd'hui la sonnette d'alarme sur la dramatique famine qui sévit en Somalie. Ce n'est, hélas, pas la première fois que ce fléau touche la région. Toutefois la situation est empirée par la forte concentration pirate : cette famine offre à la fois la main d'œuvre et les cibles aux pirates (2).

1. A la recherche de la terre promise

L'extrême fragilité des émigrants en fait les victimes désignées pour toutes sortes d'infractions, comme la piraterie. Il n'est pas facile de comptabiliser ces infractions car l'exilé volontaire abandonne souvent son territoire d'origine par des moyens illégaux, guidé par la seule espérance d'une vie meilleure. Aux grandes heures pirates du détroit de Malacca, les « boat people » eurent une triste heure de gloire : ces réfugiés vietnamiens fuyaient une terre aimée mais économique exsangue, tout comme une politique discutée. Doan Van Toai, intellectuel vietnamien expliquait le déchirement de ces derniers par ces mots : « *quand on sait à quel point les vietnamiens sont viscéralement attachés à leur terre, famille, maison natale (...), on mesure ce qu'il faut de désespoir pour en arriver là : l'exode est un acte politique, un mouvement de résistance populaire* ». Cette sombre période du Vietnam était caractérisée par une agriculture qui concernait près de 50% de l'économie, contre 20,6% aujourd'hui³³⁷, et pourtant le pays souffrait régulièrement de famine (notamment en 1988) suite à des conditions météorologiques défavorables. La guerre contre le Cambodge et le chômage poussaient également les jeunes à fuir un territoire dont ils n'attendaient plus aucun espoir.

La fuite, délivrance attendue, était pourtant loin d'être le meilleur choix. En 1978, le gouvernement vietnamien ordonna aux chinois de souche de quitter le territoire sur le cargo Hai Hong. Se joindront à eux de nombreux vietnamiens fuyant leur pays. Transportant à son bord près de 2500 réfugiés, le navire se verra refuser l'entrée en Malaisie. Finalement le Canada en accueillera un certain nombre. Malgré cette catastrophique traversée et les dangers encourus, ils seront toujours plus nombreux à vouloir fuir, et tout aussi nombreux à être la proie des pirates asiatiques. K. D. Suter soulignait : « *il se trouve toujours des gens qui bâtissent leur fortune sur la misère des réfugiés : la piraterie qui avait à peu près disparu de la planète, est redevenue une profession lucrative dans les mers que traversent les Boat People indo-chinois*³³⁸ ». Similaires aux pirates somaliens du début, les pirates thaïs n'opéraient qu'à mi-temps, pêcheurs la plupart du temps, la rencontre avec un navire de « boat people » ou une certaine gêne financière les faisaient sauter le pas. Il n'est donc pas aisé de les distinguer, sauf à trouver une preuve de leur méfait à bord. Tout comme les pirates

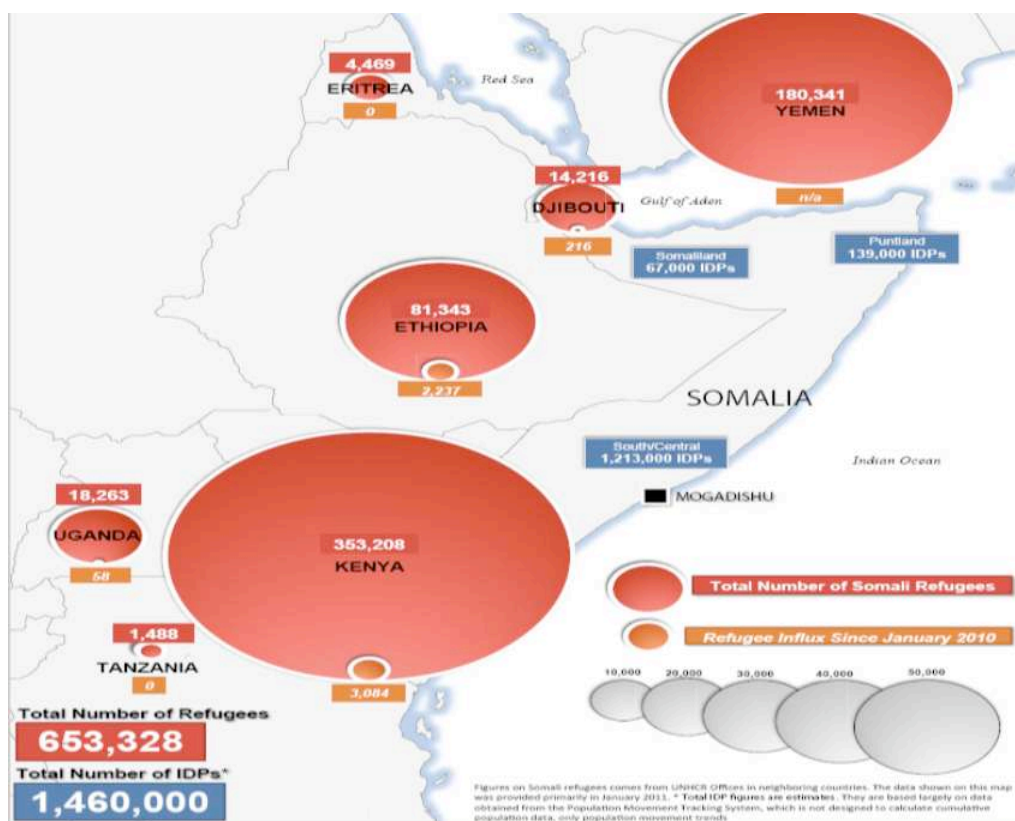
³³⁷ Présentation du Vietnam, disponible sous : www.diplomatie.gouv.fr

³³⁸ Cité par C. TOURET, *op.cit.*, p. 47

somaliens, la problématique du lieu de commission de l'infraction a posé problème : s'agissait-il de la haute mer ou de la mer territoriale ?

Le problème réapparaît de manière similaire dans le golfe d'Aden : le site de l'UNHCR précise que près de 320 000 civils ont fui la Somalie en 2011. Pour la plupart d'entre eux, l'exode passe par la périlleuse traversée du golfe d'Aden, avec le risque d'être la victime des pirates. Il est difficile d'apprécier le nombre exact de ces exilés volontaires, comme celui du nombre d'attaques portées contre eux, puisqu'il ne s'agit évidemment pas d'émigration encadrée par des dispositions légales.

Cette émigration somalienne, symptomatique de la crise que traverse le pays et génératrice de piraterie, ne fait qu'accroître l'insécurité. Les réfugiés, s'ils ne traversent pas le golfe, se réfugient dans les pays voisins comme le Kenya : ce dernier échoue dans les difficultés issues de son engagement à juger les pirates somaliens et doit, à présent, gérer le flot des émigrés.



339

Le tableau ci-dessus démontre que toute la région est touchée par le phénomène. Cette fuite massive de somaliens est un frein à la stabilisation du pays, tout comme elle met en

³³⁹ UNHCR Operation Somalia, Fact Sheet, January 2011

danger celle des pays voisins. Parmi tous les maux que l'émigration massive (et souvent illégale) peut apporter, se trouvent les infractions et donc la piraterie. Une des interventions en amont contre la piraterie devrait donc passer par la normalisation de l'Etat somalien, lequel subit une grave crise alimentaire.

2. Une population en détresse

La famine en Somalie a été officiellement déclarée par l'ONU le 20 juillet 2011, ce qui sous-entend : « *une crise alimentaire extrême dans laquelle les enfants, mais aussi les adultes, meurent de faim*³⁴⁰ », c'est à dire que le taux de malnutrition aiguë est compris entre 20 et 40 % chez adultes et enfants et qu'il y a plus de deux décès par jour pour mille habitants. Pour la Somalie, ce taux est de 7,4 décès par jour pour 10 000 habitants. Ce sont principalement deux régions de la Somalie qui ont été touchées : Bakool et Lower Shabell qui sont situés dans le sud. Après deux années de sécheresse, la Somalie a été évaluée à 5 selon la grille IPC des Nations Unies. Cette grille est basée sur un grand nombre de facteurs, recueillis tant par l'ONU que par des organisations non gouvernementales ou les gouvernements, prend en compte le nombre de calories consommées par jour et par personne, mais aussi les ressources disponibles. Ces données sont ensuite recoupées pour tenter d'obtenir un tableau aussi réaliste que possible. La famine ne concerne pas seulement la Somalie puisque le Kenya a été classé 4. Quand à l'Ethiopie, faute d'avoir pleinement mis en place le système IPC, il n'est pas vraiment possible de déterminer son niveau.

Il est toutefois manifeste que le problème s'étend de plus en plus. Les conséquences sont prévisibles : exode massif des somaliens, accroissement de la malnutrition dans les pays « asiles », maintien de la criminalité suite à la recherche de nourriture et au défaut d'encadrement.

La malnutrition s'accroît en Somalie du fait des réticences des Shebaab, issus de la fraction la plus dure des tribunaux islamiques qui ont, un temps, réorganisé l'Etat somalien. Les shebaabs sont encore les dirigeants des régions somaliennes les plus touchées par la famine. Ce groupe, qui entretient des liens avec l'organisation terroriste Al Quaida, s'est

³⁴⁰ A. BOUTHIER, Somalie : Pourquoi l'ONU parle de famine, 20/07/2011, disponible sous : www.lemonde.fr

longtemps opposé à toute aide humanitaire internationale, comme le PAM. Heureusement des ONG islamiques peuvent pénétrer sur le territoire, et il est possible, par leur biais, d'apporter du secours à la population³⁴¹. Mais c'est surtout l'absence de structures et de prévention qui nuit à l'endigement de la crise. Selon Jean-Cyril Dagorn, expert de la question au sein d'Oxfam France : « *Les zones les plus touchées sont des zones marginalisées qui ont souffert de sous-développement économique et de négligence de la part de la Communauté Internationale en terme d'investissement dans l'agriculture. On aurait pu prévenir la crise beaucoup plus tôt en travaillant notamment sur l'état sanitaire du bétail et en s'assurant que les groupes les plus vulnérables étaient identifiés pour les prendre en charge beaucoup plus tôt. La famine aurait pu être évitée*³⁴² ».

Il est donc nécessaire de prévoir une action à long terme dans laquelle la Communauté Internationale devra s'investir si elle entend mettre fin à la crise qui sévit sur la corne de l'Afrique, et mettre un terme aux agissements pirates. L'ONU a demandé une aide à hauteur de 1,1 milliard d'euros pour la Somalie. Quand à la FAO³⁴³, elle n'a reçu de promesses que pour 57 millions d'euros pour une demande de 161 millions³⁴⁴.

Le constat que nous pouvons tirer est que la solution à la piraterie passe incontestablement par une action terrestre.

§ 2. La recherche d'une solution terrestre

La famine et l'instabilité sont une des causes majeures du développement fulgurant de la piraterie en Somalie. On peut donc en conclure que si l'action maritime a permis de ralentir les attaques, le seul moyen d'y porter un coup fatal sera le développement harmonieux de l'Etat somalien. Or ce dernier ne peut soutenir cet effort seul, il lui faut l'aide de la Communauté Internationale. La première étape consiste à redonner aux somaliens un cadre de vie décent et paisible, ceci passant par des programmes de développement économiques (§1) et par la reconstruction d'une unité étatique (§2).

³⁴¹ Les véritables causes de la famine en Somalie, 13/08/2011, disponible sous : <http://archives-lepost.huffingtonpost.fr>

³⁴² Les véritables causes de la famine en Somalie,*id.*

³⁴³ Food and Agriculture Organization

³⁴⁴ Les véritables causes de la famine en Somalie,*id.*

A. La mise en place de programme de développement

La piraterie se nourrit de l'incurie d'un pays à offrir des débouchés économiques à ses habitants. Pour décourager ceux-ci de s'y tourner, il faut reconstruire le tissu économique d'une région, voir d'un Etat dans le cas de la Somalie. C'est d'autant plus difficile que la piraterie a son économie propre et qu'elle génère des profits et des investissements (1), la détruire revient à replonger dans la misère toute une frange de la population, d'où une implication internationale importante (2).

1. Le fonctionnement de « l'économie pirate »

La piraterie est profondément ancrée dans la vie et le fonctionnement somali, elle ne se contente pas d'enrichir quelques individus mais tout un village, voir toute une région. Elle permet également de financer d'autres activités annexes et d'assurer une sorte d'assurance-vie pour les épouses des pirates.

On peut considérer que la piraterie est basée sur deux ressources principales : l'attaque proprement dite et les biens qui en découlent, ainsi que les rançons conséquentes aux prises d'otages. Nous avons déjà pu souligner que des « coopératives » de la piraterie avaient vu le jour en Somalie. Ce fonctionnement, quelque peu artisanal, a désormais de plus hautes ambitions. Des financiers (parfois pirates eux-mêmes) investissent une somme en fonction de l'assaut projeté. Celle-ci peut varier de 10.000 \$ US pour des pirates opérant dans le golfe d'Aden, à 30.000 \$ US pour des opérations dans l'océan Indien³⁴⁵. L'équipement est également fourni (armes, GPS ...) et une somme d'argent est remise à leurs épouses à titre de compensation avant même qu'ils ne prennent la mer. Notons également que les pirates peuvent assurer la sécurité de leurs personnes et de leurs opérations en payant des milices locales.

³⁴⁵ R. ATALLAH, *Pirate financing : understanding and combating a complex system*, Intervention à la conférence « Menace mondiale, réponses régionales : forger une vision commune face à la piraterie maritime », Dubaï, avril 2011

Si les pirates attendent une rançon, le fractionnement de l'argent peut être encore plus large puisque, par exemple, les villages côtiers autour d'Haradhere (fief de la piraterie) peuvent recevoir près de 5% de la rançon simplement pour autoriser les pirates à amarrer leurs navires à proximité. Puis la rançon est divisée entre les différents acteurs ou personnalités³⁴⁶ :

- 50 % pour les investisseurs
- 30% pour les pirates qui ont mené l'attaque : équipages des skiffs et des bateaux mères
- 10% pour les anciens du village
- 10% pour les milices chargées de la sécurité des otages et des vaisseaux

On note la part relativement faible réservée aux équipages, souvent inconscient de la réelle valeur de l'argent donné. Il faut également rappeler la part réservée aux négociateurs de rançons, de plus en plus présents et incontournables dans ce nouveau business de la piraterie.

L'organisation complexe de l'économie pirate rend difficile toute tentative d'y mettre fin car elle oblige à remplacer ce système par un autre. Elle permet de rendre compte du schéma de fonctionnement somali. La solution serait de remplacer la piraterie par une autre activité plus viable à long terme pour les populations, que ce soit pour leur survie quotidienne ou la stabilité de leur pays. La Communauté Internationale a un rôle important à jouer.

2. Les mesures d'aide internationale

Malgré son indéniable attractivité, la piraterie mine les fondements même de la tradition somalie. Elle apporte prospérité et richesse mais les coûts à long terme vont devenir de plus en plus problématiques : les jeunes gens partent en mer par centaines et ne reviennent pas tous, laissant leur village natal sans main d'œuvre et sans succession. De plus, s'ils reviennent au village, ils bouleversent la tradition en apportant tous les maux qu'une

³⁴⁶ R.ATALLAH, *id.*

acquisition rapide d'argent peut entraîner : l'alcool, la drogue, la prostitution³⁴⁷. Ils apportent un nouveau système qui viole les tabous sociaux et notamment le respect du aux anciens, instaurant un nouveau rapport basé sur la légitimité de l'argent issu de la piraterie. Cette loi du plus fort est préjudiciable à la société somalie car elle n'offre pas de solutions à long terme pour éradiquer les problèmes récurrents que rencontre le pays : famine, instabilité, guerre civile.

D'un côté l'aide internationale tente d'enrayer la famine qui sévit par l'envoi de navires du PAM. Ce sont ces derniers qui bénéficient en priorité de la protection des différentes coalitions internationales comme la Task Force et l'opération *Atalanta*. Il ne s'agit toutefois que d'une goutte d'eau dans le chaos de la Somalie. D'un autre côté, les puissances occidentales tentent de responsabiliser l'Etat somalien en mettant sur place des structures propres à juger et à détenir les pirates somaliens. Or bien que nécessaires, elles ne peuvent être pérennes si le pouvoir de l'Etat n'est pas effectif. Le renforcement de celui-ci implique la considération des liens tribaux et des traditions somaliennes car il est illusoire de vouloir implanter une démocratie à l'européenne sans tenir compte des spécificités locales.

Il s'agit donc d'une balance délicate entre les devoirs d'un Etat sur la scène internationale et les coutumes locales qui sont le cœur du fonctionnement du pays, tout en offrant une issue économique suffisamment intéressante pour contrebalancer l'attraction de la piraterie. L'implication des instances traditionnelles est essentielle pour lutter contre les pirates car elles ont à cœur de préserver le mode de vie traditionnel face au pouvoir corrompateur de l'argent.

Pour fournir une force capable de s'opposer durablement à la piraterie, il faut réunifier le pays.

B. La stabilisation politique de la région somalienne

Reconstruire la Somalie en tant qu'Etat est un enjeu d'importance nationale pour tous les somaliens, lassés de vivre dans l'insécurité et la pauvreté. Mais c'est aussi un enjeu international du fait de la position géographique stratégique de ce pays. Or si l'objectif est

³⁴⁷ R.ATALLAH, *id.*

similaire, les somaliens et la Communauté Internationale n'ont pas forcément la même vision du futur. Pour les résidents, l'unification passe peut-être par l'élaboration d'un Etat religieux, basé sur la Charia (1). L'amalgame entre terroriste et musulman étant puissant, il y a peu de chances pour que les Etats occidentaux ferment les yeux sur une telle constitution, alors même qu'ils fournissent des subsides pour développer le pays et nourrir sa population. S'accordant un certain droit de regard, voir même d'ingérence du fait de l'aide économique qu'ils apportent, il est probable qu'ils préféreront l'apparition d'un Etat démocratique, plus conforme aux canons occidentaux. L'ambition de ce projet est de pouvoir unir la volonté des somaliens, dans une certaine mesure, tout en assurant au futur Etat somalien une place sur l'échiquier international en tant que nation démocratique, et peut-être par là assurer un passage sans danger du golfe d'Aden pour les navires occidentaux (2).

1. La stabilisation nationale

Depuis la chute de Siyad Barre, tous les seigneurs de guerre somaliens ont rêvé d'asseoir leur pouvoir, de réunir les somaliens sous leur bannière et d'offrir (ou d'imposer selon le côté où l'on se place) la paix. Toutefois, une seule faction a réussi à maintenir le calme dans la région depuis quinze ans : l'Union des tribunaux islamistes. Luttant contre les seigneurs de guerre, cette dernière a réussi, d'avril à juin 2006, à s'imposer puis à étendre son influence jusqu'à contraindre le gouvernement fédéral de transition (GFT) à avoir recours à l'armée éthiopienne pour mettre fin à son influence³⁴⁸. La faction des tribunaux islamistes a alors laissé la place à un mouvement beaucoup plus violent, Al Shabaab qui a revendiqué son affiliation à Al Qaida. Ce mouvement est encore dominant sur une large partie du pays, comme au Sud, ou dans les régions particulièrement touchées par la famine. Pour se concilier les bonnes grâces des islamistes, un accord a été conclu (l'Accord de Djibouti en août 2008) entre le GFT et l'Alliance pour la Re-libération de la Somalie (ou ARS) permettant la nomination d'un nouveau président d'Union Nationale, Sheikh Sharif Ahmed, ancien dirigeant des Tribunaux islamistes³⁴⁹. Le gouvernement a également été composé selon un délicat compromis entre les deux parties. Le GFT devait prendre fin le 20 août 2011 mais les

³⁴⁸ Présentation de la Somalie, disponible sous : www.diplomatie.gouv.fr

³⁴⁹ *Id.*

divergences internes ont encore une fois nuit à l'équilibre du pouvoir, poussant à l'extension de cette période transitionnelle jusqu'au 20 août 2012.

Il est d'autant plus difficile d'asseoir la légitimité du GFT que la Somalie est loin de l'approuver. Ainsi que nous avons pu le savoir, le sud reste sous domination islamiste. A ceci s'ajoute une double tentative de sécession par le Puntland et le Somaliland. Ces derniers ne sont pas reconnus sur la scène internationale, pourtant ils assurent, à leur manière une certaine stabilité politique. On peut découvrir avec curiosité que ces deux entités non reconnues, ont un site web, détaillant toutes les caractéristiques de leurs Etats respectifs. Toutes deux attribuent leur naissance à la guerre civile qui a divisé la Somalie en 1991. Une légère différence toutefois, le Somaliland se considère comme un Etat à part entière, présentant les trois branches traditionnelles du pouvoir, législatif, exécutif et judiciaire, articulées autour d'une constitution ; de son côté le Puntland, bien qu'il présente les même caractéristiques se voit comme : « *As stipulated in Article 1 of the Transitional Constitution, Puntland is a part of an anticipated Federal State of Somalia*³⁵⁰ ».

Ces deux tentatives, plus proches du modèle de notre démocratie, ne peuvent laisser indifférent. Peut-être y a-t-il matière à rebâtir une unité somalienne ? C'est en tout cas une opportunité que la Communauté Internationale doit examiner avec attention si elle entend faire échec à l'avancée islamiste.

2. La stabilisation internationale

Le principe de l'*uti possidetis juris* est fermement établi en droit international depuis l'affaire du différend frontalier entre le Burkina Faso et la République du Mali de 1986, il est même considéré comme une règle de *jus cogens* par la Cour International de Justice (aussi critiquée que puisse être cette qualification puisqu'elle affirme, dans l'arrêt de 1986, que : « le principe de l'*uti possidetis* s'est maintenu au rang des principes juridiques les plus importants, nonobstant l'apparente contradiction qu'impliquait sa coexistence avec les

³⁵⁰ Disponible sous : www.puntlandgovt.com

nouvelles normes », dont l'autodétermination des peuples, relevant aussi du *jus cogens* selon une opinion répandue³⁵¹.

Ce rappel n'est pas sans intérêt dans le cas de la Somalie, car on peut se demander dans quelle mesure il est souhaitable pour cette dernière de rester unifiée. Les frontières actuelles de la Somalie sont celles issues de la décolonisation, elles ont donc une date de création de l'*uti possidetis* (1^{er} juillet 1960). La revendication d'indépendance du Somaliland et l'autonomisation du Puntland s'inscrivent donc en désaccord avec ce principe de droit international dont la finalité est de préserver la paix civile au maximum, en limitant les guerres frontalières.

L'*uti possidetis* s'applique dans le cadre de la décolonisation, on pourrait donc objecter que la Somalie ne rentre plus dans ce cadre, il ne s'agirait donc, au mieux de la mise en avant de l'autodétermination d'une partie de sa population, au pire d'une tentative de sécession par certains de ses territoires (sécession déjà plus ou moins effective même si elle n'est pas reconnue internationalement). Pourtant si l'on observe le chaos qui règne depuis 21 ans, l'absence de réel pouvoir politique et d'organisation centrale et la nécessité de maintenir des frontières stables pour les Etats environnants, il est tentant d'y avoir recours. On pourrait craindre que la division primaire du territoire somalien finisse par engendrer d'autres revendications, basées sur les ethnies ou la volonté d'installer un Etat religieux, risquant de prolonger l'insécurité qui règne dans la région. Ce serait aussi établir un précédent sur le continent africain, déjà déchiré par de nombreuses querelles territoriales.

Pourtant le Somaliland est un acteur de moins en moins négligé, même si la Communauté Internationale ne lui accorde son intérêt que de manière officieuse. Sa démocratie, pourtant jeune (puisqu'elle n'est « née » qu'en 1991), a passé avec brio les dernières élections présidentielles, le président sortant cédant de bonne grâce sa place au nouvel élu. Ce simple fait mérite d'être mentionné face au contre-exemple qu'a pu constituer Laurent Gbagbo en Côte d'Ivoire. Le système du Somaliland est basé sur un hybride entre démocratie et respect des traditionnelles structures somaliennes, qui tout en satisfaisant les exigences occidentales en matière d'Etat, permet de ne pas se couper d'une population aux fortes valeurs claniques. Le Somaliland est pourtant boudé sur la scène internationale, ayant même subi un embargo de la part des pays du Golfe (l'ironie de la situation ne doit pas nous

³⁵¹ P. TAVERNIER, Les différends frontaliers terrestres dans la jurisprudence de la CIJ, *Annuaire français de droit international*, 2001, vol.47, pp. 137-148, disponible sous : www.persee.fr

échapper : imposer un embargo n'est-ce pas reconnaître implicitement l'existence d'une entité ?).

Aujourd'hui le Somaliland profite de son pouvoir stabilisateur en matière de lutte contre la piraterie pour obtenir une reconnaissance de la part de l'Union Européenne. Il consacre une part importante de son budget national à la police et la sécurité, ce qui lui permet d'assurer un contrôle effectif du pays. De plus, il occupe une position stratégique sur le Golfe d'Aden, ce qui en fait un interlocuteur privilégié.

Le Somaliland demande donc que l'UE lui reconnaisse le droit à l'indépendance, au détriment du GFT, arguant qu'il ne s'agit pas d'une sécession mais simplement de la dissolution d'une union qui ne fonctionne pas³⁵².

Pour la Communauté Internationale, à la recherche d'une solution locale à la piraterie, c'est une solution envisageable. Pourtant si officieusement la collaboration existe déjà, le soutien au GFT ne se dément pas et l'aide internationale continue de participer au développement de ses possibilités.

Section II - Le développement des moyens d'action dans les zones atteintes

De manière plus immédiate, l'attention de la Communauté Internationale s'est tournée vers les moyens susceptibles de renforcer l'action des Etats riverains de la Somalie et de cette dernière. Il est essentiel que les Etats les plus proches, géographiquement parlant, des pirates puissent intervenir en mer puisqu'ils sont concernés au premier chef, mais aussi parce qu'il n'est pas envisageable que des Etats distants de plusieurs centaines de kilomètres des côtes somaliennes soient en charge de la répression des pirates de manière permanente. La Communauté Internationale, et particulièrement l'UE, se sont donc attachés au renforcement des interventions de police en mer (§1).

Les Etats riverains, politiquement plus stables que la Somalie, ont avant tout besoin d'une aide logistique et financière. La Somalie, elle, requiert une analyse plus fine car en plus

³⁵² M. DUSAUTOY, Le Somaliland indépendant demande sa reconnaissance par l'UE, 23/03/2012, disponible sous : www.bruxelles2.eu

d'être encouragée à intervenir militairement contre les pirates, elle est appelée à devenir le principal intervenant dans la réponse juridique contre la piraterie. La Communauté Internationale, si elle entend se décharger du fardeau de la piraterie en faveur de l'Etat somalien, doit s'assurer au préalable que les structures juridiques et coercitives sont en place (§2).

§ 1. Le renforcement des interventions de police en mer

Ces interventions sont le premier maillon de la répression de la piraterie : des patrouilles nombreuses et régulières sont dissuasives et permettent de repérer les navires suspects en amont. C'est parce que l'Etat somalien ne peut accomplir cette mission qu'il a demandé l'aide de la Communauté Internationale. Cette dernière a répondu par le biais de l'ONU, en autorisant les marines étrangères à poursuivre les pirates jusque dans les eaux somaliennes. C'est toutefois une situation exceptionnelle, qui n'a pu trouver sa place que dans la carence affichée de la Somalie.

L'intervention des marines occidentales ou chinoises dans les eaux du golfe d'Aden sont nécessaires mais réclament une logistique importante, la mobilisation de moyens humains et technologiques parfois coûteux. La démarche de la Communauté Internationale, visant à impliquer davantage les Etats riverains relèvent donc du bon sens (A). Enfin la création d'une force d'action somalienne traduit le désir ardent de restaurer l'unité et la paix dans la région, préalable à toute action pérenne contre la piraterie (B).

A. L'implication croissante des Etats voisins

L'intervention des forces de l'UE et de l'OTAN dans le golfe d'Aden est une réponse des Etats aux difficultés que pouvaient traverser leurs nationaux et le commerce maritime mondial. Mais la concentration de navires de guerre dans le golfe d'Aden ne se fait pas sans frais et l'éloignement est un facteur d'accroissement de ces derniers. Nous avons pu constater que le budget et les moyens de l'opération *Atalanta* n'étaient pas toujours à la hauteur des ambitions affichées. De plus la portée de ces interventions maritimes est réduite contre les

causes de la piraterie. C'est pourquoi l'intervention des Etats riverains est souhaitable et vivement encouragée (1). Leur proximité géographique leur permet d'agir au plus près, sans que les dépenses soient trop lourdes, et de former un « cordon militaire » autour de la Somalie. Toutefois, certains de ces Etats ayant peine à trouver les fonds pour mener une telle action, la Communauté Internationale, et particulièrement l'UE ont le devoir de les épauler pour le bien de tous (2).

1. L'incitation de la Communauté Internationale

Les résolutions du conseil de sécurité de l'ONU se sont adressées à l'ensemble de la communauté des Etats, pour préserver le cadre d'une action globale. Toutefois, il peut aussi reconnaître le rôle privilégié que sont appelés à remplir les Etats voisins de la Somalie dans la guerre déclarée contre les pirates. Le rapport de Jack Lang auprès de l'ONU soulignait l'importance des réseaux dans la piraterie et l'étendue de ces derniers, préconisant un renforcement des capacités d'enquête de police scientifique des Etats de la région. Le Conseiller Spécial préconise également le renforcement des autorités somaliennes pour l'exercice de leurs compétences régaliennes. Cette solution fait l'unanimité mais n'est pas encore applicable en raison du manque de structures politiques, économiques et juridiques actuel.

Le Conseil de sécurité de l'ONU renforce donc les actions de la Communauté Internationale visant à assurer des opérations de protection et de maintien de la sécurité. Le contingent de l'AMISOM (African union Mission in Somalia) a été porté à 18 000 hommes. Ceux-ci sont le prolongement terrestre des opérations navales, ils accompagnent les programmes d'aide et protègent les civils.

Le rôle de la République de Djibouti témoigne de l'implication croissante des Etats voisins face au phénomène de la piraterie. Djibouti est un partenaire incontournable pour tous les pays qui participent à l'éradication de la piraterie dans le golfe d'Aden. Sa position géostratégique rend ses installations portuaires et aéroportuaires particulièrement attractives,

notamment face aux difficultés que traverse le Yemen et qui interdisent de telles facilités³⁵³. De nombreux acteurs de la lutte anti-piraterie, l'UE ou des Etats comme la Chine, la Russie ou le Japon, ont conclu des accords de coopération militaire pour profiter des infrastructures djiboutiennes.

Mais plus qu'une base arrière, Djibouti a une participation active dans la résolution terrienne de crise pirate. Son action est même antérieure puisque la ville a accueilli trois grandes conférences de réconciliation régionale (en juillet 1991, mai 2000 et janvier 2009) qui aboutirent à la mise en place d'institutions fédérales de transition³⁵⁴. Le Processus de Djibouti de janvier 2009 assure la gouvernance des organes de transition actuels jusqu'à la mise en place d'institutions permanentes démocratiques.

La République Djiboutienne œuvre également dans le sens de la reconstruction somalienne, en promouvant le soutien aux deux millions de réfugiés disséminés dans les Etats voisins de la Somalie mais aussi à la mise en place du Code de jugement relatif à la lutte contre les actes de piraterie élaboré en 2011 par Djibouti. Ce dernier a été élaboré pour combler les vides juridiques et de condamner plus facilement toute infraction qui aurait un rapport avec la piraterie. Enfin des forces armées djiboutiennes ont été affectées à la protection de Mogadiscio et de son aéroport.

L'aide de la Communauté Internationale serait pourtant utile pour aider Djibouti à achever ses objectifs. De son côté l'UE contribue également à l'implication des Etats voisins de la Somalie en favorisant le développement de pratiques et de moyens propres à remplacer l'aide internationale quand la transition s'effectuera.

2. Le rôle de l'UE

La mission EUCAP Nestor, lancée par l'UE en parallèle de l'opération *Atalanta*, a pour tâche de « renforcer les capacités de la Somalie et de ses voisins face à la piraterie mais

³⁵³ H. DJAMA FARRAH (lieutenant-colonel), officier au sein de l'état-major de l'armée djiboutienne, Djibouti : un hub anti-piraterie et un acteur principal de la médiation dans la crise somalienne, *Diplomatie*, n°56, mai-juin 2012, p. 45

³⁵⁴ H. DJAMA FARRAH, *id.* p. 46

aussi face aux autres risques maritimes³⁵⁵ ». Comptant près de 200 personnes à vocation permanente, réparties sur cinq pays (Djibouti, Kenya, Seychelles, Somalie et Tanzanie), elle pourra être ponctuellement complétée par des experts dédiés à des secteurs d'activité technique. Les membres, magistrats, policiers, anciens militaires, sont tous familiarisés avec la notion de poursuite pénale. Ils devront former dans chaque pays une structure dont l'équipement, fourni par l'UE, sera destiné à demeurer sur place une fois la mission achevée. La mission se déploiera progressivement durant l'année 2012, pour être entièrement opérationnelle en 2013.

Selon le responsable de la mission, l'amiral Launay, il s'agit de faire prendre conscience aux Etats de la région de la nécessité de travailler ensemble pour préserver la sécurité maritime et intervenir dans la gestion de leurs problèmes internes³⁵⁶. L'intérêt de la mission étant qu'elle fédère plusieurs points de vue et permet d'orienter vers une action globale plutôt que fragmentée en fonction des intervenants.

L'un des points phares d'EUCAP Nestor est de créer un réseau de gardes-côtes, avec une organisation propre à chaque pays en fonction des objectifs et des modes opératoires de chacun, mais œuvrant dans un but identique.

La formation de policiers somaliens est aussi à l'ordre du jour. Dans un premier temps, il s'agira de fournir une instruction basique offrant les rudiments de la discipline et du travail en équipe, puis une approche plus spécifique d'enquêteur, nécessaire pour le rassemblement des preuves et la constitution d'un dossier. Ces formations se dérouleront à Djibouti pour des raisons de sécurité³⁵⁷.

Au-delà de la dimension militaire, EUCAP Nestor est chargée d'une assistance législative, dont le but sera de créer des lois nationales, conformes aux exigences internationales. Dans cet objectif, les différents conseillers juridiques intégrés dans les ministères seront en lien les uns avec les autres. Ce chaînon juridique permettra d'éviter des dissonances trop criantes entre les différentes législations nationales et une intégration plus poussée du droit international.

³⁵⁵ N.GROS-VERHEYDE, Entretien avec l'Amiral Launay (EUCAP Nestor). Objectif : « faire travailler ensemble », 25/07/2012, disponible sous : www.bruxelles2.eu

³⁵⁶ N.GROS-VERHEYDE, *id.*

³⁵⁷ N.GROS-VERHEYDE, EUCAP Nestor, une mission de 200 personnes aux multiples facettes, 16/05/2012, disponible sous : www.bruxelles2.eu

Enfin, pour parfaire le filet juridique après la poursuite judiciaire et l'établissement de nouvelles normes juridiques, EUCAP Nestor offre aux Etats la possibilité de former les juges qui seront chargés de clore le processus. Ces derniers valideront les étapes précédentes en procédant à l'application des nouvelles lois et en prononçant les sanctions qui s'imposent. Comme pour la formation des policiers, la démarche est menée en toute discrétion pour des raisons de sécurité.

EUCAP Nestor est une mission polyvalente qui s'inscrit dans le caractère international de l'infraction de piraterie puisqu'elle a vocation à s'appliquer dans cinq pays et à créer des réseaux entre ces derniers, notamment du point de vue du droit. Certains Etats, éloignés du programme pour des raisons de crise internes ou externes, pourraient retrouver leur place et agrandir ce cercle.

Au confluent d'un carrefour maritime fréquenté, sur un sujet de droit international et menée par une entité supra nationale, EUCAP Nestor illustre le besoin de coopération des Etats pour agir contre la piraterie. Cette mission est envisagée sur le long terme car, en définitive il s'agit de rétablir une autorité effective : « EUCAP Nestor est une pierre à l'édifice pour essayer d'assurer une stabilisation de la Corne de l'Afrique dans le domaine de la lutte contre la piraterie³⁵⁸ ». La durée prévue, de deux ans³⁵⁹, n'est sans doute qu'un préalable pour cette opération qui complète *Atalanta* et doit finalement la remplacer.

La Somalie reste le pivot de tous ces projets. Seul son rétablissement effectif dans ses prérogatives régaliennes permettra aux différents dispositifs mis en place de perdurer. Il est pourtant difficile d'essayer d'améliorer des structures qui n'existent que virtuellement.

B. La création d'une force somalienne

Centre névralgique de la piraterie et objet de toutes les attentions, la Somalie reste le facteur le plus instable des différentes missions menées par les Etats ou la Communauté Internationale. Ruinée par la guerre civile, désunie, elle semble incapable de répondre aux

³⁵⁸ N.GROS- VERHEYDE, Entretien avec l'Amiral Launay (EUCAP Nestor), *id.*

³⁵⁹ N.GROS- VERHEYDE, Entretien avec l'Amiral Launay *id.*

exigences qu'exige la lutte contre la piraterie. La restauration de l'Etat somalien passe par le retour d'un sentiment national (1) propre à redonner confiance et espoir aux somaliens. Le PAM a aujourd'hui un rôle majeur, en tentant d'endiguer la famine. Restaurer l'économie est aussi un préalable à toute action. La création d'une force d'action somalienne peut œuvrer dans ce sens en redonnant la maîtrise de leur territoire aux somaliens, et peut-être la volonté de le protéger et de le développer.

Les ambitions de la Communauté Internationale sont à la hauteur des espérances qu'elle place dans la protection de cette zone maritime stratégique. Pourtant on peut déplorer que, indépendamment de l'aspect sécuritaire, l'accent soit peu mis sur des initiatives plus propres à toucher la population somalienne (2). C'est le retour de ce tissu social et économique qui parviendra, à terme, à consolider une société en crise.

1. La restauration d'un sentiment national

Créer un cordon d'action autour de la Somalie, voilà à quoi visent les projets qui se disséminent dans la corne de l'Afrique. Il ne faut pas entendre par là qu'il faut enfermer la Somalie et ses problèmes mais créer une zone pacifiée et organisée propice à son développement.

Ce dernier passe par la renaissance d'un sentiment national, malmené depuis plusieurs décennies. La société somalie se prête remarquablement bien à la piraterie car elle constituée en réseaux claniques. De plus, nous avons pu voir que la richesse « mal acquise » n'est considérée comme telle que lorsqu'elle aux dépens de l'organisation familiale et hiérarchique. Ce fonctionnement ne constitue pas le fondement d'une unité nationale forte.

A ceci s'ajoute les séparations « de fait » qui morcellent le territoire somalien, avec la domination islamique au sud et le Puntland et Somaliland au nord. Or offrir un front uni à la piraterie est le plus sur moyen d'obtenir des résultats, ce qui est vrai au niveau des Etats, l'est aussi au niveau national.

Les initiatives telles que les projets EUTM Somalia (action militaire) et EUCAP Nestor cherchent à restaurer une unité en recréant des organisations par et pour les somaliens.

L'ONU met également l'accent sur les différents facteurs réunificateurs. A la suite de la présentation du rapporteur spécial sur la piraterie, M. Jack Lang, M. Jose Filipe Morales Cabral (Portugal) a pu exprimer son opinion selon laquelle des moyens financiers devaient être largement mis à contribution pour offrir une alternative à la piraterie, à soutenir les programmes de l'Onu et pour lutter contre les impacts du mode de vie pirate sur les enfants³⁶⁰. Cette déclaration sur la nécessité d'une approche multifactorielle a été reprise par le représentant chinois, M. Wang Min³⁶¹. Les actions menées contre la famine qui touche le pays s'inscrivent dans le même ordre d'idée car en fournissant de la nourriture aux populations, elles tentent de les détourner de la piraterie, actuellement seule valeur « sure » pour obtenir une rentrée d'argent et acheter les produits de première nécessité.

La situation humanitaire en Somalie reste cependant préoccupante, même si la reconstruction du pays continue. Le premier gouvernement de l'après-transition est en place et le parlement a adopté un plan d'action quadriennal dont l'un des buts est la réconciliation politique³⁶². Tout reste donc à faire en la matière.

Un des leviers du sentiment de cohésion en Somalie pourrait être l'islam, religion majoritaire (99% de la population³⁶³) du pays. Ce facteur de cohésion est toutefois source de suspicion, notamment à cause du groupement Al Shabaab, faction radicale des Tribunaux islamiques qui s'étaient imposés pendant six mois. Les partenaires d'un Etat somalien sont les tenants d'un Etat démocratique, régi par les lois adoptées par les représentants nationaux. De telles lois existent dans le corpus législatif somalien, mais la charia trouve toujours sa place. Il n'est pas unimaginable de penser que le sentiment d'appartenance religieuse, qui transcende les clans, finisse par s'imposer dans la recherche d'une cohésion nationale.

Les actions menées dans le cadre de l'ONU et de l'UE privilégient toutefois une autre voie. Cependant on peut regretter que tous ces projets soient focalisés sur la seule piraterie, même si les structures mises en place bénéficieront à un cercle d'infraction plus large.

³⁶⁰ Conseil de sécurité CS/10164, 6473^{ème} séance-matin

³⁶¹ Conseil de sécurité *id.*

³⁶² Somalie : les progrès récents ne doivent pas occulter les défis qui continuent de se poser, affirme le Représentant spécial, 16/10/2012, Centre d'actualités de l'ONU, disponible sous : www.un.org

³⁶³ Disponible sous : www.diplomatie.gouv.fr

2. Des ambitions mais peu de moyens

Les programmes internationaux qui s'articulent autour de la Somalie, bien que louables et ayant un effet certain sur la piraterie ne sont pas à la hauteur de la situation prise dans son ensemble.

Ils cherchent certes à construire une base juridique solide pour appréhender les pirates, depuis l'arrestation jusqu'à l'emprisonnement, mais faute d'un Etat consolidé derrière, on peut se demander comment ces innovations sont appelées à perdurer.

L'aide internationale est la réaction à une situation de crise mais n'apporte pas véritablement de solution à long terme. Le Ministère des affaires étrangères français démontre de nombreuses interventions pendant l'année 2011. Pour la majorité d'entre elles, il s'agit d'aide humanitaire apportée aux réfugiés dans les multiples camps de fortune qui sont le lot de nombreux somaliens.

En plus de l'appui alimentaire, des aides dites « multisectorielles » offrent une gamme plus large de soutien. Par le biais du Fond des Nations Unies pour l'enfance (UNICEF), 3 millions d'euros ont été attribués pour lutter contre la malnutrition aiguë des enfants et permettre la scolarisation de 37000 enfants à Mogadiscio³⁶⁴.

Dans une perspective encore plus générale, une aide humanitaire a été accordée, par le biais de l'ONG Oxfam France pour remettre à 3400 ménages un « kit agricole » composé de diverses semences, des liquidités et un « kit d'hygiène ». Parallèlement des latrines ont été aménagées et l'accès à l'eau potable consolidée par la construction de 10 puits et la réhabilitation de 20 autres³⁶⁵.

Enfin par le biais de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) seront mis en œuvre plusieurs projets visant à répondre à la crise alimentaire dans la Corne de l'Afrique, affectant plus de 12 millions de personnes. Elles concerneront à la fois les stocks de nourriture, la pêche, l'agriculture et le développement des infrastructures. La Somalie est incluse dans ces interventions, notamment au travers d'action de relance agro-pastorale. L'aide aux éleveurs consistera principalement en la production, la

³⁶⁴ Disponible sous : www.diplomatie.gouv.fr

³⁶⁵ Disponible sous : www.diplomatie.gouv.fr

distribution de fourrage et la gestion des pâturages, ainsi qu'une prise en charge sanitaire du bétail (dont la vaccination). L'irrigation sera à nouveau à l'ordre du jour en prévoyant une améliorant l'accès à l'eau.

Ces opérations, menées en marge de celles spécifiques à la lutte contre la piraterie suffiront-elles à rétablir l'équilibre somalien ? Les principaux économiques de la Somalie sont composés des transferts d'argent effectués par la diaspora somalienne (et nous avons pu souligner à que ceux-ci contribuent également à grossir les fonds des commanditaires d'actes piraterie) et des activités agricoles et pastorales. Il s'agit donc de ressources fragiles puisqu'elles dépendent soit du bon vouloir des donateurs, soit sont à la merci des éléments. La sécheresse est encore pour la Somalie un enjeu national car c'est tout un pays qui est appelé à souffrir de la famine.

On peut donc regretter que toutes les actions qui sont menées ne cherchent pas à offrir de nouveaux débouchés à la Somalie. De plus, elles sont envisagées comme un problème indépendant de celui de la piraterie alors que les deux sont intimement liés. La cohésion internationale a pu s'exprimer avec vigueur pour offrir une réponse armée mais elle reste plus en retrait pour la résolution des problèmes de fond. Il est vrai que le problème somalien est complexe et doit être envisagé au long terme.

§ 2. Une réflexion à long terme

Le problème économique et humanitaire somalien est la toile de fond de la piraterie. Si aucune solution n'est trouvée à ce niveau, aucun des progrès apportés en matière d'administration ou de justice ne pourra s'épanouir. Néanmoins, il y a également beaucoup de progrès à faire dans ces derniers domaines et il n'est pas exclu que le retour d'un encadrement étatique plus strict finisse par aider les somaliens à se reconstruire comme entité nationale et consolide les faiblesses existantes.

Pour lutter contre les pirates, la Communauté Internationale a mis l'accent sur deux supports : le développement du droit somalien (**A**) et la création des structures qui vont abriter son application (**B**). Sur le problème des structures, il ne fait aucun doute que plus de 20 ans de guerre civile ont passablement ruiné ces bâtiments, si tant est qu'ils aient été suffisants pour contenir le nombre croissant de pirates. Sur le fond juridique, il s'agit avant

tout de redonner au droit somalien les possibilités de punir les pirates, ce qui doit se faire dans le respect de la pensée juridique somalienne, qui, comme beaucoup de pays, mêle droit laïque et loi religieuse.

A. Le développement des encadrements juridiques

Le droit somalien n'est pas unique où il ne relève pas, comme en France, de l'expression nationale au travers des représentants du peuple. Par les particularités de son histoire, on peut identifier plusieurs strates, plusieurs sources (1) plus ou moins reconnues mais qui ont un rôle à jouer dans la vie quotidienne des somaliens. Au sein de ce mélange, quelle est la place actuelle de la piraterie et quel avenir lui destine-t-on (2) ?

1. Les différentes strates du droit somalien

Lorsqu'il faut rétablir un ordre judiciaire dans le monde, la Communauté Internationale oublie souvent que la norme n'est pas le système démocratique. Il lui faut souvent faire cohabiter les exigences du monde moderne avec les pratiques ancestrales ou religieuses.

Pour la Somalie, il existe trois niveaux « légaux » : les coutumes tribales dont l'existence et la pratique se perdent souvent, comme le veut l'expression, « dans la nuit des temps ». La plus célèbre est l'excision et l'infibulation des petites filles, que les organisations humanitaires n'ont pas encore réussi à éradiquer malgré les désastres qu'elle représente pour la santé physique et psychologique des femmes. Les coutumes se caractérisent par l'absence de support écrit et par leur pérennité.

Le second niveau est la *Charia*, la loi religieuse islamique, dominante dans une population presque entièrement musulmane, et qui a fait un retour fracassant dans le paysage somalien avec l'arrivée au pouvoir des (bien nommés en l'occurrence) Tribunaux Islamiques. Bien que ces derniers n'aient pas maintenu leur assise pendant plus de six mois, la loi islamique dans sa forme la plus sévère continue à occuper une position privilégiée dans les régions sous influence du groupe Al Shabab. Les intervenants religieux sont les interlocuteurs

de cette législation. Le texte de référence est le Coran, auquel sont jointes les multiples interprétations des sourates développées au fil du temps. L'interprétation des textes coraniques n'étant pas figée et pouvant dépendre de la faction religieuse (le sunnisme étant la branche majoritaire en Somalie, à 99 %³⁶⁶), les applications et les sentences peuvent varier.

On peut aussi ajouter que le Somaliland, autrefois sous emprise britannique reste marqué par la *Common law*.

Enfin, le dernier niveau légal est issu de la colonisation italienne, qui a laissé son empreinte : le droit somalien qui en est issu est un droit écrit, inspiré de celui du colonisateur. Il est probable que ce soit dans ce dernier que la répression de la piraterie va trouver sa place, pour pouvoir répondre aux exigences du droit international. On peut cependant prévoir des difficultés sur la peine à appliquer.

En effet, à l'heure actuelle, la peine de mort existe encore comme punition en Somalie. Or si une partie de la Communauté Internationale milite en faveur de l'abolition universelle de cette dernière, l'autre s'y refuse farouchement. Pour la Somalie, tout dépendra probablement des acteurs qui interviendront dans l'élaboration de ce nouveau droit somalien. L'UE intervenant pour renforcer le système judiciaire somalien, tout en refusant de soumettre les pirates capturés sous son égide à la peine de mort, on peut raisonnablement espérer que cette dernière ne sera pas la sentence retenue pour les cas de piraterie.

Les trois strates du droit somalien cohabitent avec plus ou moins de bonheur. Si l'intervention de la Communauté Internationale aboutit à modifier une ou plusieurs d'entre elles, il faudra accompagner ce changement afin qu'il imprègne la société somalie et ne reste pas en marge. Faute de quoi, l'efficacité de ce nouveau dispositif sera réduite.

La place de la piraterie dans le droit somalien est pour le moment inexistante.

2. La piraterie dans le droit somalien

³⁶⁶ Présentation de la Somalie, disponible sous : www.diplomatie.gouv.fr

Nous avons déjà pu souligner la situation de dénuement des Etats capturant les pirates pour se déclarer incapables d'agir en justice faute de la reconnaissance de l'infraction de piraterie dans leur droit interne. Bien qu'ils puissent utilement se baser sur la Convention de Montego Bay pour poursuivre et arraisonner les pirates, il leur faut une base légale pour appliquer une sentence et c'est souvent celle-ci qui fait défaut.

Le rapport de M. Jack Lang a pu constater cette même carence dans le droit somalien, qui ne connaît pas l'infraction de la piraterie dans son code pénal. C'est un point important de la réforme à mener en Somalie, afin de permettre à cette dernière d'assumer ses responsabilités en tant qu'Etat.

On peut toutefois souligner que la Somalie n'est pas totalement démunie dans son effort pour participer à la lutte contre la piraterie. Elle peut en effet s'inspirer d'un certain nombre de textes de sources internationales ou régionales pour appuyer sa future législation, ou pour agir d'ores et déjà, ou tout au moins le pourrait-elle si elle en avait les moyens techniques.

Au premier chef, rappelons que la Convention de Montego Bay offre un cadre juridique de base pour tous les Etats qui sont à la recherche de solution contre la piraterie. Cet appui souffre des lacunes que nous avons déjà pu soulever : tout d'abord elle ne se substitue nullement à l'absence de législation interne puisqu'elle ne fait qu'établir un chef de compétence universelle, ensuite elle n'est plus adaptée à la situation moderne. Se baser uniquement sur ce texte reviendrait donc à adopter une législation déjà obsolète.

Les autres conventions internationales, telle la Convention de 1988 sur la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime offre également des pistes intéressantes. Enfin soulignons le rôle créateur du conseil de sécurité de l'ONU dans le domaine de la piraterie. Ces résolutions spécifiquement adoptées pour la résolution du problème somalien sont une source d'inspiration indéniable pour les futurs législateurs. Elles peuvent également être, de manière plus générale, un sujet de discussion lorsque s'ouvrira une remise en cause internationale de l'infraction de piraterie.

Il faut également noter que gravitent dans l'orbite somalienne des influences régionales. La plus proche est sans doute le code de conduite de Djibouti portant sur la répression de la piraterie et des attaques à main armée contre des navires dans l'océan Indien et le Golfe d'Aden. Ce dernier offre la double opportunité de lutter contre la piraterie

proprement dite, c'est à dire celle reconnue selon les critères de la Convention de Montego Bay, et une forme de plus en plus fréquente d'agression, les attaques à main armée, dont nous avons pu constater que seul le lieu de commission les excluait du champ de l'infraction de piraterie. C'est aussi un projet de coopération étatique qui permet à la Somalie de ne pas être abandonnée à son sort mais, au contraire, de s'inscrire dans le cadre d'une action plus vaste.

En dernier lieu, les lois nationales en matière de piraterie des Etats limitrophes de la Somalie, tel que le Kenya, pourront être utilisées car elles sont confrontées à des problématiques souvent proches et ont déjà du apporter des solutions innovantes.

La dernière étape des opérations en amont est de prévoir les structures qui seront chargées de contenir durablement les pirates. A cet égard, la Communauté Internationale prévoit également des réponses somaliennes, mais la pratique étatique a déjà trouvé des solutions moins officielles.

B. La création de structures coercitives

L'incarcération des pirates est une question épineuse qui n'a pas encore trouvé de solution. Dans l'optique de renforcer le rôle étatique de la Somalie, la Communauté Internationale intervient pour réorganiser ses pouvoirs de police et de justice. Elle intervient également pour responsabiliser l'Etat somalien sur le destin de ses nationaux, et particulièrement de ses nationaux pirates.

La Somalie souffre d'un grave déficit en matière d'infrastructures publiques. Les réseaux d'eau, les bâtiments scolaires sont notre première pensée, mais il faut aussi considérer que la Somalie n'a plus la possibilité d'exercer correctement son rôle de censeur puisque ses capacités carcérales sont réduites. La solution actuelle, qui confie le soin de juger et d'incarcérer les pirates à des Etats tiers n'est pas satisfaisante à long terme, ni pour ces derniers qui voient leurs charges augmenter (et ce malgré les contreparties financières qui accompagnent ces accords) ni pour la Somalie qui ne peut intervenir alors qu'il s'agit de ses nationaux, ni pour les pirates eux-mêmes qui se retrouvent dans un pays différent et sans attaches pour les ramener dans le droit chemin.

Ces défauts ont été perçus par la Communauté Internationale, qui a prévu qu'un volet de ses interventions viserait les infrastructures carcérales. L'UE a également suivi ce schéma de pensée puisque l'opération Nestor met également la question pénitentiaire au cœur de ses préoccupations (1). Il faut souligner le rôle non négligeable du Puntland et du Somaliland, ce qui laisse augurer une prise en compte beaucoup plus importante de leurs volontés sécessionnistes à l'avenir. En effet, le recours tacite à ces entités, pourtant non reconnues internationalement, au détriment du GFT somalien leur offre une légitimité qu'il sera difficile de renier par la suite (2).

1. L'organisation carcérale somalienne

Corollaire de l'action judiciaire, l'incarcération vient parachever la sentence des tribunaux, et contribue, en théorie, à réformer le délinquant et à le décourager de se livrer de nouveaux à des actes répréhensibles. La Somalie étant un Etat en faillite, il y avait fort à parier que ne pouvant assumer le suivi juridique des pirates somaliens, elle ne pourrait pas non plus en assurer la punition.

A l'issue d'un second rapport rendu par M. Jack Lang sur les juridictions spécialisées consacrées à la piraterie, en Somalie et dans d'autres Etats de la région³⁶⁷, ont été mises en valeur les carences de l'Etat somalien pour l'incarcération des prisonniers, et notamment des pirates. Les raisons sont variées et semblables aux déficiences de l'appareil judiciaire, démontrant l'absence de bâtiments pénitentiaires ou leur obsolescence, le manque de personnel qualifié et surtout l'absence de moyens pour réformer la situation. Lors de sa 6560^{ème} séance-matin, les intervenants du Conseil de Sécurité de l'ONU ont souligné : « *qu'il est urgent de créer des structures adéquates pour pouvoir traduire en justice les pirates et les incarcérer en Somalie, en s'assurant que le système judiciaire de ce pays respecte les normes internationales relatives au respect des droits de l'homme*³⁶⁸ ».

La Somalie assume malgré tout une partie des jugements de ses nationaux pirates, bien que de manière paradoxale puisque le Conseil de Sécurité rappelle qu'actuellement la

³⁶⁷ Rapport S/2012/50 du Conseil de Sécurité de l'ONU du 20 janvier 2012

³⁶⁸ Conseil de sécurité CS/10287, 6560^{ème} séance-matin, disponible sous : www.un.org

poursuite des auteurs d'actes de piraterie est assurée, sur le territoire somalien, par les tribunaux du Somaliland et du Puntland. C'est aussi dans leurs établissements pénitentiaires que les pirates jugés purgent leur peine. Ce sont donc des deux entités qui assument, à la place de l'Etat somalien, des compétences régaliennes de justice et de privation de la liberté.

L'organisation carcérale somalienne dépend avant tout des structures des entités sécessionnistes et, faute d'autres possibilités, c'est vers elles que s'orientent les politiques visant à renforcer le système pénitentiaire somalien. Le rapport de M. Lang a d'ailleurs mis en lumière la nécessaire action de construction, de rénovation et de formation de ces établissements pénitentiaires, afin que ceux-ci puissent répondre aux normes internationales, notamment en termes de respect des droits de l'homme.

La Conseillère juridique de l'ONU, Mme Patricia O'Brien, a indiqué que le coût total de l'assistance du PNUD et de l'UNODC pour les tribunaux et les établissements pénitentiaires somaliens s'élèveront à 24 millions de dollars pour les prochaines années³⁶⁹

Néanmoins, l'objectif à terme est d'assurer la pleine capacité des tribunaux et établissements somaliens. On note d'ailleurs un certain « flottement » sur le sujet auprès des instances internationales car, tout en rappelant en plusieurs occasions que la solution doit être somalienne, elles ne peuvent qu'inclure dans le processus le Somaliland et le Puntland, faute de quoi une action menée depuis le territoire somalien serait impossible.

Si l'on peut être réservé vis-à-vis du Puntland, encore considéré comme la zone de repli principale des pirates³⁷⁰, le Somaliland prend incontestablement de l'ampleur.

2. Le rôle officieux des sécessionnistes

Nous avons pu souligner que l'incurie de l'Etat somalien profitait aux deux territoires qui se considèrent comme indépendants de celui-ci : le Somaliland et le Puntland.

Le Puntland, reconnu comme refuge des pirates, tente de gommer cette image en déployant des efforts conséquents en matière d'effectifs affectés à la traque contre les pirates :

³⁶⁹ Conseil de sécurité CS/10287, 6560^{ème} séance-matin, disponible sous : www.un.org

³⁷⁰ Conseil de sécurité CS/10164, 6473^{ème} séance-matin, disponible sous : www.un.org

400 personnels supplémentaires sont venus grossir un effectif de la police maritime. De plus, le bastion du chef pirate Boyah, Eyl, a été investi par cette même police maritime, aujourd'hui occupée à fortifier sa présence³⁷¹. Le Puntland s'est d'ailleurs engagé à recevoir et à incarcérer des pirates somaliens³⁷²

Toutefois, c'est principalement le Somaliland qui profite de son rôle prépondérant dans la lutte contre la piraterie pour tenter de s'imposer sur la scène internationale. La coopération avec l'UE et l'ONU en matière de piraterie lui fait espérer une reconnaissance internationale effective³⁷³. Grâce à l'ONUDC, une prison a été finalisée à Hargeisa, désigné par cette dernière comme « capitale »³⁷⁴ du Somaliland, alors que Puntland est toujours localisé en Somalie. Cette prison est la première rénovée en cinquante ans dans le pays³⁷⁵ et elle tente d'offrir des garanties contre la recrudescence de la piraterie, notamment en offrant des possibilités de réinsertion aux détenus par des cours de menuiserie, coutume, lecture et écriture.

Le Somaliland a d'abord refusé d'accueillir les pirates somaliens dans ses prisons, préférant réserver celles-ci à ceux qu'elles considèrent comme ses « nationaux », ce qui rendait inutile la conclusion d'un accord de transfert puisque les pirates sont majoritairement issus des terres du sud de la Somalie³⁷⁶. Cet accord a finalement été signé le 22 février 2012 et 19 pirates somaliens condamnés aux Seychelles ont été pris en charge par le Somaliland³⁷⁷.

La signature d'accords de transfert est en soi révélatrice du changement d'opinion de la Communauté Internationale envers le Somaliland et le Puntland, car cela reconnaît implicitement leur existence juridique sur le plan international. On peut donc douter que la reconstruction d'une Somalie, telle qu'elle existe juridiquement sur les traités internationaux, voit le jour. Il est de plus en plus probable que ces régions, pudiquement baptisées « semi-autonomes » se fassent reconnaître à part entière. La Communauté Internationale, si elle veut

³⁷¹ N. GROS-VERHEYDE, Dernières nouvelles de la piraterie, 5/03/2012, disponible sous : www.bruxelles2.eu

³⁷² N. GROS-VERHEYDE, Jugement des pirates : les solutions de Londres, 23/02/2012, disponible sous : www.bruxelles2.eu

³⁷³ M. DUSAUTOY, *id.*

³⁷⁴ L'ONUDC lutte contre la piraterie, disponible sous : www.unodc.org

³⁷⁵ L'ONUDC ouvre la première prison au Somaliland en 50 ans pour continuer à lutter contre le fléau de la piraterie, disponible sous : www.unodc.org

³⁷⁶ N. GROS-VERHEYDE, Que faire des pirates arrêtés ? Où les juger ? Où les emprisonner ? Réponses..., 10/02/2012, disponible sous : www.bruxelles2.eu

³⁷⁷ N. GROS-VERHEYDE, Jugement des pirates : les solutions de Londres, *id.*

en finir avec le problème de la piraterie somalienne, va devoir prendre en compte leurs revendications.

La reconstruction économique, juridique et politique de la Somalie reste le projet à long terme qui sous-tendra toutes les actions qui seront menées en aval. Sans le soutien d'infrastructures compétentes dans ce pays, les tentatives d'éradication du fléau resteront lettre morte.

CHAPITRE II - Les interventions en aval

Après avoir fait l'inventaire des conditions d'éradication des sources de la piraterie, nous allons nous intéresser aux modifications à envisager pour faciliter la réaction des Etats face à une action de piraterie. A la lumière des exemples que nous avons cité, il se dégage très nettement que l'infraction de piraterie, telle qu'elle existe aujourd'hui, souffre d'un cruel manque de cohérence : d'une part il existe une multitude d'actes proches, aussi bien par la technique que par les finalités, de la piraterie et qui, pourtant, ne sont pas internationalement reconnus comme telle ; d'autre part la définition de la piraterie varie selon les pays, privilégiant des appellations divers et facilitant les confusions. Dans quelle mesure la piraterie est-elle encore une infraction internationale ? Est-il souhaitable de la maintenir dans le giron du droit international et, dans ce cas, quelles sont les concessions auxquelles devront consentir les Etats pour le bien commun (**section I**) ?

La réflexion juridique pure ne doit pas faire oublier les obligations concrètes d'une infraction : permettre la punition de ses auteurs. L'adage *nullum crimen, nulla poena sine lege*, ou principe de légalité des délits et des peines s'impose en droit national. En droit international la situation est plus floue. Ainsi que peut l'exprimer D. Scalia, si le principe *nullum crimen sine lege* est largement reconnu en droit international et dans les tribunaux internationaux ad hoc, *nulla poena sine lege* l'est beaucoup moins³⁷⁸. La reconnaissance de ce principe est pourtant, selon P-M . Dupuy, « *considérée comme inhérente à l'établissement de*

³⁷⁸ D. SCALIA, Constat sur le respect du principe *nulla poena sine lege* par les tribunaux internationaux, *Revue internationale de droit comparé*, 2006, vol.58, n°1, pp. 185-209, disponible sous : www.persee.fr

*tout système de droit pénal respectant les droits fondamentaux de la personne humaine*³⁷⁹ ». La CEDH la prévoit expressément à l'article 7 : « *Nul ne peut être condamné pour une action ou une omission qui, au moment où elle a été commise, ne constituait pas une infraction d'après le droit national ou international. De même il n'est infligé aucune peine plus forte que celle qui était applicable au moment où l'infraction a été commise* ».

Or le sort d'un pirate dépend largement de l'Etat qui le capture ou le juge, s'il est jugé car nombre d'entre eux sont encore relâchés faute de tribunaux pour les condamner. Il y a sur ce point une véritable schizophrénie de la part des Etats qui luttent contre la piraterie, s'astreignant à une tâche difficile alors même que leurs législations nationales prévoient des infractions différentes, ou ne les reconnaissent tout simplement pas. S'ils ont recours au droit international, la base légale de l'arrestation est assurée mais la suite l'est moins. En effet, la Convention de Montego Bay ne prévoit pas de peine spécifique pour les pirates, laissant ce choix aux Etats.

En définitive des hommes sont inculpés sous le chef de piraterie, livrés à une juridiction aléatoire et abandonnés à leur sort alors même que l'arraisonnement et le transport des mêmes pirates sont soumis à de scrupuleuses mesures de respect des droits de l'homme. Le jugement est le parent pauvre des législations en matière de piraterie et même si au niveau national la situation s'améliore, au regard du droit international les lacunes sont immenses.

Si le sort des pirates, et le respect de leurs droits légitimes, sont un point important, il faut aussi faire remarquer qu'une infraction qui ne prévoit ni juge, ni peine n'a que peu de chance d'être utile. Pour agir efficacement contre la piraterie, il est donc obligatoire de réformer cet état des choses et de fournir une juridiction adéquate et des peines dissuasives mais justes (**section II**).

Section I - La redéfinition des critères de la piraterie

Nous avons pu constater la part importante réservée à l'action des organisations internationales, plus pratiques et souvent plus efficaces quand l'action étatique stagne. Le rôle

³⁷⁹ Cité par D. SCALIA *id.*

du BMI est majeur mais il souffre d'un défaut : sa conception de la piraterie n'est pas celle reconnue par Montego Bay. Le BMI a avant tout vocation à prévenir, il signale les dangers, les répertorie et en tire des conclusions qu'ils diffusent largement, afin que tous les acteurs de la vie maritime puissent prendre leurs précautions. Les informations associent indifféremment brigandage et piraterie et les chiffres livrés par l'IMO les regroupent.

Il est de toute façon difficile d'obtenir des chiffres en matière de piraterie : sur un secteur aussi vaste et des acteurs aussi divers, il est matériellement impossible que toutes les infractions soient recensées. La multiplication des zones maritimes concernées (haute mer, ZEE, mer territoriale, etc...) rend l'appréciation confuse.

Il en ressort néanmoins que la piraterie n'est plus un acte isolé, réservée à la seule haute mer, mais que, de plus en plus, elle s'élabore et parfois intervient ailleurs. Il n'est d'ailleurs pas prouvé qu'il existerait deux catégories de criminels : ceux n'agissant qu'en eaux territoriales et ceux opérant en haute mer. L'occasion créant le larron, ce sont souvent les deux facettes d'un seul et même criminel.

D'où l'intérêt de supprimer cette limite artificielle entre le brigand et le pirate, ce qui suppose un aménagement des souverainetés étatiques (§1).

De plus il apparaît nécessaire de stopper cette dérive vers l'assimilation entre piraterie et terrorisme. L'exemple aérien est certes une base pour une meilleure compréhension du phénomène pirate actuel, mais ce serait détruire complètement l'infraction que de ne pas maintenir un cadre pour les motivations (§2).

§ 1. La conciliation entre respect des souverainetés et réalité

Faire disparaître la barrière territoriale de l'infraction de piraterie est une option qui mérite d'être reconnue pour la cohérence qu'elle dégage dans l'action des pirates, et pour assurer une répression efficace (A), mais c'est une action diplomatiquement difficile et qui nécessiterait un aménagement de la gestion maritime telle qu'elle est définie par Montego Bay (B). Il ne paraît, en effet, ni envisageable, ni même souhaitable que la compétence universelle puisse trouver à s'appliquer uniformément.

A. La fusion du brigandage et de la piraterie

Le brigandage n'est pas de la piraterie, essentiellement parce qu'il n'a pas lieu en haute mer. Pourtant le mode opératoire et la finalité sont souvent les mêmes (1). Le meurtre est gradué en intensité, atténué ou amplifié selon les circonstances, il n'en reste pas moins qu'il s'agit d'un seul et même acte : attenter de manière définitive à la vie d'un être humain. De même les pirates n'ont-ils pas toujours recours aux mêmes armes ou navires, ce qui peut limiter la portée de leurs actes, mais le but final est similaire. Or il paraît incohérent de les traiter différemment, d'autant plus que l'un comme l'autre sont le résultat d'une même cause : l'impossibilité d'action d'un Etat. Ce dernier doit alors se tourner vers la Communauté Internationale, réaction logique et nécessaire pour fournir les moyens de lutter. Pourquoi alors traiter les auteurs selon des chefs d'accusation différents (2) ?

1. Une action similaire, deux lieux différents

La Convention de Montego Bay définit la piraterie comme 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. Si l'on s'arrête à ce seul alinéa, indépendamment des conditions géographiques, nous pouvons constater la similitude entre les actes de brigandage et ceux de piraterie.

Observons un acte de piraterie typique :

- Un navire panaméen, transportant du gaz liquéfié, le *Feisty Gas*, est abordé le 10 avril 2005 au large de la Somalie³⁸⁰. Les pirates ont commis un acte de violence illicite, puisqu'ils étaient armés, non seulement à l'égard du navire mais aussi des passagers puisqu'ils retiendront les deux en otages jusqu'au paiement d'une rançon. Cette action est un exemple classique des agissements contemporains des pirates.

³⁸⁰ J-M. BARRAULT, *op.cit.*, p. 82

A présent intéressons-nous à certaines infractions commises dans les eaux territoriales :

- Le 30 mai 2005, un autre navire panaméen, l'*Atsuta*, passant près de l'île Anambas, sera abordé par cinq pirates. Ces derniers, lourdement armés, maîtriseront l'équipage avant de dérober liquidités et objets de valeur³⁸¹. Les éléments de la définition de Montego bay sont encore une fois réunis, à l'exception de l'obligation géographique.
- Avant cela, le 30 mars 2005, c'est un navire malais, le *Bonggaya 91* qui sera l'objet de la convoitise des pirates, armés de fusils M-16 et de AK-47. Les circonstances seront particulièrement tragiques puisque le capitaine, retenu en otage, ne sera pas retrouvé³⁸².
- Lors de la flambée de piraterie asiatique, selon le BMI, près de la moitié des attaques avaient lieu le long des côtes indonésiennes³⁸³ à partir des nombreuses îles qui composent l'archipel³⁸⁴.

Enfin, mentionnons les désormais nombreuses agressions livrées au port ou dans les eaux intérieures :

- Le port de Jakarta a pu être considéré comme à haut risque : le 1^{er} mars 2004, le porte-conteneurs *Cape Henry* reçoit la visite de trois navires qui proposent des marchandises à la vente. L'équipage leur ordonne de s'éloigner et constate que le moteur d'un de leurs hors-bords pneumatiques a été subtilisé pendant la diversion³⁸⁵.
- Il est aussi nécessaire de mentionner les actes criminels commis dans le delta du Niger, où le delta et la mangrove remplacent avantageusement la haute mer pour les « pirates »
- En dernier point, rappelons la triste fin du navigateur Peter Blake, qui trouva la mort à l'embouchure de l'Amazone³⁸⁶

³⁸¹ J-M. BARRAULT, *op.cit.*, p. 82

³⁸² J-M. BARRAULT, *id.* p.82

³⁸³ *RGDIP*, Chronique des faits internationaux, tome 103/1999/2, p. 480

³⁸⁴ *RGDIP*, Chronique des faits internationaux, tome 99/1995/4, p. 972

³⁸⁵ J-M. BARRAULT, *ibid.*, p. 37

³⁸⁶ G.TOMASOVITCH, Le navigateur Peter Blake tué par des pirates, 07/12/2001, disponible sous : <http://www.leparisien.fr>

Il n'est pas nécessaire de recenser toutes les infractions, et tel n'est pas le but. Il s'agit uniquement de démontrer la similitude entre les actes dits de « piraterie » et ceux de « brigandage » afin de mettre en valeur l'artificialité de leur distinction. Comme nous avons pu le constater, du désordre terrestre naissait le désordre maritime, aussi que les pirates se cantonnent aux zones territoriales ou élargissent leurs actions à la haute mer ne change rien à leur pratique ou motivation. Un pirate est, historiquement, un « ennemi du genre humain ». S'il n'est plus aujourd'hui considéré comme déchu de ses droits et de sa nationalité, il n'en reste pas moins l'ennemi de toutes ses proies potentielles. A l'instar des grands criminels internationaux, coupables de crimes contre l'humanité ou autres atrocités, le seul moyen de l'atteindre est de réduire les compétences juridictionnelles au minimum. Le pirate sera plus facile à traquer et à punir si son existence légale ne s'arrête pas aux limites d'une frontière maritime.

2. Une répression efficace et égalitaire

Albert Camus disait que : « *Le plus haut des tourments humains est d'être jugé sans loi*³⁸⁷ ». C'est aussi un tourment du juge que de se retrouver dans une affaire dans laquelle il n'a aucun texte de loi pour appuyer ses réflexions ou son verdict. L'affaire du *Ponant* a illustré ce vide juridique que connaissait alors la France, et s'il n'y avait eu d'autres infractions prévues par le code pénal, il aurait été fort difficile pour le juge français de trouver un chef d'inculpation.

La piraterie est une infraction internationale, le tout premier des « crimes contre l'humanité » reconnu, et la première qui a bénéficié d'une compétence universelle³⁸⁸, ce que Brigitte Stern a défini comme le choix du juge d'un Etat de se déclarer compétent pour protéger « *certains intérêts fondamentaux qui coïncident avec ceux de la Communauté Internationale*³⁸⁹ ». C'est tout particulièrement flagrant dans le cas de la piraterie, dont les auteurs nuisent à la fois à leur pays d'origine, mais aussi aux représentants nationaux de tout pays qu'ils peuvent rencontrer. La compétence universelle permet de donner un fondement

³⁸⁷ A.CAMUS, *La Chute*, Gallimard, Paris, 1956, p. 123

³⁸⁸ A.PEYRO LLOPIS, *La compétence universelle en matière de crimes contre l'humanité*, collection du CREDHO, éditions Bruylant, 2003, p. 37

³⁸⁹ A.PEYRO LLOPIS, *id.* p. 1

juridique et une légitimité d'action aux Etats qui ont commis la maladresse de penser que la piraterie n'existait plus. C'est aussi le plus sûr concept du droit international pour éviter l'impunité aux auteurs de crimes jugés particulièrement odieux.

L'articulation entre droit international et droit interne est toutefois délicate. La transposition n'est pas toujours effective, ou alors parcellaire. De plus, les Etats, même s'ils la reconnaissent, peuvent rechigner à l'appliquer. La récente loi sur la piraterie votée au Parlement français le prouve : le législateur a préféré énumérer les cas dans lesquels il se reconnaissait compétent plutôt que de se reposer sur la compétence universelle offerte par la Convention de Montego Bay.

De plus, cette dernière connaît une limite en ce qui concerne la piraterie, puisqu'elle ne concerne que les actes commis en haute mer. Pour tout le panel d'infractions similaires citées plus haut, les Etats sont seuls juges. D'une certaine manière, c'est le lieu de commission qui fait de la piraterie une infraction internationale, susceptible de tomber sous le coup de la compétence universelle, bien plus que l'acte lui-même. Il est difficile de comprendre cette perception réductrice quand l'application de la compétence universelle à la piraterie est, quelque part, une dérogation à la souveraineté des Etats. Ainsi que pouvait l'affirmer Kenneth Randall : « *this distinction is not specially important, however, because the floating-territorial principle would usually subject a vessel on the high seas to the sovereign authority of its state of registration*³⁹⁰ ». La mise à l'écart volontaire de la loi du pavillon est due à la conscience que certains crimes nécessitent l'aide de tous, et ne peuvent être traités au niveau étatique.

Par conséquent, il est d'autant plus regrettable que ce régime dérogatoire ne s'étende pas de manière plus ambitieuse, sur tous les actes de piraterie, identifiables par leurs caractéristiques distinctes et non par leur lieu de commission. Pour la Communauté Internationale ce serait aussi un premier pas vers une harmonisation du droit, de la naissance de l'infraction à sa punition. La piraterie présente l'avantage, et malgré toutes les questions que peuvent soulever l'action des « pirates » aériens, d'être relativement épargnée par les questions politiques : c'est avant tout la pratique d'une forme de vol, qui s'étend au delà des frontières. Ce serait donc un candidat idéal pour une unification juridique internationale.

³⁹⁰ A.PEYRO LLOPIS, *id.* p.40

Au-delà des considérations doctrinales que peut susciter l'expansion de la qualification d'infraction internationale pour tous les actes présentant les caractéristiques de la piraterie, se pose le problème de l'humain derrière le pirate.

Nous avons pu constater que les législations nationales sont disparates quant aux traitements et punitions réservés au pirate, pire cette distinction peut théoriquement exister au sein du même Etat, selon que ce soit ce dernier ou un Etat avec qui il est lié par des accords de jugement qui a procédé à l'arrestation du pirate.

Cette situation génère une forte instabilité juridique dont pâtissent les incriminés : ils ne leur est virtuellement pas possible de connaître à l'avance le sort qui le menace à l'avance.

Ce peut aussi être un facteur d'incitation à la piraterie car un pirate plus instruit qu'un autre prendra garde de ne commettre ses méfaits que là où il est certain de « bénéficier » du jugement le plus favorable.

Enfin c'est assurer que peu importe l'endroit où se produit l'infraction, une réponse juridique proportionnée sera appliquée car pour les armateurs également, le lieu de commission de l'infraction peut avoir son importance sur le jugement attendu et l'éventuel récupération des marchandises et/ou hommes d'équipages retenus.

Face aux arguments en faveur de l'extension de la qualification internationale de la piraterie, on peut se demander la raison d'une telle méfiance. Il s'agit de la protection des zones maritimes sous souveraineté nationale. La mer est un domaine important des pouvoirs de l'Etat, car elle est à la fois rempart stratégique et source de richesses. Il n'est donc pas envisageable, sauf cas extrêmes, de permettre aux Etats tiers de s'y impliquer.

Il existe pourtant des cas où nécessité fait loi, pour le plus grand bien du droit international puisque cela pousse la Communauté Internationale à fournir un effort de réflexion et d'innovation.

B. La protection des souverainetés étatiques

Etendre le régime de la piraterie à toutes les infractions semblables, sans tenir compte du critère de commission géographique, c'est, quelque part, ouvrir le territoire des Etats. On

ne peut concevoir la compétence universelle comme l'autorisation permanente conférée aux navires d'Etat de pénétrer dans les eaux territoriales d'un autre Etat sous prétexte d'y poursuivre des pirates. Il faut donc prévoir un aménagement de l'action. Pour ceux qui s'effraieraient à l'idée d'une semblable extension du droit international, rappelons qu'en matière de crime contre l'humanité, des solutions ont pu être trouvées.

Il existe pourtant des cas dans lesquels un Etat est reconnu comme défaillant, un aménagement de la compétence universelle ne servirait donc à rien puisqu'il n'aurait aucune chance de trouver un écho dans l'action nationale. C'est bien sur le cas de la Somalie, et c'est à travers les solutions proposées par l'ONU, pour l'aider à lutter contre la piraterie (1) qu'a pu faire jour une nouvelle conception de la compétence universelle. C'est, toutefois, une situation exceptionnelle, dont la gravité a autorisé des mesures particulières. Les leçons qu'ont pu en tirer ne sont pourtant pas à négliger. Parmi elles, la conviction qu'un acte de piraterie peut avoir lieu en dehors des zones prescrites par la Convention de Montego Bay, ou, à tout le moins, qu'elle y plonge ses racines. Pour tous les autres cas, il faut trouver le juste équilibre entre une répression aisée et la protection des intérêts nationaux (2).

1. L'ouverture de la mer territoriale somalienne par l'ONU

La résolution du Conseil de sécurité de l'ONU n°1851 du 16 décembre 2008 a constitué un pas immense dans l'action internationale contre la piraterie. Jusque là les navires étrangers tentaient difficilement d'escorter les navires du PAM et de capturer les pirates quand ils le pouvaient, tâche vouée à l'échec face à l'ampleur des dégâts, ce que le conseil de sécurité n'a pas manqué de mentionner : *« les pirates ont élargi leur champ d'opération, comme en témoignent notamment le détournement du Sirius Star à 500 miles nautiques des côtes kényanes et d'autres tentatives infructueuses effectuées par la suite loin à l'est des côtes tanzaniennes »*. C'est finalement la reconnaissance *« du fait que le Gouvernement fédéral de transition n'a pas les moyens de tenir les pirates à distance, de poursuivre en justice ceux qui sont arrêtés, ni de patrouiller dans les eaux au large des côtes du pays, y compris les voies de circulation maritimes internationales et les eaux territoriales somaliennes, et d'en assurer la sécurité »*, qui va permettre de débloquer la situation.

Tout en reconnaissant les droits de la Somalie en tant qu'Etat souverain, le conseil de sécurité va poser le constat de son impuissance à endiguer le phénomène. D'un autre côté, le Gouvernement fédéral de transition va officiellement demander de l'aide aux membres de la Communauté Internationale. C'est de l'union de ces deux volontés que va naître la résolution 1851. Elle est riche d'apports juridiques.

Tout d'abord, le conseil de sécurité va poser les limites précises, rappelant les droits d'un Etat souverain mais soulignant également la situation exceptionnellement chaotique de la Somalie. Puis il va officiellement associer le Gouvernement fédéral de transition à sa résolution, mettant très clairement en exergue que les autorisations qui vont suivre ne sont possibles que par le consentement de ce dernier. Il ne s'agit donc pas d'une action unilatérale du conseil de sécurité, intervenant dans le cadre du maintien de la paix. Il n'y a pas ici de belligérants, mais un Etat incapable de contenir ses ressortissants et pourtant maître de son territoire. Il ne s'agit pas d'une intervention directe sous l'égide de l'ONU, mais d'une invitation lancée à la Communauté Internationale. Un Etat est libre d'autoriser l'action d'autres Etats sur son territoire, bien que l'on pourrait s'interroger sur la « liberté » dont dispose un Etat aux abois, qui ne maintient sa légitimité que grâce la Communauté Internationale.

La formule que va employer le conseil de sécurité est floue, n'explicitant pas l'autorisation de pénétrer sur le territoire somalien de manière formelle. On peut pourtant distinguer des éléments qui nous permettent de dégager cette conclusion :

Le conseil de sécurité prend soin de distinguer piraterie et vols à main armée mais ne peut les dissocier dans son discours tant il est vrai que les deux infractions marchent main dans la main. C'est implicitement reconnaître que la piraterie peut avoir lieu dans les eaux territoriales d'un Etat. C'est aussi un indice sur les zones touchées par le fléau et susceptibles de nécessiter une intervention extérieure.

Le conseil a d'ailleurs pris le soin de préciser que la Somalie n'avait pas les moyens d'offrir de résistance aux pirates, tant au large de ses côtes, que dans ses propres eaux. Le GFT somalien confirme qu'il consent à recevoir une aide accrue, puisque dans une lettre du 9 décembre 2009, envoyée par le Président de la Somalie à la Communauté Internationale, il lui demande de prendre des mesures pour tenir à distance de son territoire terrestre et aérien, tous ceux qui l'utilisent afin de planifier ou commettre des actes de piraterie ou de vol à main

armé. La référence au territoire terrestre atteste que la piraterie n'est pas une simple question de haute mer.

Par la suite, le conseil encourage : « *les Etats et organisations régionales à conclure des accords ou arrangements spéciaux avec les pays disposés à prendre livraison des pirates pour embarquer des agents des services de lutte contre la criminalité de ces pays, en particulier au sein de la région, en vue de faciliter la conduite d'enquêtes et de poursuites (...)* ». Enfin le conseil encourage les mêmes acteurs et les autorisent, pendant une période de douze mois, à prendre toutes les mesures appropriées pour réprimer la piraterie et le vol à main armé en mer, sous réserve du respect du droit international humanitaire et du droit international des droits de l'homme

Bien que ces autorisations soient toujours subordonnées à l'accord du GFT et que le conseil ait précisé leur caractère exceptionnel et temporaire, c'est incontestablement une ouverture dans le principe de souveraineté pleine et entière de l'Etat sur son territoire, notamment maritime.

L'association de l'ouverture des zones maritimes, et du traitement identique réservé aux infractions de piraterie et de vol à main armée en mer contribue à élargir la notion de piraterie. Malgré la volonté de maintenir une distinction précise entre haute mer et eaux intérieures, ou entre piraterie et vol à main armé en mer, le conseil et la Communauté Internationale ne peuvent faire autrement que de les associer.

La mesure a été renouvelée, preuve de son succès. On peut désormais considérer qu'une lutte efficace contre la piraterie passe par une nouvelle appréciation des infractions et de leur lieu de commission.

Il n'est pourtant pas possible de rayer d'un trait de plume un mécanisme qui assure le fondement même des relations dans la Communauté Internationale. Il faut donc tenter d'aménager les obligations contemporaines avec le maintien de la souveraineté étatique sur ses zones maritimes.

2. L'aménagement du maintien des zones de souveraineté maritime

Le respect et l'égalité de la souveraineté des Etats dans la Communauté Internationale est le principe de base du droit international public. C'est parce que les Etats sont souverains dans la gestion politique, administrative et économique de leur territoire et nationaux qu'ils acceptent, parfois, de se soumettre gracieusement à des considérations d'ordre international. Le droit et la juridiction internationaux ne peuvent se passer du rôle essentiel de l'Etat, c'est avant tout lui qui gère l'ordre public national et le droit international ne peut qu'agir en complément.

Il est certain que lorsque l'Etat ne peut assurer sa mission de base, la tâche du droit international est délicate : il lui reviendrait de suppléer au nom des principes reconnus par la Communauté Internationale, mais ce serait alors créer un précédent. Il est peu vraisemblable que les Etats acceptent une telle ingérence du droit international, de plus il est fort risqué de déterminer quels critères sont constitutifs, légalement parlant, de la défaillance d'un Etat et de son incapacité à assumer son rôle. Le subterfuge utilisé par le conseil de sécurité, dans le cadre de la Somalie, est de considérer que c'est l'Etat somalien qui a reconnu sa faillite et qui a demandé l'aide de la Communauté Internationale. On peut se demander si ce raisonnement résisterait à une étude et une comparaison approfondie des critères de l'Etat. Il apparaîtrait que le GFT somalien ne peut être représentant d'un Etat. Par conséquent sa demande ne serait pas le fait de l'Etat somalien et la résolution qui en découle souffrirait d'un défaut de légalité.

Il s'agit d'une fiction nécessaire car c'est un des attributs reconnus, et une caractéristique de sa souveraineté, de l'Etat que de rendre la justice³⁹¹. L'attribution de compétence exclusive à permis de réguler les rapports entre Etats : ces derniers ont donc l'exclusivité sur leur territoire et sur leurs ressortissants. La piraterie se situe au confluent de ces deux compétence : elle territoriale, absolue, et celle nationale, plus diffuse. Le pirate, par sa mobilité, peut se situer sur une multitude de territoires, en contradiction avec celui de sa nationalité. On peut trouver là une légitimation du maintien de la piraterie comme infraction internationale.

Autrefois, le pirate, par son activité, perdait le droit à la nationalité et était livré à la merci du premier navire de guerre qui le capturerait. A l'époque contemporaine, la situation des apatrides est reconnue comme une situation méritant notre compassion : sans protection et sans territoire où résider légalement, leur cas est souvent l'objet de la CEDH. La

³⁹¹ L. FARCHAKH FOURET, La compétence universelle comme instrument de lutte contre l'impunité, disponible sous : <http://institut-gouvernance.org>

Communauté Internationale cherche, par tous les moyens, à l'éviter. Il n'est donc plus possible de justifier la compétence universelle par la disparition des critères de rattachement de l'individu à un Etat. Le pirate doit rester ressortissant d'un Etat.

Nous revenons alors au problème des juridictions : le pirate relèverait, classiquement, de l'Etat du pavillon ou de son Etat national. Si l'on se repose sur ces seules critères, il serait loisible au pirate de fuir ces deux Etats pour échapper au courroux de la justice.

C'est pour pallier de telles éventualités que s'est développé, tout d'abord le principe de l'extradition, c'est-à-dire « *l'acte par lequel un Etat remet à un autre Etat, sur la demande de celui-ci, une personne qui se trouve sur son territoire et à l'égard duquel l'Etat requérant envisage d'exercer sa compétence pénale*³⁹² » ; puis le principe de la compétence universelle, c'est-à-dire qu'un Etat se considère comme compétent pour juger d'une infraction malgré l'absence d'un quelconque lien de rattachement. Un petit nombre d'infractions internationales, considérées comme de *jus cogens* (bien que cette notion soit sujette à controverses), autorisent les Etats à exercer la compétence universelle : la piraterie en fait partie.

La réflexion doit cependant être élargie car la situation somalienne rappelle les divergences d'interprétation nées de la loi belge du 16 juin 1993 relative à la répression des infractions graves aux Conventions de Genève du 12 août 1949 et aux Protocoles I et II du 8 juin 1977. Cette dernière donnait, sur la base des conventions précitées, compétence universelle à la Belgique pour la répression des crimes de guerre. Par une extension de 1999, cette loi touchait également le génocide et les crimes contre l'humanité. Il ne s'agit pas ici de revenir sur l'affaire Yerodia qui en a découlé et a fourni matière à réflexion pour la CIJ, mais de souligner la similitude entre la compétence universelle telle que conçue en Belgique et la situation actuelle en Somalie.

La compétence universelle permettait que l'auteur d'une infraction soit appréhendé par un Etat sans compétence liée au lieu de commission de l'infraction ou à la nationalité active/passive des acteurs, mais sur le territoire duquel il résidait, de manière temporaire ou définitive. Or la loi belge supposait que la compétence universelle pouvait trouver matière à s'appliquer alors même que l'individu recherché n'était pas présent physiquement sur le territoire de l'Etat qui se proclamait compétent.

³⁹² P. Daillier et A. Pellet, *Droit International Public (Nguyen Quoc Dinh)*, 6e éd., Paris, L.G.D.J., 1999, p. 507

La situation somalienne nous rappelle cet état de fait, voire même le renforce : les Etats sont compétents pour rechercher et appréhender des pirates, indépendamment de l'existence d'une quelconque compétence liée à l'infraction ou à la nationalité, sur le territoire d'un autre Etat ! On comprend que le conseil de sécurité n'ait prudemment autorisé cela que pour une période précise et sur le seul territoire somalien.

Nonobstant ces réserves, on ne peut que constater que la stratégie a payé. Il serait donc préjudiciable de se priver de ce nouvel instrument juridique. Il faudrait alors le rendre officiel mais dans un encadrement strict, pour préserver l'ordre juridique international. On pourrait suggérer que le droit international régissant la piraterie prévoit la possibilité que l'Etat se reconnaissant en difficulté, déclare cet état de fait au vu et au su de la Communauté Internationale. Un mécanisme juridique lui permettrait, par la suite, d'autoriser l'utilisation pleine et entière de la compétence universelle aux autres Etats monnayant le respect formel des zones sous souveraineté territoriales. Afin de simplifier les procédures et de permettre une appréhension prompte des pirates, élément clé de la lutte, on pourrait exiger une autorisation officielle qui se traduirait par la présence un officier assermenté de l'Etat défailant auprès des représentants des autres Etats. Ce dernier attesterait de la régularité de l'opération, du respect des accords passés entre les deux Etats et neutraliserait les tentatives de débordement.

Cette possibilité suppose la fusion des infractions de piraterie et de vol à main armée en mer et le maintien d'une unique infraction internationale.

Elle suppose également que soit réglée la question pendante de *l'Animus Furandi*, car une infraction à teinture politique trouvera difficilement sa place dans le cadre d'une compétence universelle élargie.

§ 2. La délicate question de *l'Animus Furandi* et des « fins privées »

Les ambiguïtés de la « piraterie aérienne » et la paranoïa des médias laissent souvent croire que les terroristes ont une activité plus large que ce qui transparait. La piraterie maritime n'est pas exempte de reproches en la matière car nous avons pu voir les liens douteux existants entre l'action des pirates et leur financement. De même, les implications politiques ne sont pas absentes du milieu maritime : la surpêche thonière a pu être évoquée comme motivation des pirates somaliens. Le delta du Niger démontre, derrière la recherche

évidente de lucre, une forte revendication politique envers le gouvernement et ses agissements.

Il est fréquent, dans la sphère internationale, que la science politique interfère avec la science juridique. Si c'est inévitable, ce n'est guère souhaitable tant cela fausse l'application des réglementations internationales. La piraterie se caractérise par la recherche d'un enrichissement personnel. Il nous paraît nécessaire que cet état de fait demeure afin que la répression ne puisse être entravée par des considérations d'opportunisme politique.

Les faits démontrent que de telles dérives ont pu être tentées, mêlant habilement piraterie et terrorisme à des fins d'appréciation de l'infraction purement politique. C'est alors le rôle du juriste de retracer les frontières pour maintenir la cohérence des qualifications juridiques et de leurs conséquences.

Nous nous attarderons tout d'abord sur les tentatives de perversion de l'infraction de piraterie (**A**) tant anciennes que récentes, pour considérer l'inévitable imbrication des implications politique et économiques dans la piraterie (**B**) tout en tentant de démontrer l'utilité de la distinction.

A. Les tentatives de perversion de l'infraction de piraterie

Il est tentant, pour les Etats, d'attribuer le qualificatif de pirate ou de terroriste, voir de mélanger les deux. Chacune des qualifications offre un panel d'action bien plus large que pour une infraction classique. Il a ainsi pu être considéré que des insurgés étaient terroristes envers leur Etats d'origine et donc susceptible d'être traités comme des pirates (et non comme des belligérants) (**1**) ; la doctrine s'est empressée d'intervenir pour démêler cet écheveau complexe et définir un statut d'insurgé incompatible avec la notion de piraterie. Par ailleurs, l'absence de définition formelle du terrorisme, sinon par les effets qu'il engendre, nous oblige à constater que la piraterie moderne n'est pas n'est pas encore à l'abri d'une confusion (**2**).

1. La piraterie, trait d'union entre terrorisme et insurrection

Nous avons pu observer le caractère attractif de la piraterie, majoritairement du à la possibilité pour chaque Etat, d'en réprimer les auteurs indépendamment de la nationalité de ces derniers. Ces mesures ont, pour la plupart, été repoussées afin d'éviter que l'infraction de piraterie ne se vide de sa substance. Il subsiste pourtant des situations dans lesquelles les limites ne sont pas clairement tracées, particulièrement quand les visées économiques des criminels ne font pas obstacle à une ambition plus politique.

A cet égard, la qualification de terrorisme est commode : n'étant pas clairement définie, elle permet d'assimiler des infractions différentes, et surtout, sous le couvert d'une action politique, d'empêcher la Communauté Internationale de régler la question. Nous avons pu observer qu'en matière de « piraterie aérienne », les conventions internationales se sont efforcées de juguler les appréciations politiques afin de fournir un corpus juridique.

Néanmoins il est fréquent que le qualificatif de « terroriste » soit accolé aux actions des pirates, que ce soit à défaut d'en maîtriser les tenants et aboutissants, ou pour en souligner le caractère particulièrement odieux. Le terroriste, tout comme le pirate, use de la force pour arriver à ses fins ; toutefois ce sont sur ces dernières que doit s'effectuer la différence entre les deux : le terroriste cherche généralement à obtenir une satisfaction de nature politique, alors que le pirate cherche une récompense pécuniaire, l'*animus furandi*.

La considération de l'*animus furandi* n'est cependant pas suffisamment claire pour que des doutes soient levés sur les différents cas de figures. Les Etats entretiennent parfois volontairement la confusion, quant à la Communauté Internationale, il lui faut du temps pour lever l'ambiguïté sur le statut accordé à certains groupements. Nous étudierons plus particulièrement ici les insurgés, car c'est une situation caractéristique de la dérive juridique entre les notions de piraterie et de terrorisme.

L'insurgé présente, à bien des égards, des similitudes avec le terroriste : tout comme lui, il s'oppose au gouvernement de son Etat, que ce soit pour des raisons idéologiques, ethniques... Il se livre également à des déprédations contre l'Etat et ce dernier ne peut que répugner à lui reconnaître le statut d'insurgé car un belligérant reconnu a des droits que n'a pas le terroriste. En matière maritime, l'insurgé était plus volontiers qualifié de pirate. Cette qualification était sujette à caution lorsqu'elle était attribuée par le biais d'un acte unilatéral du gouvernement régulier contre lequel les insurgés luttèrent. C'était alors l'attitude des autres Etats qui infirmaient ou confirmaient le statut de pirate.

Le principe qui est aujourd'hui fermement établi, est que les Etats refusent de se considérer comme liés par les actes unilatéraux du gouvernement régulier, visant à déclarer comme pirates des rebelles³⁹³. Toutefois leur neutralité ou leur bienveillance à l'égard des insurgés, dépend largement de ces derniers : tant que leurs déprédations ne concernent que les navires de leur Etat d'origine, la qualification de pirates ne leur est, généralement, pas appliquée³⁹⁴. Ce sont parfois des décisions ambiguës qui illustrent l'opportunisme des Etats, ainsi dans l'affaire de l'*Ambrose Light*, rendue en 1885 par une Cour de district des Etats-Unis, le juge a rappelé qu' : « *en l'absence de reconnaissance par un gouvernement de leurs droits de belligérants, les insurgés qui utilisent des navires de guerre ne sont, au regard du droit, que de simples associations de personnes privées se livrant à des opérations illégales en haute mer ; (...) ces actes sont donc des actes de piraterie (...)* »³⁹⁵. Le juge conclut cependant qu'il y avait eu, en l'espèce, une reconnaissance implicite de belligérance qui empêchait de reconnaître le caractère de pirate au navire.

Il est plus fréquent de rencontrer la situation inverse à l'époque contemporaine : les pirates sont soupçonnés de dissimuler des visées terroristes. Force est de reconnaître, qu'effectivement, la piraterie moderne peut porter à confusion. Or il est indispensable de maintenir la différence entre les deux infractions et d'éviter toutes dérives, tout d'abord parce qu'élargir le champ d'application d'une infraction se fait toujours au détriment de la précision et de la simplicité du droit, puis parce que le régime de compétence et de répression propre à la piraterie ne pourrait qu'être diminué si l'infraction prenait un aspect politisé.

2. Une piraterie moderne non exempte de terrorisme

La déliquescence de l'Etat somalien a laissé apparaître les différents groupes de pouvoirs qui sous-tendent la société somalie. Parmi ceux-ci, l'union des tribunaux islamiques a laissé la place à une faction beaucoup plus radicale : Al-Shabab, qui a clairement revendiqué son allégeance à Al-Qaïda.

³⁹³ H. LAUTERPACHT, *id.* p. 514

³⁹⁴ H. LAUTERPACHT, *id.* p. 518

³⁹⁵ Cité par H. LAUTERPACHT, *id.* p. 519

La piraterie somalienne présente des caractéristiques logistiques similaires quel que soit le lieu de commission de l'infraction, ce qui dénote des fournisseurs identiques. Elle est aussi particulièrement bien équipée, avec GPS, téléphones cellulaires et satellites. De surcroît elle se caractérise par une organisation accrue avec un mode opératoire sécuritaire, privilégiant la prise d'otages à partir de bateaux mères³⁹⁶. Ceci dénote une anticipation très différente des revendications alimentaires des premiers pirates, anciens pêcheurs, et donc une « tête pensante ».

Nous avons pu observer les liens qui existaient entre les différents « prétendants » au pouvoir somalien et la piraterie, l'un se nourrissant de l'autre, que ce soit pour créer une zone d'instabilité ou pour obtenir des capitaux. Le financement d'un groupe comme Al-Shabab, par des actions pirates, pourrait donc recouvrir un aspect terroriste. Cette possibilité n'est pas qu'une utopie et a pu soulever des controverses au sein des puissances armées qui se sont assignées la tâche de lutter contre la piraterie dans la corne de l'Afrique. Prudemment les européens se sont refusé à agir sous l'égide de la Task Force 150, consacrée à la lutte contre le terrorisme, préférant recourir à une nouvelle force navale (outre *Atalanta*), la Task Force 151, spécifiquement dédiée à la lutte contre la piraterie maritime.

Il est également vrai que la piraterie, source d'insécurité et de danger, pourrait rentrer dans la catégorie d'« atteinte à la sécurité maritime » ; les auteurs se sont d'ailleurs déjà interrogés³⁹⁷ sur le sujet, illustrant davantage, s'il en était besoin, la confusion qui règne entre piraterie et terrorisme maritime. Il est visible que dans un cas comme dans l'autre, les moyens employés sont les mêmes³⁹⁸ et aboutissent au même résultat : créer la terreur tant par leur mode d'action, que par les répercussions subies par d'innocentes victimes, prises en otages, blessées voire pire, tuées.

Ainsi que nous l'avons déjà remarqué, il existe une différence fondamentale entre terrorisme et piraterie : le mobile. Pourtant ce critère est fragile : il est, tout d'abord, difficile à appréhender parce qu'il suppose de pénétrer dans la mentalité des criminels ; puis, quand

³⁹⁶ V. GROIZELEAU, *Entretien avec le contre-amiral Philippe Coindreau*, 21/01/2011, disponible sous : www.meretmarine.com

³⁹⁷ F. ODIER, Piraterie, terrorisme : une menace pour les navires, un défi pour le droit de la mer, *Annuaire du droit de la mer*, vol. 10, 2005, p. 263 et s.

³⁹⁸ A. LELARGE, La Somalie entre anarchie et piraterie, *journal du droit international (Clunet)* n°2, avril 2010, var. 2, disponible sous : www.lexisnexis.fr

bien même les motivations de ces derniers seraient établies, il peut subsister des doutes sur la détermination à leur attribuer.

Sont exclus de la qualification de piraterie les agissements commis à des fins politiques ou idéologiques³⁹⁹, mais comment distinguer le caractère privé de la recherche de lucre lorsque des êtres humains sont pris en otages, ou quand la justification du recours à la piraterie se teinte de revendications politiques⁴⁰⁰. De plus, la convention de Montego Bay, par sa formulation générale, laisse planer un doute : est un acte de piraterie celui commis à des « fins privées » ; or il est possible qu'un acte soit commis pour de telles fins, tout en étant dépourvu de toute recherche de lucre. Comment caractériser cet acte ? Relève-t-il, parce qu'il est privé, de la piraterie, ou bien, parce qu'il n'a pas de but lucratif, d'une autre catégorie comme le terrorisme ?

Les revendications somaliennes, ou de manière plus éloignées les brigandages du delta du Niger, mettent en valeur l'existence de tels mobiles. Ils ne sont pas nouveaux car les auteurs ont déjà pu s'interroger sur la conduite à tenir en une telle situation.

Il semble qu'aujourd'hui, une motivation purement mercantile des pirates ne puisse être assurée. L'a-t-elle jamais été d'ailleurs ? Certes l'âge d'or des pirates des Antilles donne l'impression de la totale indépendance des pirates, mais la réalité était plus complexe, comme nous avons pu le constater. Tantôt pirate, tantôt corsaire, le criminel pouvait, tout en cherchant exclusivement à s'enrichir, épargner certains pavillons ou, au contraire, les prendre comme cibles. On ne peut donc envisager la piraterie sans évoquer le risque de motivations moins matérielles.

B. Une motivation encore à définir

Les motivations des pirates constituent la distinction fondamentale entre leur activité et celle des terroristes. En dépit de cela, la convention de Montego Bay a maintenu un critère

³⁹⁹ A. LELARGE, *id.*

⁴⁰⁰ Les pirates somaliens ont tenté de légitimer leurs actions, soit en invoquant le pillage de leurs ressources halieutiques, soit en considérant qu'il s'agissait d'une juste réparation envers les dommages écologiques provoqués par les autres Etats. La découverte, le long des côtes somaliennes, de fûts contenant des substances toxiques a pu apporter du poids à cet argument.

de distinction peu précis, en attribuant les motivations pirates à des « fins privées » Cette absence, volontaire ou non, de précision, a constitué le fondement de controverses doctrinales (1) sur les agissements susceptibles de rentrer dans ce cadre.

Il est pourtant vital que les hésitations cessent, afin d'éviter tout rapprochement ou confusion entre piraterie et terrorisme (2) qui pourrait conduire à une dilution peu profitable tant aux criminels qu'aux Etats en définitive.

1. Les hésitations doctrinales sur la notion de « fins privées »

L'utilisation de « fins privées » retenue par la convention de Montego Bay, s'oppose à celle de « fins publiques ». Il ne s'agit pas véritablement d'une innovation de la Convention de 1982, mais de la reprise par celle-ci des termes de la Convention de Genève sur la haute mer. Il ne s'agit pas d'entendre par « fins privées » le seul *animus furandi* mais de concevoir un cadre bien plus large pour la répression de la piraterie. Le professeur Bingham, rapporteur des travaux préparatoires de la convention sur la piraterie de la *Harvard Research in International Law*, expliquait que le vol n'était pas la caractéristique de la piraterie mais que celle-ci se concevait de manière beaucoup plus générale : « *Acts done with other purposes than robbery also are put under the common jurisdiction, although the typical piracy is usually defined as robbery on the high seas ; for there is no good reason why one who does an act with intent to kill, wound, rape, enslave or imprison, or to steal or maliciously destroy property, which would be piracy if done to rob, should not be subjected to more probable retribution through the common jurisdiction of all states, instead of to a lesser chance of apprehension and punishment by a single state (or one of two or three states) which may not have the present force, or opportunity or interest to serve the cause of security and order in the locality*⁴⁰¹ ». Cette opinion a été reprise par la Commission du Droit International et l'expression « fins privées » a désormais constitué un incontournable de la définition de piraterie.

⁴⁰¹ Cité par M. HALBERSTAM *id.*, p. 277

La Commission du Droit International s'est penchée avec intérêt sur les éléments constitutifs des « fins privées », le rapporteur soulignant le travail présenté excluait les actes illégaux perpétrés dans un but politique (« (...) *thus leaving outside the scope of the definition all wrongful acts perpetrated for a political purpose*⁴⁰² »). Les hésitations sur la limitation entre « fins privées » et « fins politiques » reposaient, entre autres, sur le statut réservé aux insurgents non-reconnus. Nous avons déjà pu examiner sur le sujet, le point de vue de H. Lauterpacht, mais à cette occasion aussi, le rapporteur exprima un point de vue identique. Ces « fins privées » permettaient également d'exclure les navires d'Etats, en reprenant une citation d'Oppenheim : « *Private vessels only can commit piracy. A man-of-war or other public ship, so long as she remains such, is never a pirate*⁴⁰³ (...) ».

Il restait néanmoins des points délicats, ainsi il n'a jamais été suggéré que le terme « fins privées » puisse exclure les actes terroristes⁴⁰⁴, la distinction s'est faite par la suite au cas par cas, par les différentes conventions sur la sûreté et la sécurité maritime. Le terme « fins privées » est demeuré malgré le trouble qu'il peut engendrer.

On peut effectivement considérer que si « fins privées » n'engage pas automatiquement le vol, des déprédations peuvent être commises par simple esprit de vengeance personnelle. Or comment catégoriser la vengeance ? Si elle n'est pas menée au nom d'une cause idéologique et politique, mais relève du sentiment d'une offense personnelle, on peut considérer que l'individu agit à « fins privées ». Un bon exemple consisterait à reprendre le personnage du capitaine Némoto dans Vingt milles lieues sous les mers de J. Verne. Celui-ci se déclare en guerre contre toutes les nations, et se livre, sans recherche de lucre, à la tâche méticuleuse de saborder les navires qui passent à portée de tir du *Nautilus*. Est-il un terroriste ou un pirate ? Si l'on se tient à la lettre de la Convention de Montego Bay, il s'agit d'un pirate. Néanmoins il y a probablement derrière cette vengeance une revendication contre la société humaine qui l'a maltraitée. Par conséquent, le motif deviendrait politique, faisant basculer l'infraction dans la sphère du terrorisme.

Le recours aux « fins privées » cherchait vraisemblablement à ne pas restreindre le champ d'application de la piraterie à des actes de vol, et à offrir une meilleure réparation aux victimes d'un acte de cruauté gratuite. Malheureusement, avec l'intensification du terrorisme

⁴⁰² Cité par M. HALBERSTAM, *id.* p. 280

⁴⁰³ Cité par M. HALBERSTAM, *id.* p. 280

⁴⁰⁴ M. HALBERSTAM *id.* p. 281

sur la scène mondiale, et la montée en puissance de la paranoïa des gouvernements et des populations, nous assistons à glissement progressif de l'infraction de piraterie, dont on ne sait plus vraiment quel but elle recherche.

Il devient urgent de redéfinir les contours de la notion de « fins privées ».

2. La nécessité d'une distinction formelle dans le futur

Lorsque les pirates somaliens invoquent les exactions menées dans leurs eaux territoriales par des navires d'autres Etats pour justifier leurs actions, ils affaiblissent insidieusement la distinction entre « fins privées » et « fins publiques ». Si l'on considère qu'ils cherchent à récupérer le « manque à gagner » engendré, ils relèvent de la motivation privée, s'il s'agit d'un rééquilibrage entre les puissances, la balance penche pour un mobile politique. Les conséquences néfastes sont prévisibles : champ trop large qui rend l'action et le suivi judiciaire impossible. De plus, l'exclusion des agissements à caractère politique se justifie par le souci de ne pas soumettre des « délits politiques » à un régime de répression universelle, qui risquerait de provoquer une immixtion dans les affaires internes des Etats⁴⁰⁵. Ceux-ci pourraient alors faire le choix de ne pas poursuivre pour se protéger de tentatives semblables de la part de leurs pairs.

Préciser les contours délimite un champ d'action beaucoup plus large que le seul sujet de la piraterie. Il serait utile que la réflexion sur le terrorisme aboutisse à un consensus qui permettrait de poser clairement ses limites et de positionner les autres infractions par rapport à celles-ci. Cela pourrait aussi éviter que la piraterie ne finisse par incorporer des actes si différents qu'ils finiraient par susciter un régime dérogatoire qui, à terme, viderait la piraterie de sa substance et de son régime de répression favorable.

Enfin une précision consensuelle serait souhaitable pour éviter les interrogations et les interprétations des différents acteurs de la Communauté Internationale, ainsi que les retards et paralysies des ces derniers dans le traitement des situations de crise.

⁴⁰⁵ A. LELARGE, *id.*

Ces différents ont sans doute été perçus par les Etats qui se sont donnés la charge de lutter contre la piraterie, puisque les opérations qui lui sont consacrées distinguent entre la lutte contre la piraterie et la lutte contre le terrorisme. Ceci est particulièrement flagrant en ce qui concerne la *Task Force* 150, chargée de la lutte anti-terrorisme, et la *Task Force* 151, chargée de la lutte contre la piraterie au large de la Somalie.

La question du mobile de la piraterie avait fait débat sur la nécessité ou non de son existence. Il paraît aujourd'hui évident que le mobile doit continuer à constituer un élément de caractérisation de l'infraction et qu'il doit continuer à exclure les aspects politiques. Il n'est cependant pas inenvisageable de recourir à de grands principes, détaillant plus précisément la notion de « fins privées ». Cette tâche est généralement dévolue aux tribunaux, ce qui nous amène à nous pencher sur le dernier volet de l'efficacité de la lutte contre la piraterie : les poursuites judiciaires et l'incarcération des criminels.

Section II - Un suivi judiciaire efficace

L'identification et l'arrestation des pirates constituent une gageure dans l'immensité du territoire maritime qui est le leur. L'attention des gouvernants s'est donc, avant, tout, consacré sur le moyen de tisser un filet aux mailles suffisamment fines pour arraisonner le maximum de pirates possibles. C'est dans cette optique que l'ONU a autorisé, après demande du GFT somalien, les navires d'Etats étrangers à poursuivre les pirates dans les eaux territoriales somaliennes, poursuites qui peuvent également se produire sur le territoire terrestre, si l'Etat demandeur obtient l'autorisation. Les Etats sont aussi intervenus en amont de la situation en tentant d'assurer une situation politique stable et une économie viable en Somalie, tâche titanesque également, qui ne pourra produire ses fruits immédiatement.

Un autre volet doit aussi subir de profonds aménagements : le jugement et l'incarcération des pirates. La Convention de Montego Bay offre un socle juridique en matière d'appréhension des pirates mais renvoie aux Etats la charge de les juger selon les modalités de leur droit interne. Nous avons pu souligner les divergences existantes entre ces différents droits et l'instabilité juridique subséquente. L'harmonisation internationale des législations est un objectif difficile à atteindre mais qui trouve son sens profond dans la gestion des infractions internationales comme la piraterie.

Avant d'être un droit codifié, le droit international est avant tout coutumier et jurisprudentiel. Ces deux sources du droit permettent un apport essentiel, bien que souvent plus long à établir (encore que le concept de « coutume sauvage » établi par P-M Dupuy remette cette durée en perspective), car elles utilisent les faits et les concessions progressives des Etats pour permettent à une conception unique de s'imposer. La Cour Internationale de Justice permet de clarifier les différentes notions face aux situations factuelles qui se présentent. Il semblerait donc tout naturel que le traitement judiciaire de la piraterie soit confié à une cour internationale (§1). S'agirait-il alors d'une cour préexistante, qui se chargerait désormais d'instruire les affaires relatives à la piraterie, ou le phénomène doit-il faire l'objet d'une cour spécialisée et dévolue à ses seules intérêts ?

Quel que soit le choix retenu, l'examen des compétences dans lesquelles la cour pourra régir le droit doit faire l'objet d'un examen minutieux (§2), notamment si la conception de la piraterie ne devait plus se limiter au champ *rationae loci* actuellement retenu par la Convention de Montego Bay.

§ 1. Le recours à une juridiction internationale

Face à une infraction internationale, régie par une convention internationale, il paraît légitime de faire appel à une juridiction internationale. Toutefois l'ordre international est ainsi conçu qu'il confie moult missions aux Etats, à charge pour eux de les traiter par leur système de justice interne, en accord avec les grands principes internationaux.

La piraterie n'échappe pas à cette dissociation puisque le jugement et l'incarcération de ses auteurs est à la charge des Etats. Or les législations internes sur la piraterie, quand elles existent, mettent en relief tous les défauts que l'hétérogénéité des juridictions peut engendrer.

Pour harmoniser le droit en la matière le recours à une convention internationale est utile mais se heurte aux difficultés d'adoption d'un consensus dans la sphère internationale. L'élaboration d'une coutume prend du temps et sa reconnaissance formelle également. La clarification du droit par les tribunaux est donc une solution souhaitable, à mi-chemin entre droit conventionnel et droit coutumier. Les sentences arbitrales et les jugements des différentes cours internationales sont une part importante du droit international et contribuent à lever le voile sur des notions floues, ou à adapter le droit à la réalité de la situation.

En l'état actuel, le jugement des pirates est géré au niveau national, il faudrait alors étendre les compétences des juridictions internationales pour qu'elles puissent connaître de ces actes (A), et définir quel cadre serait le plus judicieux. Confier cette compétence à la juridiction internationale suppose également de concevoir quelles sont les chefs de compétence qui leur sont évolutives (B).

A. L'extension des compétences de la juridiction internationale

La justice internationale s'exerce par plusieurs biais : citons les cours arbitrales, particulièrement prisées pour leur flexibilité et leur rapidité, les médiations qui sont effectuées lorsque qu'un différend est confié entre les mains d'un personnage neutre chargé de trancher la question. Ces deux dernières possibilités sont toutefois l'apanage des Etats seuls et n'entraîne généralement pas l'intervention de particuliers.

Le jugement d'individus est plus volontiers confié, quand il est jugé au niveau international, aux cours internationales de justice ; la plus fameuse d'entre elles est la Cour Internationale de Justice (CIJ) de La Haye, qui traite des affaires générales qui lui sont soumises. D'autres cours internationales sont plus spécialisées comme la Cour Pénale Internationale (CPI) ou le Tribunal du Droit de la Mer (TIDM). Enfin, sont constituées des cours *ad hoc*, chargées de répondre aux questionnements juridiques engendrés par une situation précise : le Tribunal de Nuremberg, le Tribunal Pénal International pour le Rwanda (TPIR) ou le Tribunal Pénal pour l'ex-Yougoslavie (TPIY).

En ce qui concerne l'éventuelle attribution d'une juridiction internationale pour juger les pirates, nous avons fait le choix de nous consacrer à la CIJ, la CPI et au TIDM (1), pour les cours existantes, et à la possible création d'une cour *ad hoc* (2).

1. Les juridictions permanentes

Pour saisir une cour, il est nécessaire de s'interroger sur trois points : la cour est-elle compétente en matière de piraterie ? Puis, peut-elle juger directement des individus ? Enfin quelles sont les conséquences du jugement ? Puisque la convention de Montego Bay renvoie

le jugement des pirates au droit interne, il n'existe pas de cours internationales qui soient compétente pour connaître des affaires de piraterie. Dans tous les cas il serait donc nécessaire d'agrandir le champ de compétence de la juridiction permanente choisie.

La CIJ, siégeant à la Haye, est issue de la Charte des nations Unies (chapitre XIV, articles 92 à 96). Son statut est annexé à celle-ci. Elle est composée de 15 juges, élus pour 9 ans et renouvelables par tiers tous les 3 ans. Chaque renouvellement donne lieu à un scrutin secret et à la majorité absolue des membres, désignant le président pour un mandat de trois ans (depuis 2009, le président est M.Owada et le vice-président M. Tomka). Ses membres, bien qu'issus des Etats, siègent en parfaite impartialité. De tradition, il y a toujours des juges ressortissants des Etats, membres permanents au conseil de sécurité de l'ONU.

En matière de piraterie, la CIJ pourrait être compétente parce qu'elle est la seule juridiction internationale « *qui puisse être présentée comme une juridiction à vocation universelle*⁴⁰⁶ », encore que cela soit à nuancer puisque si la CIJ a théoriquement compétence dans nombre de domaines (minutieusement délimités et choisis par les Etats), elle ne peut connaître que des différends qui sont portés à sa connaissance, c'est-à-dire qu'elle ne pourra agir qu'une fois que les Etats auront consenti à se soumettre à sa juridiction. Il ne s'agit donc ni d'une cour internationale à compétence générale (comme il n'en existe d'ailleurs pas actuellement), ni d'une cour de justice au sens étatique puisqu'elle ne peut s'autosaisir. Soumettre les pirates au jugement de la CIJ pourrait donc être possible mais devrait exiger de prévoir spécifiquement cette possibilité, afin que les Etats puissent déterminer s'ils envisagent de lui soumettre le différend.

Toutefois la CIJ n'étant appelée à ne résoudre que les conflits entre les Etats, il serait nécessaire que les Etats agissent pour le compte leurs nationaux accusés de piraterie, tout comme devrait le faire ceux des victimes. Il s'agit d'une procédure lourde qui semble incompatible avec la multitude de pirates potentiels, et disproportionnée au regard de leurs crimes, la majorité se « contentant » de voler et minimisant les dommages sur les êtres humains. L'augmentation des prises d'otages pourrait toutefois inciter à réviser ce jugement si l'horreur générée par ces actes venait à s'accroître.

⁴⁰⁶ F. COULEE, La « justice universelle » : une demande inépuisable, des réponses partielles, *Questions internationales*, n°4, novembre-décembre 2003, p.13

Indépendamment de la compétence de la juridiction internationale en matière de piraterie, qui pourrait faire l'objet d'un aménagement, la cour internationale chargée de la question devrait pouvoir connaître directement des différends des particuliers. Or il n'existe que peu de cours internationales qui garantissent le droit à l'individu de se saisir la cour directement, à l'exception de cours de protection des droits de l'homme, plus régionales qu'internationales, ou d'y être jugé en son nom propre.

Pour le premier point, les Etats peuvent se faire le porte-parole de leurs nationaux lésés par les pirates et saisir la cour. C'est d'ailleurs une décision logique puisque seuls les navires d'Etats ont compétence pour se arraisonner les pirates. Toutefois il est nécessaire que les prévenus se présentent et soient jugés en leur nom propre ; à défaut le schéma serait le même que pour la CIJ et les difficultés similaires.

La CPI offre une alternative beaucoup mieux adaptée puisqu'elle prévoit spécifiquement de juger des particuliers. Issue du statut de Rome de 1998, entrée en vigueur en 2002, la Convention internationale créant la CPI est aujourd'hui ratifiée par 92 Etats. Son objectif étant la lutte contre l'impunité dans la structure traditionnelle de la société internationale, elle « *contient des dispositions qui vont au-delà du consentement obligatoire de tous les Etats concernés par une affaire donnée*⁴⁰⁷ ».

En pratique cela se transcrit par une compétence et une saisine de la cour plus proche des modèles de justice étatiques. Ainsi la CPI est compétente si est partie à son statut, soit l'Etat sur le territoire duquel ont été commis les actes criminels, soit l'Etat de la nationalité de l'auteur des crimes. Dans les deux cas, le procureur peut être saisi par un Etat partie, mais il lui est également possible de s'autosaisir. Enfin, indépendamment des ratifications, le Conseil de sécurité de l'ONU pourra saisir le procureur pour toute question entrant dans le champ du chapitre VII.

Malgré ces avantages, le recours à la CPI implique des limites : notons d'ores et déjà que la Somalie n'est pas partie au statut de Rome, ce qui empêcherait les pirates somaliens ou arrêtés dans ses eaux d'être jugés (une forte limitation vu l'épicentre de la piraterie actuelle) ; de plus seuls 92 Etats sont parties à la CPI, et parmi ceux-ci ne compte pas un des membres essentiels de l'opération *Ocean Shield* ou du recours à la *Task Force 151* : les Etats-Unis. Ces

⁴⁰⁷ H. ASCENSIO, La répression pénale des crimes internationaux, *Questions internationales*, n°4, novembre-décembre 2003, p. 22

derniers sont aussi un frein à l'action de la CPI, par les accords conclus avec des Etats membres de la CPI et les résolutions prises au sein du Conseil de sécurité de l'ONU (1422 du 12 juillet 2002 et 1487 du 12 juin 2003), visant à limiter les compétences de cette dernière, notamment si un ressortissant américain était impliqué.

La CPI présente donc un système intéressant mais fortement bridé, qui ne pourrait non plus faire face aux divers cas de piraterie et aux multiples intérêts nationaux qui pourraient en jaillir.

Enfin, en matière de piraterie maritime, nous nous devons d'évoquer le cas du TIDM. Celui-ci pourrait-il être un tribunal pour juger des crimes de piraterie ? La Convention de Montego Bay prévoit expressément quatre moyens de règlement au choix : le Tribunal international du droit de la mer, la Cour internationale de Justice, l'arbitrage conformément aux dispositions de l'annexe VII de la Convention, ou l'arbitrage spécial dans le cadre de l'annexe VIII de la Convention. Le tribunal est concerné dans « *l'interprétation et l'application et toutes les fois que cela est expressément prévu dans tout accord conférant compétence au Tribunal*⁴⁰⁸ ». Il est composé de 21 membres indépendants, élus parmi les personnes jouissant d'une compétence notoire dans le domaine du droit de la mer, ainsi que d'une haute réputation de probité et d'intégrité.

La piraterie n'est pas un chef de compétence attribué au TIDM mais on pourrait considérer qu'elle rentre dans le cadre de l'application et de l'interprétation de la convention, ne serait-ce que pour apporter un éclaircissement jurisprudentiel sur les zones d'ombre que comprennent les articles 101 et suivants de la convention. Le TIDM a également une compétence consultative qui pourrait trouver à s'exercer. Toutefois cette initiative n'est réservée qu'aux Etats et organisations internationales parties à la convention. Les Etats ont un rôle à jouer conjointement dans le renouveau de la piraterie internationale et, dans ce cadre, le TIDM peut apporter son aide. Il n'est toutefois pas envisageable, comme pour la CIJ, de le considérer comme une cour susceptible de juger les pirates.

Au final, il ressort que les juridictions permanentes ne peuvent que difficilement élargir leur champ de compétence, que ce soit sur l'infraction ou sur ceux qui susceptibles de les solliciter ou d'y être traduits. La solution, pour traduire les pirates devant une cour

⁴⁰⁸ Disponible sous : www.itlos.org

internationale, sera la création d'une cour spécialisée ou *ad hoc*. Est-il possible de s'inspirer de celles déjà existantes ?

2. La création d'une cour spécialisée ou *ad hoc*

Pour répondre à une situation ponctuelle et grave, et afin d'éviter d'engorger les cours permanentes, la Communauté Internationale a recours à la création de cours ad hoc, spécifiquement dédiées aux règlements juridictionnels d'une situation donnée. Ces juridictions *ad hoc*, créées par un Etat ou un groupe d'Etats, s'avèrent plus efficaces qu'une cour pénale internationale classique⁴⁰⁹, tout d'abord parce que les juges sont chargés d'une mission spécifique, mais aussi parce que ce mode de création a l'avantage « *de rendre obligatoire pour l'ensemble des Etats membres des nations Unies les actes constitutifs de ces juridictions, ainsi que le droit dérivé*⁴¹⁰ », lorsqu'elles sont constituées sur le fondement juridique de la Charte des Nations Unies.

La première juridiction *ad hoc* est le Tribunal de Nuremberg, chargé de juger les criminels nazis dans une Allemagne déchue et divisée. A bien des égards la justice exercée par celui-ci est discutable car il s'agissait d'une justice imposée par les vainqueurs, mais dans le contexte de l'horreur généré par les crimes nazis, elle a tenté d'apporter des réponses juridiques qui ont survécu : l'affirmation de la responsabilité pénale internationale des individus, l'absence d'immunité, l'absence d'excuse liée à la qualité officielle de l'individu, la responsabilité du supérieur hiérarchique. Ces apports jurisprudentiels ont par la suite été entérinés par l'Assemblée générale des nations Unies et codifiés. Ces principes permettent le jugement d'autres criminels et luttent contre l'impunité dans la sphère internationale.

Les tribunaux pénaux internationaux *ad hoc* issus des deux crises humanitaires majeures, celles relatives à l'ex-Yougoslavie et au Rwanda dans les années 1990, ont été créés par les résolutions 827 (1993) et 955 (1994) du Conseil de sécurité de l'ONU. Le Tribunal pénal pour l'ex-Yougoslavie (TPIY) et le Tribunal pénal pour le Rwanda (TPIR) ont pour base juridique le chapitre VII de la Charte des Nations Unies. Celui-ci ne peut fournir de

⁴⁰⁹ Entretien avec A. CASSESE, A. GARAPON et Ph. RAYNAUD, La justice internationale entre l'éthique, la puissance, le droit et les juges, *Questions internationales*, n°4, novembre-décembre 2003, p.28

⁴¹⁰ H. ASCENSIO, *id.*, p.21

justification à l'établissement d'une juridiction permanente à vocation universelle, les TPI *ad hoc* sont donc limité géographiquement et temporellement.

La tâche assignée était de répondre au besoin de justice généré par ces crises humanitaires, dans des Etats effondrés (particulièrement en ce qui concerne l'ex-Yougoslavie) ou devenus criminels par la gravité des infractions commises par leurs dirigeants et une partie de la population, tout en préservant un haut niveau de respect des droits de la défense, ce qui est essentiel pour distinguer entre la vengeance et la justice, garante de l'ordre.

Le bilan quantitatif est favorable puisqu'en 2003, sur les 80 personnes mises en accusation par le TPIY, plus de la moitié purge sa peine au quartier pénitentiaire des Nations Unies à La Haye, un quart a été libéré ou transféré, 7 personnes sont en liberté conditionnelle et 18 restent à appréhender. Quant au TPIR, 19 personnes sont en cours de jugement, 31 en attente, 6 incarcérées et 10 seulement sont encore en liberté⁴¹¹.

Des objections se sont pourtant fait entendre, particulièrement sur la lenteur des procédures et les difficultés pour maintenir l'égalité des armes entre la défense et l'accusation. Le TPIR a fait l'objet de critiques plus virulentes, par suite de problèmes d'organisation plus importants et de la mauvaise coopération des autorités rwandaises. Dans les deux cas, les statuts et les règlements de procédures ont été régulièrement amendés pour pallier à ces défaillances : augmentation du nombre de juges, dissociation entre la fonction de procureur du TPIY et du TPIR...

La création d'un Tribunal pénal international *ad hoc*, chargé de juger les pirates pourrait être envisagée. Certes les précédents tribunaux présidaient aux jugements des crimes contre l'humanité et la mise en place d'une juridiction internationale est une procédure complexe qui pourrait paraître disproportionnée au regard des crimes à juger. Pourtant rappelons qu'historiquement la piraterie est un crime envers le genre humain. Même si elle ne suscite pas (encore) la même réaction d'horreur que pour les crimes contre l'humanité, elle suscite de plus en plus d'émotion par des prises d'otages répétées.

⁴¹¹ H. ASCENSIO, *id.*, p.21

Ceci permettrait d'offrir une solution tant que l'Etat somalien ne peut faire face à ses obligations. Soulignons d'ailleurs que la vocation de la justice internationale est souvent de suppléer aux défaillances des Etats, ce qui correspond à la situation somalienne actuelle.

Le recours à ce mode de juridiction permettrait aussi d'étendre le champ de la piraterie, en s'attaquant non seulement aux infractions pirates telles que reconnues par Montego bay, mais aussi à celles qui apparaissent comme telles aux acteurs de terrain, avec toutes les ramifications terrestres qu'elles peuvent comporter. Elle pourrait élargir le concept de la piraterie et offrir des garanties de juridiction aux accusés. Cela autoriserait également la juridiction à siéger sur le territoire somalien, se rapprochant ainsi de l'épicentre du phénomène, ce qui éviterait d'épineuses acrobaties juridiques sur les sujets de la garde à vue des prévenus (comme cela a pu être le cas dans l'affaire du *Ponant* pour la France) et la transmission des preuves constitutives de l'infraction.

Il faudrait alors que le Tribunal soit opérationnel le plus vite possible afin que des agents de celui-ci accompagnent les marines internationales dans l'arraisonnement des pirates et assurent un suivi jusqu'au jugement. Le souci étant que les juridictions *ad hoc* ne prennent pas en compte les infractions antérieures à leur apparition, ce qui laisserait toute une partie des criminels en dehors du champ de compétence de la Cour.

Un tel tribunal n'aurait qu'une vocation limitée dans le temps. Certes la piraterie n'est pas une infraction chronique mais offre, au contraire, des pics de résurgences cycliques ; est-il pour autant souhaitable de n'offrir qu'une solution ponctuelle ?

B. Les compétences retenues

Le recours à une juridiction internationale suppose un arrangement entre le droit étatique, qui autorise la soumission de ses nationaux à un autre jugement que le sien, et le droit international qui accepte de prendre le rôle de juge. Le principe fondamental en droit international étant le respect de la souveraineté et de l'égalité des Etats, le rôle d'une juridiction internationale ne peut prétendre aux pouvoirs juridictionnels qu'exerce l'Etat en son sein. La juridiction internationale ne trouve donc sa justification que dans son rôle supplétif (1), pour répondre à une situation dépassant le cadre de l'Etat ou d'une gravité exceptionnelle. La piraterie actuelle met en relief les carences de l'Etat somalien et les

réticences des autres Etats à fournir le dispositif judiciaire nécessaire. Par conséquent, le recours à une formation internationale *ad hoc* semble tout indiqué.

Elle ne pourrait, toutefois, prétendre à une longévité exceptionnelle. Puisqu'elle est supplétive, elle doit s'organiser de manière à assurer une transition juridictionnelle nationale (2). Elle peut cependant fournir le support juridique pour une nouvelle approche de la piraterie, et le maintien d'un caractère international, propre à justifier le recours à la compétence universelle, formidable outil de répression qui doit rester utilisable. Il n'est pas anodin de rappeler ici les conséquences toujours fâcheuses d'une prise en compte minimale de la piraterie : l'accroissement du fléau jusqu'à exiger une réaction exceptionnelle de la part des Etats.

1. Un rôle supplétif

La création d'une cour internationale chargée de juger les pirates ne pourrait jouer qu'un rôle subsidiaire car les cours internationales n'ont pas pour objectif de remplacer les juridictions nationales mais de les épauler ou de les suppléer si le besoin s'en fait sentir.

Ainsi la CPI n'intervient-elle que si l'Etat « *ne peut ou ne veut*⁴¹² » juger lui-même. De même, le recours pour un particulier à une cour autre que nationale se fait souvent à l'épuisement des voies de recours internes, c'est la situation qui prévaut pour la CEDH. Ce principe de subsidiarité des cours supranationales préserve le pouvoir privilégié de l'Etat en matière de juridiction, ce qui est l'une de ses prérogatives.

La compétence d'une cour internationale chargée de la piraterie devra donc tenir compte de ce principe. Dans ce cadre elle n'agirait que si l'Etat qui a procédé à l'arrestation des pirates et l'Etat national refusent tous deux de juger les prévenus. Dans la situation actuelle cela reviendrait, en réalité, à accorder une compétence quasi-exclusive à la cour internationale puisque les pirates, majoritairement somaliens, ne peuvent être jugés par leur Etat national puisque ce dernier est en faillite. Par ailleurs, les Etats qui ont procédé à l'arraisonnement des criminels ne veulent pas assumer le jugement et les conséquences qui

⁴¹² Entretien avec A. CASSESE, A. GARAPON et Ph. RAYNAUD, *id.*, p. 28

s'en suivent. Le système des accords bilatéraux, que nous verront un peu plus loin, semble limité. Le recours à la cour internationale deviendrait donc quasi systématique.

Une autre application du principe de subsidiarité peut consister dans l'adage « *aut dedere, aut judicare* », qui trouve de multiples applications en « piraterie aérienne ». En mettant l'Etat face à ses obligations, ou en l'obligeant à laisser intervenir ses pairs en cas de carence de sa part, l'impunité est réduite. La piraterie jouit déjà du privilège de la compétence universelle, si « *aut dedere, aut judicare* » lui est joint, on peut considérer que les chances qu'un pirate soit traduit en justice sont grandement améliorées.

Aujourd'hui, faute d'accords ou de volonté politique permettant de juger les pirates, nombre d'entre eux sont finalement relâchés ou croupissent dans des prisons malsaines en attente d'un jugement qui ne vient pas.

Obliger les Etats à juger ou à extradier obligerait l'Etat somalien, mais aussi tous les Etats générateurs de pirates à une introspection sur les conditions de vie de leur population, afin de limiter le flux de pirates traduits devant leurs cours. C'est aussi une responsabilisation des Etats qui participent à la « chasse » mais se lavent les mains du devenir de ces hommes. Enfin c'est permettre l'essor d'une nouvelle branche de la juridiction internationale, si les deux Etats compétents déclinent leur responsabilité et remettent le litige entre les mains de la cour, avec une harmonisation consécutive du droit qui ne peut qu'améliorer l'infraction de piraterie.

Bien qu'il paraisse prématuré de l'évoquer en ce sens, une justice internationale qui prend du poids par rapport aux juridictions nationales peut tenter de moraliser et d'influencer les prises de positions politiques des Etats, pour favoriser la Communauté Internationale au détriment des sentiments nationalistes. L'idée n'est pas à l'ordre du jour mais chaque avancée du droit international constitue un maillon de celle-ci.

Une cour internationale chargée de la piraterie est donc une idée séduisante, qui permettrait de suppléer aux manques actuels en la matière. Siégeant au plus proche des infractions (en Somalie pour le moment), les délais de garde à vue, les modes de transmission et d'établissement des preuves pourraient se voir simplifier et raccourcir.

Est-ce pour autant une solution pérenne ? Un tribunal *ad hoc* n'a pas vocation à perdurer au-delà du règlement de la crise qui a engendré sa naissance. Mais il serait utopique

de croire qu'il parviendrait à lui-seul à faire ce que plusieurs siècles n'ont pas réussi à obtenir : l'éradication de la piraterie.

Le caractère supplétif de la Cour maintient le rôle des Etats. Il est possible que la Somalie, reconstruite et de nouveau fonctionnelle, décide de juger elle-même ses nationaux. La piraterie diminuant, l'intérêt de la cour disparaîtrait. Il est donc nécessaire que cette cour, si elle voit jamais le jour, prévoie une transition avec les autorités locales. Celle-ci pourrait d'ailleurs voir le jour dès l'apparition de la cour, selon les spécificités du contexte somalien.

Néanmoins il n'est pas exclu que le tribunal puisse continuer à vivre, sous une autre forme et avec des moyens réduits. Le phénomène de la piraterie ayant une fâcheuse tendance à renaître quand on s'y attend le moins, on pourrait se trouver aussi dépourvu que la cigale de La Fontaine si toutes les infrastructures - difficilement - mises en place avaient disparues.

2. Le maintien temporel limite de cette situation

Nous avons pu démontrer pourquoi l'utilisation d'une cour permanente de justice internationale était inadaptée à la problématique pirate. Le choix d'une juridiction *ad hoc* paraît plus judicieux à bien des égards.

Toutefois ce type de formation comporte aussi des désavantages puisqu'elle n'a pas vocation à perdurer dans le temps. On lui reproche aussi d'être coupée de la réalité nationale, œuvrant en sous-main pour des puissances étrangères, suscitant méfiance voire hostilité. On se souvient du mot de Louis Renault, professeur de droit international et jurisconsulte, mettant en relief les obligations accrues de la justice internationale : « *Il ne suffit pas que la justice internationale soit juste ; encore faut-il qu'elle le paraisse*⁴¹³ ». Cette nécessité de transparence accrue a ouvert le champ à de nouvelles techniques juridictionnelles, mêlant plus étroitement justice internationale et justice nationale, tant pour s'adapter au contexte que pour désarmer les critiques tenant à son impartialité.

Encore une fois il est nécessaire d'observer le parallèle avec toute la prudence qui est de mise lorsque l'on parle de juger les pirates, par rapport à des institutions mises en place

⁴¹³ L. RENAULT, Ils ont dit... , *Questions internationales*, n°4, novembre-décembre 2003, p. 45

pour punir des criminels de génocides. Malgré tout la piraterie est une infraction internationale et l'absence d'enjeu humain ne peut que jouer en sa faveur, éloignant les passions et les fureurs politiques pour se consacrer à la stricte résolution des infractions juridiques.

Les génocides menés par les Khmers rouges, au Cambodge, ou contre les Timorais au Timor Oriental ont donné lieu à de vives réactions internationales. Pourtant l'instauration de tribunaux internationaux pénaux mettra longtemps à s'imposer et devra, finalement, composer avec les autorités locales.

L'intervention internationale au Cambodge date des années 1993-1994, mais ce n'est qu'en juin 2003 qu'un accord permettra la naissance d'un tribunal à « participation internationale⁴¹⁴ ». Ce compromis, issu de la volonté des autorités cambodgiennes et les intervenant extérieurs, notamment membres d'organisations de défense des droits de l'homme, n'est pas sans créer de problèmes : les documents constitutifs des dossiers tout d'abord, placés en sécurité à l'étranger, ou le fait que nombre de responsables soient encore en liberté, tentant de monnayer leur témoignage. On pointe aussi l'intervention de nombreux Etats, que ce soit pour ou contre les khmers rouges, ne facilitant pas un déroulement optimal du procès.

Au Timor oriental, la situation est encore plus radicale puisque l'Etat indonésien n'a attribué compétence, pour juger des massacres de la population timoraise, qu'aux seuls tribunaux nationaux, et ce malgré une forte mobilisation internationale en faveur d'une juridiction internationale. En revanche, du personnel étranger intervient tant pour pallier aux déficiences administratives que pour fournir un soutien juridique sur ces questions, et aussi pour permettre à la Communauté Internationale de veiller à l'application des principes du droit international. Il semble d'ailleurs qu'elle soit amenée à s'impliquer plus concrètement dans les jugements, que les activistes des droits de l'homme considèrent comme de simples parodies. En 2003, le secrétaire général de l'ONU a réexaminé la question d'une cour internationale pour juger les massacres.

⁴¹⁴ N.HOFFMANN, Asie du Sud-Est : l'application difficile d'une justice pénale internationale, *Questions internationales*, n°4, novembre-décembre 2003, p.44

L'installation d'une cour internationale se heurte à de nombreux obstacles, comme la résistance des dirigeants, dont certains ont pu avoir un lien avec les crimes commis et qui sont pourtant toujours en place, l'hostilité de la population face à ce qu'elle considère comme « l'application d'une loi étrangère », ou même le rôle qu'ont pu jouer des puissances extérieures dans l'accomplissement des massacres (en continuant à vendre des armes par exemple). La complexité est accrue quand des mouvements sécessionnistes bouleversent encore la région. Toutes ces situations trouvent un écho dans la situation somalienne. On peut donc prévoir qu'ils s'imposeront à la réflexion, d'une manière ou d'une autre.

Les formations « internationalisées » présentent de nombreuses lacunes, elles sont l'objet de critiques répétées pour leurs pratiques incompatibles avec le respect du droit international, mais elles inscrivent le jugement dans la continuité du système juridique national.

Cette idée de continuité est importante pour la piraterie et particulièrement la piraterie somalienne, car il ne s'agit pas de régler les conséquences juridiques d'une situation passée, mais bien de répondre aux besoins actuels, voir futurs. Par conséquent, il faut que le tribunal compétent constitue, non seulement la réponse pour la Communauté Internationale, mais aussi les bases d'une justice somalienne sur le sujet.

Notre opinion est de conserver l'idée d'un tribunal international *ad hoc* - pour conserver de la cohérence face au caractère international de l'infraction et de sa répression, ainsi qu'aux multiples acteurs qui sont appelés à en faire partie – mais qui devra, sitôt la crise passée, laisser la main aux tribunaux nationaux, en lui fournissant la base juridique, tant législative que jurisprudentielle, pour y répondre.

Toutefois il serait dommage que le profit de ce tribunal international se dilue dans les droits nationaux jusqu'à devenir méconnaissable. Le pirate étant comme la mauvaise herbe, reparaissant quand et où on ne l'attend pas, il serait judicieux qu'une cour internationale permanente puisse accueillir, à son profit, les compétences du tribunal *ad hoc*. Il lui serait alors possible de trancher sur les questions d'interprétations qui surviendraient, de manière à maintenir une harmonisation de l'infraction, mais aussi de répondre immédiatement si un Etat s'avère défaillant dans ses missions.

En l'absence (et dans l'attente ?) d'une telle cour, les Etats ont fait le choix de déléguer leur compétence juridictionnelle à d'autres Etats, par le biais d'accords bilatéraux.

§ 2. Le système des accords bilatéraux

La piraterie somalienne a été perçue, pendant un moment, comme un simple épiphénomène que des escortes armées mettraient en déroute. Lorsqu'il s'est avéré que le problème avait des racines plus profondes, les Etats ont du s'organiser pour fournir une riposte adaptée. La réponse militaire ne pouvant suffire, il est apparu bien vite que les pirates devaient être jugés et condamnés afin qu'un coup d'arrêt définitif soit porté.

Les Etats, enthousiastes quand à la protection de leurs nationaux, sont devenus plus frileux sur le devoir de juger qui leur incombait. Loin d'accepter d'y faire face, à l'exception de quelques affaires médiatiques, ils ont préféré se tourner vers un système d'accord bilatéral, parfois bancal et critiquable (1), mais qui, en l'absence d'une entente, est le pis-aller qui a prévalu.

Si les accords sont appelés à perdurer, faute d'une cour internationale spéciale, ou d'une implication plus active des Etats qui arrêtent les pirates, cela ne pourra se faire sans un examen plus poussé. Les conditions actuelles ne sont pas propres à offrir des garanties de jugement équitable ou même respectueuses des droits de l'homme. Il est aussi obligatoire que la Communauté Internationale poursuive son action et ne se désintéresse pas de la situation une fois « l'excitation » de la chasse retombée (2).

A. La dissociation entre arrestation et jugement

Le principal effet de ces accords bilatéraux est de dissocier l'Etat de l'arrestation et l'Etat du jugement et de l'incarcération. Il ne s'agit pas d'une nouveauté dans le contexte international, c'est même assez fréquent, mais d'ordinaire un Etat réclame la possibilité de juger parce qu'il considère que la compétence lui revient. Or dans ce cas précis, alors même que la compétence est universelle, les Etats cherchent à la refuser.

Les raisons sont multiples : la peur de devoir faire face à une multitude de procès, le souci d'incarcérer les condamnés ou la conviction que les Etats géographiquement les plus proches des infractions sont les plus concernés (1). Ces objections rendent non seulement le dispositif, mais aussi les conséquences de celui-ci, critiquables.

En conséquence, ces derniers font l'objet de restrictions précises par les Etats qui acceptent de juger, quand ils ne finissent tout simplement pas par être dénoncés (2).

1. Les déficiences des accords bilatéraux

L'accord bilatéral est conclu entre un Etat qui a la charge de poursuivre et d'arraisonner les pirates, et un Etat qui a la charge de veiller à ce que ces derniers passent en jugement et soient punis. Cette solution a été retenue face à l'absence de motivation des Etats intervenants dans le cadre des opérations *Atalanta*, *Ocean Shield* ou *Task Force 151* lorsqu'il a fallu condamner les pirates.

Des jugements sont intervenus en France⁴¹⁵ ou aux Pays-Bas mais ils sont minoritaires⁴¹⁶ et font presque figure d'exemple.

Les raisons invoquées face à ce désistement massif des Etats occidentaux est le risque d'allongement de la procédure et de multiplication des risques de procédures.

La durée des procédures peut être invoquée : rappelons la polémique dans l'affaire du *Ponant* et la durée de la garde à vue des pirates, dans des conditions alors discutables. Bien que la nouvelle française loi sur la piraterie encadre au mieux cette possibilité, la distance sera toujours un obstacle à une justice prompte.

En matière de procédure, *Atalanta* tente autant que possible, de prendre les pirates en « flagrant délit », preuves vidéos à l'appui, ainsi que l'explique le lieutenant-colonel Per Klingvall, porte-parole de la force européenne : « *Nous essayons de rassembler autant de preuves que possible. Nous faisons des photos et des vidéos des attaques. Nous les recoupons avec des témoignages directs, nous saisissons les armes. Nous sommes dans des affaires criminelles, c'est très sérieux, donc il n'y a pas de place au doute. Si on estime que les preuves risquent d'être insuffisantes, malheureusement nous devons relâcher les pirates*⁴¹⁷ ». On peut, à l'inverse, mettre en lumière qui les erreurs qui pourraient naître d'une transmission

⁴¹⁵ Dans le cadre de l'affaire du *Ponant*

⁴¹⁶ En juin 2010, on estimait que sur 200 pirates condamnés aucun ne l'avait été en Europe, source : Des pirates somaliens jugés aux Pays-Bas, 17/06/2010, disponible sous : www.rfi.fr

⁴¹⁷ Des pirates somaliens jugés aux Pays-Bas, 17/06/2010, disponible sous : www.rfi.fr

des preuves recueillies par un Etat pour le compte d'un autre, sans compter que le nombre important des pirates peut compliquer encore le processus.

Il y aurait derrière ces raisons des questions d'opportunité politique autrement plus graves : les Etats ne veulent pas prendre le risque d'engorger leurs prisons, mais surtout que faire du pirate qui aura purgé sa peine ou qui aura été acquitté ? La Somalie étant en état de guerre, il n'est pas facile, voir impossible d'y renvoyer de force les pirates. Ceux-ci pourraient demander l'asile politique. Or, ainsi que le souligne Kristina Siig, professeur de droit à l'université du Danemark-Sud : « (...) *on sait qu'être emprisonné dans un pays inconnu, où l'on est isolé et dont on ne parle pas la langue, cela ne favorise pas le retour dans le droit chemin...*⁴¹⁸ ».

Ce serait donc par peur de devoir par la suite héberger les pirates, que les Etats massivement impliqués dans la capture de ces derniers, se retrancheraient derrière l'excuse des délais et des procédures.

L'accord bilatéral conclu (ou régional lorsqu'il est conclu par l'Union Européenne) permet aux Etats qui ont capturé les pirates, de se décharger de leur compétence juridictionnelle au profit d'un autre Etat (principalement le Kenya, mais nous verrons que ce dernier a désormais refusé d'assumer cette charge) en échange d'une aide.

Il n'y a cependant pas de raisons pour que la gestion des pirates soit plus facile en Afrique qu'en Europe. Aussi les Etats impliqués dans l'arrestation des pirates voient-ils le recours aux accords bilatéraux se réduire comme peaux de chagrin : les accords sont de plus en plus restreints, soit dans leur contenu, soit par manque de partenaires désireux de les conclure.

2. Les accords établis

Lorsqu'il est devenu urgent de trouver une issue juridique pour les pirates, les nations actives en matière de protection et d'arrestation se sont tournées vers les Etats de la région afin de conclure des accords avec eux. En échange de leur rôle judiciaire, ces Etats recevaient

⁴¹⁸ *Id.*

une aide pour leur organisation judiciaire. Le premier partenaire a été le Kenya, avec qui l'Union Européenne, en 2009, mais aussi d'autres Etats individuellement, ont conclu un accord. Depuis des accords ont été conclus avec les Seychelles et Maurice (en 2011), et la possibilité que la Tanzanie devienne également « terre d'accueil » pour les pirates est envisagée. Ils ont pu être formalisés sous la forme d'accords internationaux ou simplement par un échange de lettres.

Simple dans l'idée, ces accords se sont révélés complexes à la pratique. Tout d'abord parce que les pays membres de l'UE, et l'UE elle-même en son nom propre⁴¹⁹, ne pouvaient autoriser le transfert de prisonniers vers des Etats où ils auraient risqué d'être condamné à mort. Or le Kenya, mais aussi l'Île Maurice, prévoyaient un possible recours à la peine de mort, il a donc fallu aménager des dispositions pour empêcher une telle possibilité, ce qui est, nous avons déjà pu le remarquer, l'introduction d'une mesure discriminatoire qui nuit à la sécurité juridique. En effet, si un pirate était capturé par un navire kenyan ou mauricien, il ne pourrait prétendre à la même mansuétude. Soulignons également la différence qui peut exister entre les pays qui arraisonnent les pirates, pouvant être de droit écrit, et ceux qui jugent, relevant souvent de la *common law*. L'articulation entre ces deux modes de pensée n'est pas toujours évidente.

De plus les accords ne peuvent envisager le phénomène de la piraterie dans toute sa globalité puisque les Etats qui acceptent de juger ont posé une limitation à leur champ de compétence : les actes commis en dehors d'une zone territoriale précise ne peuvent pas être déférés devant leurs cours (on retrouve une des limites si problématiques de la convention de Montego Bay) ; l'acte de piraterie doit avoir effectivement eu lieu, l'intention n'est pas prise en compte car bien souvent elle n'existe pas dans les codes pénaux de ces Etats.

Les Européens ont également sous-estimé la charge de travail et moyens disponibles par ces Etats pour l'accomplissement des obligations à leur charge : « *Nous n'avons pas les moyens d'engager des experts, ni des traducteurs. Il faudrait créer une aide juridique, mais les suspects ont été abandonnés. De plus nos prisons sont déjà surpeuplées. Les Européens sont influencés par leurs opinions nationales. Pour eux, des procès au Kenya reviennent*

⁴¹⁹ Le cas de l'UE est particulier, car bien qu'ayant la personnalité juridique, elle n'a pas de juridiction pénale propre. Elle ne peut donc faire juger les pirates arrêtés sous son égide que par une autre personnalité juridique. D'où le recours aux accords de transferts.

moins cher » explique Donald Muyundo, avocat à Mombassa⁴²⁰. Il rappelle enfin : « (...) *les pirates ont le droit de savoir ce qui se passera après, qu'ils soient acquittés ou condamnés. Le Kenya ne sait pas quoi faire d'eux car l'accord signé avec les Européens n'a rien prévu* ».

Les acteurs de la lutte contre la piraterie sont divisés sur les suites à donner à leur action : pour une partie d'entre eux, la répression doit être renforcée de même que les capacités des Etats locaux à l'encadrer, c'est notamment l'avis de la Grande-Bretagne⁴²¹. Pour une autre frange des Etats, la solution est certes régionale, mais elle requiert un encadrement international, ce serait le maintien des accords de transfert mais avec un appui international plus marqué. Enfin pour une dernière partie, la solution passe uniquement par le biais de la juridiction internationale, quant bien même celle-ci s'exercerait sur le territoire somalien.

La solution des accords de transfert, pour bancaire qu'elle soit, est donc appelée à suppléer en l'absence d'autres solutions. Néanmoins, au vu des lacunes qui sont les siennes, il semble évident que des modifications doivent être apportées.

B. Les conditions de maintien

Pour continuer à contribuer efficacement à la lutte contre l'impunité, les accords de transfert doivent offrir plus de garanties aux Etats qui acceptent de juger les pirates. Ils ne peuvent donc constituer une fin en eux-mêmes et décharger les Etats qui arrêtent les pirates de toutes leurs obligations. L'aide internationale doit donc se faire plus précise (1).

Il semble toutefois illusoire de considérer que la situation qui a nécessité l'intervention de la Communauté Internationale puisse se régler sans l'aide de celle-ci. Par conséquent, son intervention active et la reconnaissance complète du caractère internationale de la piraterie contribueront à fournir une solution satisfaisante et durable (2).

⁴²⁰ Des pirates somaliens jugés aux Pays-Bas, 17/06/2010, disponible sous : www.rfi.fr

⁴²¹ N.GROS-VERHEYDE, Débat sur le jugement des pirates : la position des Etats, 27/08/2010, disponible sous : www.bruxelles2.eu

1. Une aide internationale

Le projet Nestor, déjà détaillé plus haut dans les missions d'*Atalanta*, est accompagné d'une formation des militaires somaliens, le projet EUTM. Ces deux volets s'occupent surtout d'offrir à la Somalie les moyens de lutter seule contre la piraterie. Toutefois, ils négligent quelque peu le volet judiciaire et structurel. Il a été souligné à plusieurs reprises, que bien qu'étant indissolublement liée à l'élément marin, la piraterie trouve sa source à terre.

A la lumière de l'absence de formations ou d'infrastructures somaliennes propres à assurer le suivi des arrestations de pirates, on peut comprendre l'enjeu des accords bilatéraux. Faute de cour somalienne ou de cour internationale, ils sont le seul levier qui puisse fournir une solution finale au problème de la piraterie.

Or nous avons pu constater que les Etats « juges » sont de plus en plus réticents à accepter cette charge qu'ils considèrent, à bien des égards, comme trop lourde. Il est pourtant indispensable que l'action militaire trouve une issue judiciaire. Les Etats africains, premiers concernés, sont parmi les plus pauvres du monde et 5% de leurs juges et procureurs n'ont pas de formation juridique adéquate⁴²². De plus les accords de transferts, s'ils envisagent une aide financière, ne s'arrêtent pas sur le salaire des juges ou des avocats devant faire face à cette recrudescence de travail, tout comme ils sont muets sur l'aide à apporter pour l'incarcération des pirates. Ainsi pour l'accord de transfert conclu entre l'Ile Maurice et l'UE, une aide de 4 millions d'euros a été prévue⁴²³, dont 3 versés directement. Il s'agit d'une somme faible, à titre de comparaison, le budget de la justice française pour 2011 dépasse les 7 milliards d'euros⁴²⁴.

Il est illusoire de considérer que l'afflux massif de pirates peut se « sous-traiter » à peu de frais. Outre les frais de justice et d'incarcération, il faut prendre en compte les dépenses liées à la réinsertion des pirates si l'on veut éviter qu'ils ne retournent vers leurs premières amours.

⁴²² H.de RICHEMONT, Comment juger les pirates, Débat, Les entretiens de Royan, Editions Larcier, 2011, p. 137

⁴²³ N. GROS-VERHEYDE, L'accord de transfert des pirates avec l'Ile Maurice signé, 15/07/2011, disponible sous : www.bruxelles2.eu

⁴²⁴ F. HASTINGS, Un budget de la justice toujours en hausse pour 2011, 29/09/2010, disponible sous : www.latribune.fr

L'aide internationale doit donc se faire plus présente, que ce soit sous forme pécuniaire ou par une assistance juridictionnelle plus poussée. Il faut rappeler encore une fois que les leçons de l'histoire prouvent que seule une forte cohésion internationale peut mettre fin à la piraterie. En plus de s'attaquer au problème actuel, la mise en place d'une réponse juridique adéquate permettra de faire face au problème s'il resurgit.

Les objections sont nombreuses de la part des Etats occidentaux, qui considèrent qu'il ne leur revient pas de prendre en charge tous les problèmes. Toutefois lorsque le commerce international est touché, force est de réagir. Puisque la Somalie, malgré sa bonne volonté, ne peut fournir seule les moyens utiles, certains Etats se sont penchés sur la possibilité de demander une contribution aux armateurs, principaux intéressés. On se souvient que la protection des navires, sous pavillon français, est assurée par la marine nationale au titre du devoir de protection de l'Etat envers ses nationaux. Ce point de vue n'est pas partagé par tous puisque les autorisations de recours à des sociétés privées se multiplient. Dans la même ligne de pensée, on peut alors s'interroger sur le dispositif juridique qu'il faudrait créer pour encadrer l'utilisation de fonds privés dans une opération internationale.

2. La reconnaissance judiciaire internationale

La lutte contre la piraterie pourrait être le support d'une avancée du droit international. L'ONU dispose déjà de la possibilité de réagir, au nom du bien de tous, pour des opérations du maintien de la paix, mais son rôle n'est pas d'intervenir dans les suites judiciaires ; celles-ci s'effectuent, souvent sous la pression de la Communauté Internationale, mais elles ont du mal à s'extraire du contexte politique qui les a engendrées.

Les accusés devant une cour internationale sont soit des êtres dont l'énormité des crimes les « coupent » virtuellement de la justice traditionnelle étatique, soit des individus dont l'impartialité du jugement sera plus assurée dans un contexte international que national. Les tribunaux à participation internationale du Cambodge et du Timor oriental en sont un bon exemple, bien que l'objectif ne soit que partiellement atteint.

Les pirates ne rentrent ni dans l'une, ni dans l'autre case, ce ne sont que les ramifications complexes de l'infraction qui encouragent à la considérer comme internationale. La piraterie n'est pas la seule concernée dans ce cas, d'autres actions, comme

la lutte contre le trafic d'esclaves ou de stupéfiants, font l'objet d'une reconnaissance internationale.

Malheureusement, le caractère international s'arrête souvent à l'arrestation des auteurs, qui sont ensuite traduits en justice au niveau national. Il ne s'agit pas ici de remettre en question le recours privilégié aux tribunaux nationaux, qui font partie de l'essence de l'Etat, mais de simplifier la répression des infractions à caractère international.

Celles-ci, par leur gravité, ou par l'histoire qui leur est attachée, ont été placées dans le contexte international car celui-ci était plus à même de fournir une réaction appropriée. Les difficultés que connaît la Communauté Internationale aujourd'hui, lorsqu'il s'agit de juger les pirates, s'explique en partie par l'absence de structures internationales propres au jugement de ces infractions particulières.

La mondialisation s'est déjà imposée dans le domaine commercial et culturel, créant des ponts entre les Etats, entre les législations et les mentalités. Pourtant les Etats restent réticents à l'idée d'offrir une place plus importante à la législation internationale. Les limites de cette attitude se perçoivent dans des crises comme celle que la Somalie connaît actuellement, dont la résolution profonde nécessite plus qu'une intervention ponctuelle et dont la portée oblige les Etats à intervenir directement. Les intérêts de chacun sont toutefois trop disparates pour qu'une action homogène puisse être menée, c'est pourquoi le recours à la Communauté Internationale par le biais de l'ONU est important : au nom de tous elle peut accomplir beaucoup, mais surtout elle peut offrir une solution unique et construire des précédents qui pourront trouver à s'appliquer dans le futur.

A moins de renier toutes les avancées de l'Histoire, la juridiction internationale est fatalement appelée à prendre sa place dans l'ordre public international. Aussi y avoir recours pour des infractions à caractère peu politique, telle que la piraterie, permettrait de mettre en place des modalités de fonctionnement efficaces, mais pourtant encore sous le contrôle des Etats.

CONCLUSION

Le phénix de la piraterie apparaît, au terme de cette étude, comme bien moins flamboyant que son équivalent mythologique. Difforme et menaçant, il recouvre de ses ailes des réalités sordides et effrayantes pour l'humanité.

On peine à retrouver dans les pirates poursuivis au XXIème siècle, l'idéalisme de leurs homologues du Grand Siècle. Est-ce le romancier qui a enjolivé ses modèles ou est-ce l'époque contemporaine qui les a pervertis ? Sans doute un peu des deux.

Le XXème siècle se voulait siècle de progrès et de droit, et il l'est à bien des égards. Il est pourtant celui qui aura connu : « (...) *en trente ans (...) deux guerres mondiales, les totalitarismes de droite et de gauche, hitlérisme et stalinisme, Hiroshima, le goulag, les génocides d'Auschwitz et du Cambodge*⁴²⁵ ». Le XXIème aura fort à faire pour ne pas retomber dans ces travers.

L'erreur est humaine, dit-on, et l'humanité apprend de ses erreurs. Au regard de la piraterie contemporaine, il n'en est rien. Oublieux du caractère récurrent de cette infraction, les Etats se sont, pour la plupart, plus à y voir une douce réminiscence du passé, exhalant un parfum de liberté et d'idéal. Pour les autres, ils ont négligé d'apprécier la montée en puissance des facteurs constitutifs de piraterie. Les années 90 avaient pourtant offert un avant-goût de la situation actuelle dans les eaux du sud-est asiatique.

Aujourd'hui la piraterie contemporaine a perdu les contours nets et étroits qui lui ont été attribués quand elle paraissait en voie de disparition. Tentaculaire, elle déborde du strict cadre de la haute mer pour s'immiscer plus profondément dans les eaux territoriales, voir sur le territoire national. Protéiforme elle fait hésiter sur la qualification à lui accorder : est-ce encore de la piraterie ? Violente, attentatoire aux personnes, comme aux biens, elle ne peut plus être laissée de côté.

Plusieurs points du globe sont touchés mais aucun plus durement que le Golfe d'Aden et la côte somalienne. Les facteurs sont tous présents : instabilité politique, crise économique

⁴²⁵ E. LEVINAS, Cité par P. LEUPRECHT, in *Déclin du droit International*, conférence prononcée le 15 octobre 2008, Presses de l'Université Laval, 2009, p. 12

et humanitaire, défaillance de l'Etat. Présentant une longue côte maritime, située sur un axe commercial important, la Somalie ne pouvait pas être épargnée par la piraterie.

Le point de départ de cette dernière fait toujours débat. Le désespoir des pêcheurs face au pillage et à la destruction des ressources halieutiques de leur eaux⁴²⁶ a pu dégénérer en une recherche effrénée du gain, mais il est aussi possible que la combinaison de l'anarchie et de la présence de richesses « à portée de main » ait poussé des opportunistes à saisir leur chance.

Il est certain que la Communauté Internationale a failli aux missions qu'elle s'était octroyée à l'article 1^{er} de la Charte des Nations Unies car elle n'a pu résoudre la crise qui sévissait en Somalie et notamment « *recourir aux institutions internationales pour favoriser le progrès économique et social des peuples*⁴²⁷ » ; tout comme elle n'a pu « *maintenir la paix et la sécurité internationales*⁴²⁸ ». Depuis la chute de Siad Barré, la Somalie était en proie à ses démons intérieurs, ce n'est toutefois que lorsque ceux-ci ont menacé la prospérité économique que la Communauté Internationale a réalisé l'ampleur des dégâts. Elle tente aujourd'hui de rattraper ses erreurs.

En matière de piraterie, les exemples abondent qui prouvent qu'une implication forte et inscrite dans la durée, de la part d'une multitude d'Etats, est la solution la plus efficace pour résoudre le problème. C'est pourquoi nous avons tenté, tout au long de notre raisonnement, de défendre l'idée d'une piraterie internationale, envers et contre les frontières et les intérêts nationaux. Il est vrai que les ramifications de la piraterie s'étendent au-delà du territoire de la haute mer et qu'il est possible d'y répondre, de manière fragmentaire, par les différentes infractions pénales que peut connaître le droit interne.

Néanmoins il s'agit d'une infraction qui, si elle n'est plus internationale par son lieu de commission, le reste par la diversité des acteurs et des lieux qu'une seule opération peut regrouper. On peut dire qu'elle est internationale par *essence*.

Nous avons également plaidé pour une réponse uniforme et internationale, qui ne scinderait pas les différentes parties de l'infraction en autant de tronçons juridiques relevant

⁴²⁶ J-S. MORA, Ravages de la pêche industrielle en Afrique, *Le monde diplomatique*, novembre 2012, n°704, p. 5

⁴²⁷ Article 1^{er}, charte des Nations Unies

⁴²⁸ Article 1^{er}, *Id.*

de régimes différents. Il nous apparaît en effet que ce serait nuire à la qualité de la répression tout comme ce serait nier les implications sous-jacentes de la piraterie.

La piraterie doit donc rester une infraction internationale et être punie au nom du droit international, tout en intégrant les composantes « nationales » qui la caractérisent aujourd'hui.

Maintenir la piraterie dans le giron du droit international exige, de la part des Etats et des juristes, d'examiner soigneusement le périmètre de l'infraction. Si nous pouvons considérer que le brigandage en mer ne diffère de la piraterie qu'en ce qu'il a lieu en eaux territoriales et doit donc être considéré comme de la piraterie afin de fournir une réponse homogène et cohérente, d'autres infractions sont plus ambiguës.

Il est facile de considérer les pirates comme des terroristes car ils « créent » effectivement de la terreur. La multiplication des prises d'otages rend également l'assimilation aisée. Pourtant il faut se garder de l'amalgame sous peine de voir la piraterie perdre sa substance. Le terrorisme est encore une fois « instable » juridiquement parlant car éminemment politique. A l'inverse, la piraterie conserve un caractère privé : certes les revendications paraissent teintées de motivations politiques, toutefois les rançons versées serviront à enrichir et à financer quelques individus. La circonstance que quelques factions politiques aient recours, de manière épisodique, à la piraterie pour financer leurs actions n'est pas, ni clairement prouvée, ni révélatrice du glissement de l'infraction vers le terrorisme.

Savoir qui doit juger les pirates reste encore problématique à l'heure actuelle, la conférence de Londres du 22 février 2012 a permis de transférer une partie de cette tâche au Somaliland et au Puntland, tandis que des Etats comme les Seychelles et la Tanzanie continuent d'assumer une partie des jugements et des incarcérations. Nous ne pouvons que déplorer le peu d'implication des Etats, engagés contre la piraterie au travers des opérations militaires telle qu'*Atalanta* ou *Ocean Shield*, mais se détournant du processus délicat de la réinsertion des pirates.

La question de tribunaux internationaux, chargés « d'apurer » la question de la piraterie avant de la transmettre à l'Etat somalien, resterait une alternative internationale satisfaisante. Toutefois cette solution reste pendante auprès de la Communauté Internationale et, bien que des voix se soient élevées en sa faveur, nous ne distinguons pour le moment

aucune progression. Il s'agirait pourtant d'une réaction internationale logique, envers un problème qui touche la Communauté Internationale.

Bien qu'à terme la Somalie doive assumer ses responsabilités et punir elle-même ses délinquants, elle n'est pas encore en état de le faire de manière satisfaisante ni pour les pirates, ni pour leurs victimes.

La piraterie contemporaine est révélatrice des handicaps que rencontrent régulièrement le droit international dans sa mise en pratique. P. Leuprecht en dénombrait cinq dans sa conférence du 15 octobre 2008 sur le déclin du droit international⁴²⁹ ; nous en retiendrons trois, selon ses propres termes, qui nous paraissent transparaître dans ce cas :

- *La globalisation prédatrice qui désigne l'idéologie pan-économique, qui place les lois du marché au dessus de toute vision globale de l'humain et de ses droits.* Rappelons que la Communauté Internationale ne s'est investie dans la lutte contre la piraterie que lorsque les intérêts économiques ont régulièrement été atteints. Aujourd'hui encore, la réponse rapide des Etats en matière militaire et le relatif détachement qu'ils témoignent aux poursuites judiciaires afférentes démontrent que la sauvegarde des intérêts économiques a été la première priorité. Aujourd'hui la Communauté Internationale a toutefois pris conscience que seul un traitement de fond viendra à bout des troubles engendrés.

- *Le terrorisme et la mal nommée guerre contre le terrorisme.* P. Leuprecht ne condamne pas la lutte contre le terrorisme mais il souligne que les droits humains doivent toujours primer. De plus il rappelle que le terrorisme et la notion de guerre contre celui-ci autorise ceux qui s'y livrent à des actes condamnables. Pour la piraterie, nous nous contenterons de rappeler la dangerosité qu'il y aurait à assimiler piraterie et terrorisme. La psychose ambiante ne doit pas faire oublier que le terrorisme n'est pas contenu dans tous les actes de violence et, par conséquent, que la solution doit s'adapter en fonction des spécificités de chaque crime.

- *L'absence d'un pouvoir judiciaire international fort et cohérent.* Rappelons la faible proportion d'Etats qui reconnaissent la juridiction obligatoire de la CIJ au sein de l'ONU et

⁴²⁹ P.LEUPRECHT, *id.*

que parmi les membres permanents du conseil de sécurité, seul le Royaume-Uni y a consenti (en juillet 2004). A ce jour 67 Etats ont accompli cette démarche⁴³⁰. La cour ne dispose pas non plus du moyen de faire appliquer ses sentences et c'est souvent le poids militaire et économique du pays condamné qui détermine si la sanction sera effective ou non.

Ajoutons de manière plus générale que la Communauté Internationale souffre de la primauté de la préservation des intérêts nationaux au détriment de ceux de tous et la difficile résolution du problème de la piraterie apparaîtra limpide.

La conférence de Londres a ambitieusement jugé que l'heure était venue pour la Somalie de reprendre en main son territoire, avec l'achèvement de la période de transition en août 2012⁴³¹. Parallèlement, les forces de l'Union Africaine restent encore présentes en fort effectif sur le sol et assurent une certaine stabilité. Toutefois la question du Somaliland et du Puntland n'est pas réglée et il y a fort à parier qu'elle ne pourra rester ignorée longtemps si la Communauté Internationale entend véritablement mettre fin aux guerres civiles.

A l'issue de la conférence du 23 février 2012, les participants se sont engagés à « *assurer un appui international, des progrès dans le processus politique, la sécurité, une stabilité croissante, le développement économique et des mesures de lutte contre le terrorisme, la piraterie et la prise d'otages*⁴³² », démontrant encore, s'il en était besoin, la forte connexion entre délitement interne et piraterie.

Cette conférence faisait écho à celle d'Istanbul, qui s'était tenue en 2010, qui soulignait que l'objectif de 689 millions de dollars d'aide, nécessaires à la reconstruction du pays, n'était financé qu'à hauteur de 15%⁴³³. A titre préliminaire, le représentant spécial du secrétaire général de l'ONU pour la Somalie avait rappelé que « *si la Communauté Internationale ne prend pas aujourd'hui les bons engagements ou les mesures adéquates, la situation l'obligera tôt ou tard à agir, et avec un prix beaucoup plus élevé*⁴³⁴ ».

⁴³⁰ Disponible sous : www.icj-cij.org

⁴³¹ Conseil de sécurité CS/10566 , 12/05/2012, 6729^e séance matin et après midi, disponible sous : www.un.org

⁴³² Conseil de sécurité, *Id.*

⁴³³ Communiqué de presse, 12/05/2010, disponible sous : www.un.org

⁴³⁴ Conseil de Sécurité CS/9927, 12/05/2012, 6313^e séance-matin

Des pêcheurs tentant de survivre, à la reconstruction d'un Etat sur l'échiquier mondial, la piraterie aura traversé tous les aspects du droit international, illustrant son dynamisme et sa créativité mais aussi les pierres qui grèvent son cheminement vers l'idéal de la « Société Internationale ».

Nous pouvons mettre en exergue l'action régionale, qui a trouvé une résonance particulière pour la résolution des troubles liés à la piraterie : qu'il s'agissent des Etats d'Asie du Sud-Est ou de l'UE, ils ont tenté, à leur manière, de pallier les défaillances de la Communauté Internationale en fournissant des réponses spécifiques. Certaines ont été reprises, puisqu'à l'exemple du Kuala Lumpur, les Seychelles abritent désormais un centre de lutte contre la piraterie. De plus, les Etats de la région sont fortement impliqués, soit dans la formation de personnels, soit dans l'assistance militaire, soit dans le processus juridique⁴³⁵. Il est à espérer que ce cadre plus proche suffira, avec le soutien de la Communauté Internationale, à endiguer le problème de la piraterie et, surtout, à couper les racines du mal.

Au terme de cette étude, accordons-nous un instant d'utopie en rappelant le rôle profondément humain du droit international, qui par-delà les intérêts des Etats, cherche à faire entendre une voix commune. En intégrant d'autres entités que les Etats dans son processus, il se démarque de ces derniers et de leurs volontés, tout en offrant une place plus importante à l'individu.

S'il n'est pas raisonnable d'espérer qu'il prime la volonté des Etats dans les années qui suivront, espérons du moins que la résurgence de la piraterie aura convaincu ces derniers qu'une collaboration plus étroite et l'oubli d'eux-mêmes pour une cause commune est le plus sûr moyen de répondre aux aspirations les plus nobles de l'homme, aspirations qu'ils ont eux-mêmes consacrées dans la charte des Nations Unies.

Les juristes de droit international, quant à eux, ont la tâche de répondre aux besoins du moment, mais aussi celle de préparer ceux du futur : ce qui semble aujourd'hui impossible trouvera peut-être à s'appliquer demain. C'est sur cette note résolument optimiste que nous espérons voir évoluer le droit international afin que la piraterie, lorsqu'elle resurgira, trouve des adversaires préparés.

⁴³⁵ L'ONU DC lutte contre la piraterie, disponible sous : www.unodc.org

INDEX

- Actions de police en mer** : p.68-69, 153, 155-158, 263-265
- Accords bilatéraux** : p.315-321
- Aéronefs** : p.34-37, 74-81, 83, 118-125, 228-244
- Afrique** : p.159-174, 247-250, 255-260, 272-277, 287, 315-317
- Antilles** : p.27-30
- Asie du Sud Est** : 18-20, 51-57, 145-158
- Association of Southern Asians Nations** : p.148
- Atalanta** : p.198-204, 267-270, 315-321
- Brigandage** : p.111, 142-143, 149-151, 281-284
- Bureau Maritime International** : p.142-143, 149-151
- Centre régional de la piraterie** (voire Piracy Reporting Center)
- Chambre de commerce internationale** : p.138-143
- Commerce maritime** : p.47-49, 60-66
- Communauté Internationale** : p.111-121, 167-174, 257-260, 264, 319-323
- Convention de Genève** : p.111-113
- Convention de La Haye** : p.125
- Convention de Montréal** : p.125
- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer** : p.114-116, 167-169, 216-219, 226, 281-298
- Convention ReCAAP** : p.153-155
- Convention SOLAS** : p.134
- Convention SUA** : p.134
- Convention de Tokyo** : p.124
- Corsaires** : p.179-194
- Cours de justice internationales** : p.302-312
- Cour internationale de justice** (voir cours de justice internationales)
- Cour pénale internationale** (voir cours de justice internationales)
- Détroit de Malacca** : p.18-20, 47-49, 52-54, 142-143, 145-158
- Golfe d'Aden** : p.97-107, 159-174, 197-210, 255-257, 287
- Incarcération** : p.276
- Indonésie** (voir Détroit de Malacca)
- Islam** : p.93-95, 164, 259, 268, 272, 277
- Jugement** : p.277, 290, 301-321
- Kuala Lumpur** (voir Piracy Reporting Center)
- Malaisie** (voir Détroit de Malacca)
- Motifs de la piraterie** : p.34-37, 76-79, 86-95, 105-106, 111-125, 151, 292-300
- Ocean Shield** : p.205-210
- Opérations de soutien humanitaire** : p.209, 250, 254, 257
- Opérations de soutien judiciaire** : p.200, 209-210, 257, 259, 270, 273, 319-321
- Organisation des Nations Unies** : p.71-72, 86-90, 114-121, 167-175, 264, 287, 319-321
- Organisation Maritime Internationale** : p.128-143

Pauvreté : p.44-46, 52-58, 105-106, 160, 246-257

Piracy Reporting Center : p.142-143, 149-151, 322

Qualification de la piraterie : p.74-84, 110-125, 162-164, 238-244, 280-284, 292-300

Réglementation française (voir réglementations nationales)

Réglementations nationales : p.211-227, 272-273

Réseaux : P.18-20, 97-99, 146-148, 161, 256

Siad Barre (voir Somalie)

Singapour (voir détroit de Malacca)

Sociétés Militaires Privées : p.183-194

Somalie : p.44-58, 67-69, 97-107, 159-174, 183-185, 197-210, 249-260, 262-277, 287, 315-317

Terrorisme : p.86-95, 102, 105-106, 164, 235-237, 249, 293-295, 323

Tribunal International du droit de la mer (voir cours de justice internationales)

Tribunal International pour le Rwanda (voir cours de justice internationales)

Tribunal International pour l'ex-Yougoslavie (voir cours de justice internationales)

Union Européenne : p.198-204, 257, 265, 315-317

SOURCES : REFERENCES ET BIBLIOGRAPHIE

LA PIRATERIE « AERIENNE »

ARTICLES DE PERIODIQUES : REVUES JURIDIQUES ET PRESSE ECRITE

- BONNARD H., et LIGNEUL C.. Les compétences pénales en matière de « piraterie aérienne ». *Gazette du Palais*, 1977, II, *Doctrine*
- BRETON J. M.. Piraterie aérienne et droit international public. *Revue Générale de Droit International Public*, 1971
- DUPONT-ELLERAY M.. Le terrorisme aérien : de l'évolution de la menace à la riposte du droit à la piraterie aérienne. *Revue française de droit aérien*, 2001, 4
- EVANS A. E.. Aircraft hijacking, its cause and cure. *American Journal of International Law*, 1973, 63
- GARNAULT A.. Le détournement d'aéronefs et les autres atteintes à la sûreté de l'aviation civile. *Revue française de droit aérien*, 1979
- HAECK L.. Le droit international et les détournements d'aéronefs. *Revue française de droit aérien*, 1986
- MacWHINNEY E.. The illegal diversion of aircraft and international law. *Recueil des Cours de l'Académie de Droit International*, 1973, I, 138
- MANKIEWICZ R. H.. Aspects et problème du droit pénal de l'aviation internationale. *Annuaire français de droit international*, 1958
- MANKIEWICZ R. H.. La Convention de Montréal (1971) pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile. *Annuaire français de droit international*, 1971, 17
- MANKIEWICZ R. H.. La problématique de la « piraterie aérienne ». *Etudes Internationales*, 1977
- MEYER A.. Un nouveau problème juridique: la piraterie aérienne. *Revue française de droit aérien*, 1969, 3
- du PONTAVICE E.. La piraterie aérienne : notions et effets. *RGAE*, 1969
- POULANTZAS N. M.. Highjacking vs. air piracy: a substantial misunderstanding, not a quarrel over semantics. *Revue Héliénique de Droit International*, 1970
- PRELLE M.. La fouille de passagers dans les aéroports et la légalité. *Gazette du Palais*, 1973, I
- SAMPAIO de LACERDA J. C.. La piraterie aérienne, ses aspects actuels et futurs. *Revue française de droit aérien*, 1970
- VANGEENBERGER F.. Le conseil de l'Europe et la piraterie aérienne. *Revue de Droit Pénal et de Criminologie*, 1971-1972

RESSOURCES ET DOCUMENTS ELECTRONIQUES

- GALLEN C.. L'Europe peine à s'accorder sur la sûreté aérienne. *Le Figaro*, 08 janvier 2010 ; disponible sur www.lefigaro.fr
- SMITH A.. Les fouilles corporelles dans les aéroports fâchent les Américains. *Le Figaro*, 21 novembre 2010 ; disponible sur www.lefigaro.fr
- United States Congress. Official Summary, S.1447 (107th): Aviation and Transportation Security Act ; disponible sur www.govtrack.us

LES CARACTERISTIQUES DE LA PIRATERIE

ARTICLES DE PERIODIQUES : REVUES JURIDIQUES ET PRESSE ECRITE

- DAVID E.. Le terrorisme en droit international (définition, incrimination, répression). *Collection de l'Université libre de Bruxelles*, 1974
- FENWICK C. G.. Piracy in the Carribean. *American Journal of International Law*, 1961, 55
- FRECON E.. Les pirates en Asie. *Futuribles*, 2001, 261
- FURDSON E.. Sea piracy or Maritime Mugging? *Intersec*, 1995, V, 5
- GIRARD P.. De l'utilité du concept de piraterie. *Annuaire de droit maritime et océanique*, 2004, 22
- HALBERSTAM M.. Terrorism on the High seas: the Achille Lauro, piracy and the IMO convention on maritime safety. *American Journal of International Law*, 1988, 22
- HUGUES E.. La notion de terrorisme en droit international : en quête d'une définition juridique. *Journal du droit international*, 2002, 3
- LABAYLE H.. Droit international et lutte contre le terrorisme. *Annuaire français de droit international*, 1986
- LAUTERPACHT H.. Insurrection et piraterie. *Revue Générale de Droit International Public*, 1939
- MARGUET B.. Piraterie maritime. *Droit maritime français*, 1999, 590
- MERER L.. A l'assaut des pirates du *Ponant*, éditions du Rocher, 2012
- MOMTAZ D.. La convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime. *Annuaire français de droit international*, 1988, 34
- ODIER F.. Piraterie, terrorisme : une menace pour les navires, un défi pour le droit de la mer. *Annuaire du droit de la mer*, 2005, 10
- PERRET D.. Notes sur la piraterie moderne en Méditerranée sud-est asiatique. *Archipel*, 1998, 56, p.135
- PEROUSE DE MONTCLOS M.-A.. La piraterie au Nigéria : un phénomène ancien en voie de modernisation. *Diplomatie*, 2012, 56
- PORTS WORLD SDN BHD. Piracy on the Rise in Malacca Straits. *The New Straits Times*, 19 juin 2000
- PYEATT MENEFFEE S.. Violence at sea: Maritime and the risk of piracy. *Jane's Defense*, 1996
- RUBIN A. P.. Is piracy illegal? *American Journal of International Law*, 1976, 70
- VAAG J.. Rough Sea? Contemporary Piracy in Southeast Asia. *The British Journal of Criminology*, 1995, 35, 1

RESSOURCES ET DOCUMENTS ELECTRONIQUES

- IBRAHIM M., et SCHMITT E.. Somali Pirates tell their side: they want only money. *New York Times*, 10 janvier 2008 ; disponible sur www.nytimes.com

OUVRAGES ET THESES

- BAUCHET P.. Le transport international de marchandises : Air, Mer, Terre. *Editions Economica*, 2011
- BONASSIES P. et SCAPEL C.. Droit Maritime. *Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Lextenso Editions*, 2010
- DELAFAYE B., DENIEUIL P.-H., FARTHOUAT J.-R., NALLET H., et al.. La piraterie maritime : Les entretiens de Royan. *Editions Larcier*, 2011
- Droits maritimes. *Editions Dalloz*, 2008
- GOSSE P.. Histoire de la Piraterie, traduit de l'anglais par P. TEILLAC, Payot Paris, 1952
- GIDEL G.. Droit International Public de la Mer, Paris, 1932, tome I

TOURET C.. La piraterie au vingtième siècle, piraterie maritime et aérienne, *Librairie Générale de Droit et Jurisprudence*, 1992

CONFERENCES

ATALLAH R.. Pirate financing: understanding and combating a complex system. *Intervention à la conférence* « Menace mondiale, réponses régionales : forger une vision commune face à la piraterie maritime », Dubaï, avril 2011

DE LAVERGNOLLE J.. *Intervention au colloque* « La piraterie au fil de l'Histoire : un défi pour l'Etat », Université de La Rochelle, mai 2012

GUIZIOU F.. La piraterie somalie : naissance, paradoxe et évidence d'une innovation. *Intervention au colloque* « La Piraterie au fil de l'histoire : un défi pour l'état », Université de La Rochelle, mai 2012

LES OPERATIONS DE TERRAIN

ARTICLES DE PERIODIQUES : REVUES JURIDIQUES ET PRESSE ECRITE

DJAMA FARRAH H. (Lieutenant-Colonel, Officier au sein de l'état-major de l'armée djiboutienne). Djibouti : un hub anti-piraterie et un acteur principal de la médiation dans la crise somalienne. *Diplomatie*, 2012, 56

FRECON E.. Piraterie en Asie du Sud-Est : Etats défiés, Etats menacés, mais Etats renforcés, *Sécurité Globale*, Dossier « Combattre la piraterie », 2009, n°7,

KENYUAN Z.. The Crackdown of Piracy in the South China Sea and Prospects for Regional Cooperation. *Society of international law, Issues of Public International Law*, Singapour, 1998

LE PAUTREMAT P.. Forces spéciales contre piraterie : entre dissuasion et coercition. *Sécurité globale*, 2009, 7

UNKNOWN. Japan Plans Anty-Poverty Programs to Beat Piracy in Malacca Straits. *AFP*, 24 novembre 2000

VALIN G.. De l'action nationale à *Atalanta*, un exemple de la politique de défense et de sécurité de la France. *Défense*, 2009, 139

RESSOURCES ET DOCUMENTS ELECTRONIQUES

AMADEO F.. Des scanners corporels à Orly et Roissy. *Le Figaro*, 08 janvier 2010 ; disponible sur www.lefigaro.fr

GROIZELEAU V.. Entretien avec le contre-amiral Philippe Coindreau. 21 janvier 2011 ; disponible sur www.meretmarine.com

GROS-VERHEYDE N.. Les moyens d'Atalanta, justes, tout justes. 23 septembre 2011 ; disponible sur www.bruxelles2.eu

GROS-VERHEYDE N.. EUCAP Nestor, une mission de 200 personnes aux multiples facettes. 16 mai 2012, disponible sur www.bruxelles2.eu

GROS-VERHEYDE N.. Entretien avec l'Amiral Launay (EUCAP Nestor). Objectif : « faire travailler ensemble ». 25 juillet 2012 ; disponible sur www.bruxelles2.eu

KEMPF O.. Un entretien avec le SGA pour les opérations de l'OTAN, 19 juin 2010 ; disponible sur <http://alliancegeostrategique.org/>

Ministère de la Défense. Les opérations de l'OTAN. Disponible sur www.defense.gouv.fr

Ministère de la Défense. L'OTAN, organisation et fonctionnement. Mise à jour du 01 mars 2012, disponible sur www.defense.gouv.fr

Ministère de la Défense. Piraterie : rencontre à la mer avec le commandant de la TF 508, 20 juin 2012 ;

disponible sur www.defense.gouv.fr

ONU DC. L'ONU DC lutte contre la piraterie. Février 2012 ; disponible sur www.unodc.org

OTAN. L'OTAN et la Chine coopèrent pour lutter contre la piraterie. 19 janvier 2012 ; disponible sur www.nato.int/cps/fr/natolive/news_83585.htm?selectedLocale=fr

SERVICE EUROPEEN POUR L'ACTION EXTERIEURE. Renforcement des capacités maritimes régionales. Disponible sur www.eeas.europa.eu

Unknown. L'OTAN lance l'opération Ocean Shield au nord de la Somalie, *Le Monde*, 17 août 2009 ; disponible sur www.lemonde.fr

OUVRAGES ET THESES

MERER L. (Amiral). A l'assaut des pirates du Ponant. *Editions du Rocher*, 2012

LES CORSAIRES

ARTICLES DE PERIODIQUES : REVUES JURIDIQUES ET PRESSE ECRITE

BRICET DES VALLONS G.-H.. Néocorsaires contre néopirates : privatiser la sécurité maritime dans le golfe d'Aden ? *Sécurité globale*, 2009, 7

EMPLEY W.. Civilian Support of Field Armies. *Army Logistician*, 1990, 22

FRECON E., et MENARD C.. Le monde maritime à l'heure des équipes de protection embarquées. *Diplomatie*, 2012, 56

VALODE P.. Les grands corsaires européens. In Dossier « Pirates et pirateries toujours d'actualité », *Actualités de l'Histoire*, 2009, 26D

RESSOURCES ET DOCUMENTS ELECTRONIQUES

CHAPLEAU P.. De Bob Denard aux sociétés militaires privées à la française, *Cultures et Conflits*, 52, hiver 2003, mis en ligne le 3 juillet 2004, disponible sous : <http://conflits.revues.org/index977.html>

JACQUIN H.. L'emploi des sociétés militaires privées en Afghanistan et en Irak. *Cahiers de la recherche doctrinale, CEDF DREX*, disponible sur <http://www.cdef.terre.defense.gouv.fr>

REMY C.. Les sociétés militaires privées dans la lutte contre la piraterie. *Pyramides*, 18 janvier 2012, consulté le 17 juin 2012 ; disponible sur <http://pyramides.revues.org/793>

OUVRAGES ET THESES

SACAZE G.. Le recours aux sociétés militaires privées. In *La piraterie maritime : Les entretiens de Royan. Editions Larcier*, 2011

CONFERENCES

LISS C.. The privatization of ship security: an historical perspective – The Rise of maritime PMSC's and (International) security governance. *Intervention au colloque « La piraterie au fil de l'Histoire : un défi pour l'Etat »*, Université de La Rochelle, mai 2012

LES PIRATES ET LA JUSTICE

ARTICLES DE PERIODIQUES : REVUES JURIDIQUES ET PRESSE ECRITE

- ASCENSIO H.. La répression pénale des crimes internationaux. *Questions internationales*, 2003, 4
- BRIAND L.. Lutte contre la piraterie maritime : la France renforce son arsenal législatif. *Gazette du Palais*, 2011, *Doctrine*
- CASSESE A., GARAPON A., et RAYNAUD Ph. (entretien avec). La justice internationale entre l'éthique, la puissance, le droit et les juges. *Questions internationales*, 2003, 4
- COULEE F.. La « justice universelle » : une demande inépuisable, des réponses partielles. *Questions internationales*, 2003, 4
- EUSTATHIADES C., La cour pénale internationale pour la répression du terrorisme et le problème de la responsabilité internationale des Etats. *Revue Générale de Droit International Public*, 1936
- HOFFMANN N.. Asie du Sud-Est : l'application difficile d'une justice pénale internationale. *Questions internationales*, 2003, 4
- MERER L.. Quelques aspects juridiques concernant la lutte contre la piraterie, *Diplomatie*, mai-juin 2012, n° 56
- PELLA V.. La répression de la piraterie. *Recueil des Cours de l'Académie de Droit International*, 1926, V, 15, pp.167, 219
- POULANTZAS N. M.. The right of hot pursuit, especially Under the Geneva convention on the High sea. *Revue Héliénique de Droit International*, 1961
- STARKLE G.. Piraterie en Haute Mer et compétence pénale internationale, à propos de l'arrêt de la cour d'appel d'Anvers du 19 juillet 1985. *Revue de Droit Pénal et de Criminologie*, 1987
- VAN DER MENSBRUGGHE Y.. Le pouvoir de police des Etats en haute mer. *Revue Belge de Droit International*, 1975

RESSOURCES ET DOCUMENTS ELECTRONIQUES

- COUMA T.. Suites de l'affaire du Ponant : vers un instrument international contre la piraterie. *Sentinelles* du 20 avril 2008, 145 ; disponible sur www.sfdi.org
- FARCHAKH FOURET L.. La compétence universelle comme instrument de lutte contre l'impunité, disponible sous : <http://institut-gouvernance.org>
- GROS-VERHEYDE N.. Débat sur le jugement des pirates : la position des Etats. 27 août 2010 ; disponible sur www.bruxelles2.eu
- GROS-VERHEYDE N.. L'accord de transfert des pirates avec l'île Maurice signé. 15 juillet 2011 ; disponible sur www.bruxelles2.eu
- GROS-VERHEYDE N.. Que faire des pirates arrêtés ? Où les juger ? Où les emprisonner ? Réponses... 10 février 2012, disponible sur www.bruxelles2.eu
- GROS-VERHEYDE N.. Jugement des pirates : les solutions de Londres. 23 février 2012, disponible sur www.bruxelles2.eu
- Loi n°2011-13 du 05 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police en mer ; disponible sur www.legifrance.gouv.fr
- MILLER W., et TOWN K., ONUDC. L'ONUDC ouvre la première prison au Somaliland en 50 ans pour continuer à lutter contre le fléau de la piraterie. 29 mars 2011 ; disponible sur www.unodc.org
- RFI. Des pirates somaliens jugés aux Pays-Bas. *Radio France Internationale*, 17 juin 2010 ; disponible sur www.rfi.fr
- SCALIA D.. Constat sur le respect du principe nulla poena sine lege par les tribunaux internationaux. *Revue internationale de droit comparé*, 2006, 58, 1 ; disponible sur www.persee.fr
- SHUNJI Y.. La coopération régionale contre la piraterie en Asie. *Annuaire français de droit international*, 2006,

52 ; disponible sur www.persee.fr

TAVERNIER P.. Les différends frontaliers terrestres dans la jurisprudence de la CIJ. *Annuaire français de droit international*, 2001, 47, disponible sur www.persee.fr

VASSEUR A.. Légalité de l'arrestation, du transfèrement et du jugement en France des 6 preneurs d'otages du navire « le Ponant ». *Sentinelle* du 20 avril 2008, 145 ; disponible sur www.sfdi.org

WECKEL P.. Affaire du Ponant : la tolérance d'une situation contraire à son droit. *Sentinelle* du 20 avril 2008, 145 ; disponible sur www.sfdi.org

WECKEL P.. L'affaire du Ponant, un « classique » ? *Sentinelle* du 20 avril 2008, 145 ; disponible sur www.sfdi.org

ZIN H.. Comment l'Europe se débarrasse de pirates trop encombrants. *Courrier International*, 03 décembre 2009 ; disponible sur www.courrierinternational.com

OUVRAGES ET THESES

DE RICHEMONT H.. Comment juger les pirates, Débat. *In La piraterie maritime : Les entretiens de Royan. Editions Larcier*, 2011

PEYRO LLOPIS A.. La compétence universelle en matière de crimes contre l'humanité. *Collection du CREDHO, éditions Bruylant*, 2003

CONFERENCES

RAINAUD A.. Piraterie maritime : l'adaptation du droit national à la répression de la piraterie, intervention au colloque : « Les journées méditerranéennes »

L'ACTUALITE DE LA PIRATERIE

ARTICLES DE PERIODIQUES : REVUES JURIDIQUES ET PRESSE ECRITE

DELAVOET D.-A.. La piraterie, un fléau actuel. *Bulletin d'étude de la marine*, 1996, 8

MORA J.-S.. Ravage de la pêche industrielle en Afrique. *Le monde diplomatique*, 2012, 704

MUNTARBHORN V.. Asylum seekers at sea and piracy in the gulf of Thailand. *Revue Belge de Droit International*, 1981-1982

TATEVOSSOV S.. La piraterie a de beaux jours devant elle. *Courrier international*, 2000, 508, p.19

UNKNOWN. Malaysia Piracy Sched. *AFP*, 14 novembre 2000

VISSIERE H.. Mer de Chine : Sur la route des pirates. *Le Point*, 1999, n°1419

VON HOESSLIN K.. La nébuleuse pirate en Somalie. *Diplomatie*, 2012, 56

WEBER O., et ROCHE M.. Le retour des pirates. *Le Point*, 8 août 1992

Chronique des faits internationaux. *Revue Générale de Droit International Public*, 1995, 99, 4, p.972

Chronique des faits internationaux. *Revue Générale de Droit International Public*, 1999, 103, 2, p.480

RESSOURCES ET DOCUMENTS ELECTRONIQUES

BOUTHIER A.. Somalie : Pourquoi l'ONU parle de famine. *Le Monde*, 20 juillet 2011 ; disponible sur www.lemonde.fr

Conseil de sécurité de l'ONU. CS/10164, 6473ème séance-matin; disponible sous : www.un.org

Conseil de sécurité de l'ONU. CS/10287, 6560ème séance-matin ; disponible sous : www.un.org

Conseil de sécurité de l'ONU. CS/10566 du 12 mai 2010, 6729e séance matin et après midi ; disponible sur www.un.org

Conseil de Sécurité de l'ONU. CS/2012/50 du 20 janvier 2012 ; disponible sous : www.un.org

Conseil de Sécurité de l'ONU. CS/9927 du 12 mai 2012, 6313e séance-matin ; disponible sous : www.un.org

DUSAUTOY M.. Le Somaliland indépendant demande sa reconnaissance par l'UE. 23 mars 2012 ; disponible sur www.bruxelles2.eu

GROS-VERHEYDE N.. Dernières nouvelles de la piraterie. 05 mars 2012, disponible sur www.bruxelles2.eu

LELARGE A.. La Somalie entre anarchie et piraterie. *Journal du droit international*, 2010, 2, 2 ; disponible sur www.lexisnexis.fr

MAHINGA J.-G.. L'affaire du *Ponant*. *Revue du droit des transports*, 2008, 7

Nations Unies S/2012/50, Conseil de sécurité. Résolution du conseil de sécurité de l'ONU S/RES/1976 (2011). *Distr. Générale*, 20 janvier 2012 ; disponible sur www.un.org

RAWLINGS J.J.. Allocution retranscrite dans l'article *Rawlings : la Somalie est toujours en danger de famine grave*, disponible sous : <http://amisom-au.org/>

TOMASOVITCH G.. Le navigateur Peter Blake tué par des pirates. *Le Parisien*, 07 décembre 2001 ; disponible sur <http://www.leparisien.fr>

Unknown. Les véritables causes de la famine en Somalie. *Huffington Post*, 13 août 2011 ; disponible sur <http://archives-lepost.huffingtonpost.fr>

OUVRAGES ET THESES

CECILE J.-J.. Pirates en eaux somaliennes. *Nouveau Monde éditions*, 2010

GUISNEL J. et MAHLER V.. Pirates de Somalie. *Editions Grasset & Fasquelle*, 2012

INFORMATIONS DIVERSES

ARTICLES DE PERIODIQUES : REVUES JURIDIQUES ET PRESSE ECRITE

LEFEBVRE CHALAIN H.. L'Organisation Maritime Internationale (OMI) : soixante ans d'évolution. *Revue de droit des transports*, 2009, 6, 10

RESSOURCES ET DOCUMENTS ELECTRONIQUES

HASTINGS F.. Un budget de la justice toujours en hausse pour 2011. *La Tribune*, 29 septembre 2010 ; disponible sur www.latribune.fr

Loi belge du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire

Présentation du Vietnam ; disponible sur www.diplomatie.gouv.fr

Présentation de la Somalie ; disponible sur www.diplomatie.gouv.fr

Site internet du TIDM ; disponible sur www.itlos.org

OUVRAGES ET THESES

CAMUS A.. *La Chute. Editions Gallimard, Paris, 1956*

DAILLIER P. et PELLET A.. *Droit International Public (Nguyen Quoc Dinh), 6^{ème} édition, Paris, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1999*

La piraterie maritime : quelles victimes ? pour quels coûts ? In La piraterie maritime : Les entretiens de Royan. Editions Larcier, 2011

CONFERENCES

LEUPRECHT P.. *In Déclin du droit International, conférence prononcée le 15 octobre 2008, Presses de l'Université Laval, 2009, p.12*